



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DIPLOMARBEIT

Radinfrastrukturausbau in Wien:

Eine Analyse der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen
sowie ihrer Auswirkungen auf Entscheidungsprozesse

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur eingereicht an der TU-Wien,

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Valentin Weber

01109421

Betreuerin: Univ.Prof. Dr.iur. Dragana Damjanovic, LL.M. (Berkeley)

Mitbetreuung: Univ.Ass. Mag.iur. Oliver Peck, B.A.

Institut für Raumplanung

Forschungsbereich Rechtswissenschaften

Technische Universität Wien,

Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am 1. April 2025

Kurzfassung

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs in urbanen Räumen macht den Ausbau einer sicheren und gut vernetzten Radinfrastruktur zu einem zentralen Thema der Mobilitäts- und Stadtentwicklung. In Wien birgt der Radverkehr großes Potenzial für eine nachhaltige Verkehrswende, steht jedoch vor rechtlichen, politischen und organisatorischen Herausforderungen. Um diesem Potenzial gerecht zu werden, hat die Stadt Wien ambitionierte Ziele formuliert, die den Ausbau der Radinfrastruktur und die Steigerung des Radverkehrsanteils in den kommenden Jahren vorantreiben sollen.

Die vorliegende Diplomarbeit widmet sich der Analyse des Ausbaus der Radinfrastruktur in Wien, mit besonderem Augenmerk auf die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen, die die Planungs- und Entscheidungsprozesse beeinflussen. Ziel ist es, zu verstehen, wie rechtliche Vorgaben und politische Zielsetzungen die Gestaltung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten beeinflussen und welche Herausforderungen sich dabei ergeben. Besonders berücksichtigt werden die Rollen und Interaktionen unterschiedlicher Akteur:innen, darunter politische Entscheidungsträger:innen, Verwaltungsbehörden und zivilgesellschaftliche Organisationen sowie die Dynamik ihrer Zusammenarbeit bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Die Forschungsfragen richten sich darauf, welche Faktoren den Planungsprozess begünstigen oder behindern und wie Akteur:innen im Spannungsfeld von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit interagieren.

Methodisch basiert die Arbeit auf einer fundierten Literatur- und Rechtsquellenrecherche, qualitativen, leitfadengestützten Expert:inneninterviews sowie der exemplarischen Analyse eines Fallbeispiels, das den Prozess des Ausbaus der Radinfrastruktur untersucht und zentrale Herausforderungen sowie Lösungsansätze der Radverkehrsplanung verdeutlicht.

Die Ergebnisse beleuchten die Dynamik der Entscheidungsfindung, die Wechselwirkungen zwischen rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die Rolle partizipativer Prozesse. Sie bieten Einblicke in die komplexen Strukturen und zeigen auf, wie bestehende Herausforderungen überwunden und die Planungsprozesse effizienter gestaltet werden können. Damit soll die Arbeit einen Beitrag zum besseren Verständnis der Prozesse und Potenziale der Radinfrastrukturplanung in Wien leisten.

Abstract

The increasing importance of cycling in urban areas makes the development of a safe and well-connected cycling infrastructure a key issue in mobility and urban development. In Vienna, cycling holds great potential for a sustainable mobility transition but faces legal, political, and organizational challenges. To harness this potential, the City of Vienna has formulated ambitious goals aimed at expanding cycling infrastructure and increasing the share of cycling in the coming years.

This diploma thesis focuses on analyzing the expansion of cycling infrastructure in Vienna, with a particular emphasis on the legal and political frameworks that shape planning and decision-making processes. The aim is to examine how legal requirements, and political objectives influence the design and implementation of cycling projects and to identify the challenges that arise in the process. Special attention is given to the roles and interactions of various stakeholders, including political decision-makers, administrative authorities, and civil society organizations, as well as the dynamics of their collaboration in implementing cycling projects. The research questions explore which factors facilitate or hinder the planning process and how stakeholders interact within the tension between politics, administration, and the public.

Methodologically, the thesis is based on comprehensive research of literature and legal sources, qualitative guided expert interviews, and an exemplary case study that examines the process of cycling infrastructure development, highlighting key challenges and potential solutions in cycling planning.

The findings shed light on the dynamics of decision-making, the interplay between legal and political frameworks, and the role of participatory processes. They provide insights into the complex structures and demonstrate how existing challenges can be addressed and planning processes made more efficient. This thesis aims to contribute to a better understanding of the processes and potentials of cycling infrastructure planning in Vienna.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	I
Abstract	II
1. Einleitung.....	1
1.1. Forschungsfragen.....	5
1.2. Methoden	6
1.2.1. Leitfadeninterviews mit Expert:innen.....	7
1.2.2. Vorstellung der befragten Expert:innen.....	9
2. Thematischer Hintergrund	12
2.1. Klimapolitische Relevanz des Radverkehrs.....	12
2.2. Stadtplanerische Relevanz des Radverkehrs.....	16
2.3. Rolle der Raumplanung	19
3. Rechtliche Rahmenbedingungen.....	22
3.1. Rechtliche Rahmenbedingungen des Radverkehrs.....	23
3.1.1. Straßenverkehrsordnung	23
3.1.2. Fahrradverordnung und Ausrüstungsvorschriften	25
3.2. Rechtliche Rahmenbedingungen für den Radinfrastrukturausbau	26
3.3. RVS Radverkehr: Empfehlungen zur Radinfrastruktur.....	28
3.4. Anwendungsbeispiele	31
3.4.1. Beispiel Annäherungsgeschwindigkeiten	31
3.4.2. Radfahranlagen und Führungsprinzipien.....	34
3.5. Erkenntnisse und Herausforderungen im rechtlichen Rahmen.....	37

4. Politische Forderungen und strategische Festlegungen.....39

4.1.	Radverkehrspolitik und Zielsetzungen	39
4.2.	Forderungen und gesetzliche Anpassungen.....	43
4.2.1.	Rechtliche Anpassungen.....	43
4.2.2.	Strategische und technische Maßnahmen	44
4.2.3.	Braucht Wien ein Mobilitätsgesetz nach Berliner Vorbild?	45

5. Akteur:innen und Prozesse.....51

5.1.	Planungs- und Entscheidungsprozesse	52
5.2.	Akteur:innen und ihre Rollen im Prozess	55
5.2.1.	Politische Akteur:innen.....	55
5.2.2.	Verwaltungsakteur:innen	61
5.2.3.	Die Mobilitätsagentur als Schnittstelle	72
5.2.4.	Zivilgesellschaftliche Akteur:innen	74
5.3.	Partizipationsprozesse.....	79
5.3.1.	Partizipationsprozesse in der Wiener Stadtentwicklung.....	80
5.3.2.	Allgemeine Herausforderungen der Partizipation	84

6. Case Study Argentinierstraße86

6.1.	Strategische Planung und Initiierung.....	87
6.2.	Abstimmung und Beschlussfassung	88
6.3.	Planung	90
6.4.	Umsetzung	92
6.5.	Evaluierung und Anpassungen	93
6.6.	Fazit zur Case Study	94

7. Evaluierung, Conclusio und Ausblick95

7.1. Evaluierung95

7.1.1. Rechtliche Rahmenbedingungen95

7.1.2. Politische Rahmenbedingungen98

7.1.3. Rollen und Interaktion der Akteur:innen 100

7.2. Conclusio 103

7.3. Ausblick 104

Quellenverzeichnis.....106

Literatur 106

Onlinequellen 111

Rechtsquellen 116

Interviews 117

Abbildungen 118

Anhang.....119

Interviewleitfaden..... 119

Danksagung.....121

1. Einleitung

Am 5. Februar 2025 veröffentlichte die Stadt Wien aktuelle Zahlen zum Radverkehr: Im Jahr 2024 wurden an den städtischen Dauerzählstellen fünf Prozent mehr Radfahrer:innen gezählt als im Vorjahr – das entspricht über einer halben Million zusätzlicher Radfahrten. Die Amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität Ulli Sima erklärte dazu: „Das bestärkt mich, das Wiener Radverkehrsnetz weiter massiv auszubauen.“ Die Stadt sieht sich in ihrem Programm zum Ausbau der Radinfrastruktur bestätigt und hebt hervor, dass sichere und komfortable Radwege entscheidend dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern (Rathauskorrespondenz, 05.02.2025).

Wissenschaftliche Studien zeigen, dass der Ausbau von Radinfrastruktur eine zentrale Rolle für die Entwicklung moderner und lebenswerter Städte spielt. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl betont, dass Radfahrer:innen ein integraler Bestandteil lebendiger Städte sind. Sie seien „erwünscht“, um das Ziel lebendiger, sicherer und gesunder Städte zu erreichen (Gehl, 2019, S. 211). Radverkehr bietet darüber hinaus zahlreiche Vorteile: Er fördert eine aktive Mobilität, verbessert die Luftqualität, reduziert Verkehrslärm und trägt maßgeblich zur Steigerung der Lebensqualität in urbanen Räumen bei (vgl. Pucher et al., 2009; Meschik, 2008).

Angesichts dieser vielfältigen Vorteile wird der Radverkehr zunehmend in Stadtplanungsprozesse und Leitbilder integriert. In Wien finden sich diese Ansätze etwa im „STEP 2025“ (2014), dem „Fachkonzept Mobilität“ (2015) oder den aktuellen Radverkehrsprogrammen der Stadt. Diese Projekte verdeutlichen, dass der Radverkehr nicht nur als Verkehrsmittel, sondern auch als Schlüssel für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Stadtentwicklung betrachtet wird (vgl. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014; Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2015).

Obwohl diese strategischen Leitbilder und Programme Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen für die Förderung des Radverkehrs definieren, fehlt bislang eine detaillierte Analyse der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie eine systematische Darstellung der Planungs-, Partizipations- und Entscheidungsprozesse, die den Radinfrastrukturausbau in Wien prägen. Der Stadtrechnungshof Wien liefert durch die Prüfung der generellen Radverkehrsplanung der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung im Zeitraum 2016–2022 in seinem Bericht wichtige Erkenntnisse über den Status quo, jedoch bleiben die genauen Abläufe und die Rollen der beteiligten Akteur:innen weitgehend

intransparent (Stadtrechnungshof Wien, 2023). Auch in der Fachliteratur oder in offiziellen Publikationen der Stadt Wien finden sich nur wenige Untersuchungen, die die Wechselwirkungen zwischen rechtlichen Rahmenbedingungen, strategischen Planungen und der praktischen Umsetzung des Radinfrastrukturausbaus in Wien detailliert beleuchten.

Vor diesem Hintergrund widmet sich die vorliegende Diplomarbeit dem Radinfrastrukturausbau in Wien. Ziel der Arbeit ist es, die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die Rolle der beteiligten Akteur:innen beim Ausbau der Radinfrastruktur zu untersuchen. Der Fokus liegt darauf, wie diese Rahmenbedingungen den Ausbau beeinflussen und welche Herausforderungen und Chancen sich daraus ergeben. In diesem Zusammenhang wird im Detail untersucht, wie die politischen, verwaltungsbezogene, und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen zusammenwirken und welche Beiträge sie zur Umsetzung leisten. Dabei werden die einzelnen Schritte der Planungs- und Entscheidungsprozesse analysiert, um die Mechanismen zu verstehen, die den Radinfrastrukturausbau prägen.

Die Untersuchung dieser vielschichtigen Prozesse des Radfahrinfrastrukturausbaus in Wien stützt sich auf eine umfassende Literatur- und Rechtsquellenrecherche sowie leitfadengestützte Expert:innen-Interviews und der daraus abgeleiteten Analyse. Ergänzend wird eine Case Study herangezogen, die am Beispiel eines spezifischen Projekts zum Radinfrastrukturausbau in Wien die in der Arbeit behandelten Aspekte praxisnah veranschaulicht. Diese methodische Herangehensweise ermöglicht es, sowohl theoretische als auch praktische Perspektiven auf die zentralen Fragestellungen der Arbeit zu integrieren.

Nach der Präsentation der Forschungsfragen und der Darstellung der methodischen Herangehensweise (in Kapitel 1.1. und 1.2.) widmet sich das zweite Kapitel dem thematischen Hintergrund. Zunächst wird die Relevanz des Radverkehrs im Kontext globaler Klimaziele und nachhaltiger Stadtentwicklung aufgezeigt. Insbesondere werden die gesellschaftlichen, klimapolitischen und stadtplanerischen Dimensionen des Radverkehrs dargelegt, um die Grundlage für die weiteren Analysen zu schaffen. Darüber hinaus wird die Rolle der Raumplanung genauer betrachtet.

Das dritte Kapitel „Rechtliche Rahmenbedingungen“ diskutiert die gesetzlichen Grundlagen, welche den Radverkehr und den Radinfrastrukturausbau in Wien beeinflussen. Dabei werden historische Entwicklungen und aktuelle Gesetzgebungen beleuchtet und untersucht, wie diese die Praxis des Radfahrens prägen. Zentrale Regelwerke wie die österreichische

Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Fahrradverordnung werden analysiert, ebenso wie die gesetzliche Kompetenzaufteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, die den Ausbau von Radinfrastruktur in Wien regelt. Zusätzlich werden die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen Radverkehr (RVS) detailliert betrachtet, da diese technische Standards und Empfehlungen für die Planung und Ausführung von Verkehrsinfrastrukturen bieten. In diesem Kapitel wird zudem aufgezeigt, wie rechtliche Rahmenbedingungen den physischen und sozialen Raum für Radfahrer:innen gestalten und welche Anpassungen notwendig sind, um diese Rahmenbedingungen zu verbessern. Abschließend erfolgt eine kritische Reflexion der bestehenden Regelungen und ihrer praktischen Auswirkungen auf eine fahrradfreundliche Mobilität.

Das vierte Kapitel „Politische Forderungen und strategische Festlegungen“ analysiert die politischen Zielsetzungen und Programme, die den Radverkehr beeinflussen. Dabei werden zentrale Forderungen aus Strategiedokumenten, Gesetzesinitiativen und Positionen politischer Akteur:innen untersucht. Ein besonderer Fokus liegt auf rechtlichen Anpassungen und Novellierungen, die zwischen 2009 und 2024 vorgenommen wurden oder aktuell im Jahr 2025 diskutiert werden. Zudem werden die politischen Leitlinien und ihre Wechselwirkungen mit bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen aufgezeigt, um deren Auswirkungen auf den Radinfrastrukturausbau kritisch zu bewerten.

Das fünfte Kapitel „Akteur:innen und Prozesse“ untersucht die politischen und administrativen Entscheidungswege im Kontext des Radinfrastrukturausbaus. Es analysiert die verschiedenen Akteur:innen, die an der Planung und Umsetzung beteiligt sind, darunter politische Entscheidungsträger:innen, Akteur:innen des Verwaltungsapparats, die Mobilitätsagentur und zivilgesellschaftliche Organisationen. Im Fokus stehen die institutionellen Strukturen, Zuständigkeiten und Vernetzungen dieser Akteur:innen sowie die Abläufe von Planungs- und Entscheidungsprozessen. Ergänzend wird untersucht, welche formellen und informellen Mechanismen die Umsetzung beeinflussen, wie Machtverhältnisse verteilt sind und welche Interessenskonflikte oder Herausforderungen dabei auftreten. In diesem Kontext werden auch Partizipationsprozesse analysiert, um die Instrumente und Herausforderungen der Bürgerbeteiligung in Wien darzustellen. Die Perspektiven der beteiligten Akteur:innen werden durch Expert:inneninterviews näher beleuchtet, um die Wechselwirkungen zwischen den Akteur:innen und ihrer Rolle im Entscheidungsprozess nachvollziehbar darzustellen.

Ergänzend dazu werden anhand der im sechsten Kapitel dargestellten Case Study Argentinierstraße, die theoretischen Erkenntnisse und analysierten Prozesse konkret

veranschaulicht. Dabei wird der Prozess der Umgestaltung der Argentinierstraße zur Fahrradstraße detailliert untersucht, um die Wechselwirkungen zwischen rechtlichen, politischen und administrativen Rahmenbedingungen sowie den beteiligten Akteur:innen nachvollziehbar darzustellen.

In der abschließenden Evaluierung werden die zentralen Erkenntnisse der Arbeit zusammengeführt und kritisch reflektiert. Auf Basis der Ergebnisse der vorhergehenden Untersuchungen erfolgt die Beantwortung der Forschungsfragen. Abschließend werden offene Fragen und mögliche zukünftige Entwicklungen im Radverkehr sowie die Rolle verschiedener Akteur:innen in der weiteren Gestaltung der Mobilität diskutiert. Die Ergebnisse der Arbeit sollen einen Beitrag zum besseren Verständnis der Prozesse und Potenziale der Radinfrastrukturplanung in Wien leisten und wertvolle Impulse für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilitätsplanung in Wien liefern.

Zur Veranschaulichung des Forschungsdesigns und der methodischen Herangehensweise zeigt die folgende Abbildung den Aufbau der Arbeit in grafischer Form.

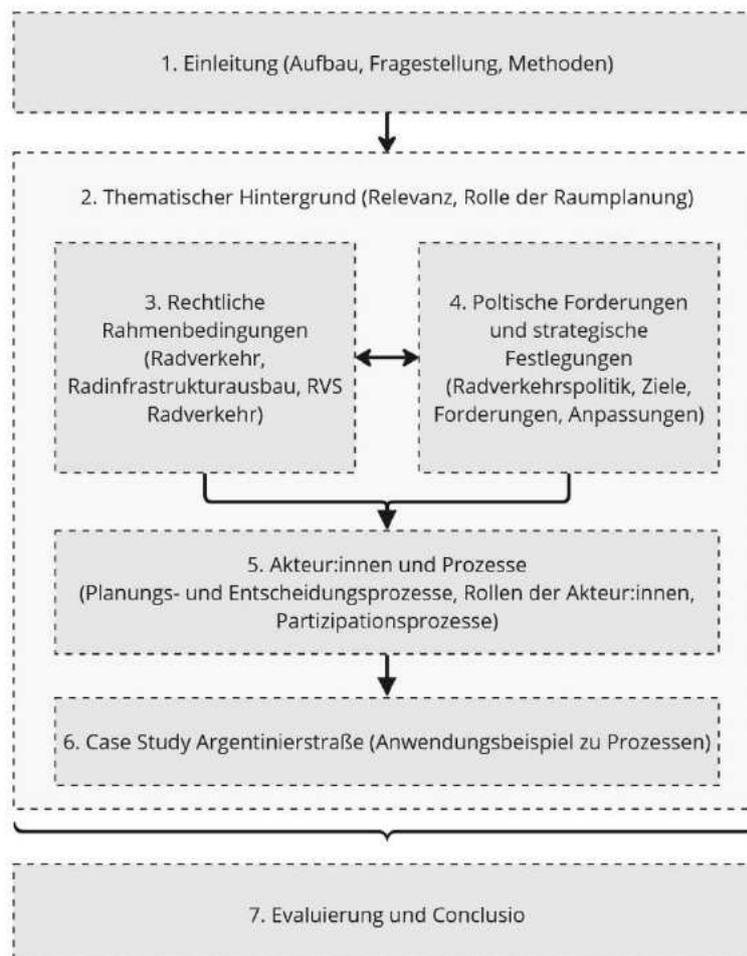


Abbildung 1: Aufbau der Diplomarbeit. Quelle: eigene Darstellung

1.1. Forschungsfragen

Die vorliegende Diplomarbeit “Radinfrastrukturausbau in Wien: Eine Analyse der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie ihrer Auswirkungen auf Entscheidungsprozesse” macht sich zum Ziel folgende Forschungsfragen zu beantworten:

Wie beeinflussen die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen den Ausbau der Radinfrastruktur in Wien, und welche Auswirkungen haben sie auf die Planungs-, Partizipations- und Entscheidungsprozesse?

Welche Rolle spielen politische, verwaltungsbezogene und zivilgesellschaftliche Akteur:innen in den Planungs-, Partizipations- und Entscheidungsprozessen, und wie interagieren diese?

Diese Fragen bilden die Grundlage, um die Wechselwirkungen zwischen rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie den beteiligten Akteur:innen zu analysieren. Insbesondere wird untersucht, wie rechtliche und politische Rahmenbedingungen den Radinfrastrukturausbau beeinflussen und auf welche Weise Akteur:innen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft miteinander interagieren. Dabei liegt der Fokus darauf, welche Kompetenzen sie besitzen, welche Rolle sie im Partizipationsprozess einnehmen und wie Entscheidungen über den Ausbau von Radinfrastruktur getroffen werden. Auch die Kriterien und strukturellen Rahmenbedingungen, die diesen Prozessen zugrunde liegen, werden beleuchtet, um deren Einfluss auf die Entscheidungsfindung zu analysieren.

Ziel dieser Untersuchung ist es, die entscheidenden Faktoren und Herausforderungen für den Ausbau der Radinfrastruktur herauszuarbeiten. Die Arbeit soll ein tieferes Verständnis für die komplexen Zusammenhänge der Radverkehrsförderung schaffen und die Rolle der Radinfrastruktur bei der Erreichung der städtischen Klima- und Verkehrsziele verdeutlichen. Darüber hinaus trägt sie dazu bei, den wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Diskurs über nachhaltige Mobilität zu erweitern.

Unter rechtlichen Rahmenbedingungen werden in dieser Diplomarbeit die geltenden Vorschriften und die Rechtslage verstanden, die den Ausbau der Radinfrastruktur in Wien regeln. Dazu gehören gesetzliche Grundlagen wie die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Bauordnung und technische Standards wie die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). In dieser Arbeit werden dabei nicht nur die rechtlichen Vorgaben selbst betrachtet, sondern auch ihre praktischen Auswirkungen auf die Planungs-, Partizipations- und

Entscheidungsprozesse. Wichtig ist hierbei, wie diese rechtlichen Regelungen auf verschiedenen Ebenen – von der Bundesebene bis hin zu den Bezirken – angewendet werden und welche Handlungsspielräume sie schaffen oder einschränken. Die politischen Rahmenbedingungen umfassen den behördlichen Aufbau und die Zuständigkeiten auf politischer Ebene, die den Radinfrastrukturausbau in Wien beeinflussen. Dazu gehören die Entscheidungsstrukturen im Gemeinderat, die Kompetenzen der Bezirksvorsteher:innen sowie die Aufgaben und Rollen der politischen Akteur:innen in der Verwaltung, wie beispielsweise der Stadträt:innen. Politische Rahmenbedingungen betreffen außerdem den politischen Willen und die Prioritätensetzung in Bezug auf die Verkehrspolitik, etwa durch Budgetentscheidungen oder strategische Programme und Zielsetzungen. Unter Radinfrastruktur werden verschiedene Anlagentypen wie Radwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen verstanden, die in Kapitel 3.4.2. näher erläutert werden.

1.2. Methoden

Die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der Akteur:innen-Strukturen für den Radinfrastrukturausbau in Wien erfolgt durch eine methodisch vielschichtige Herangehensweise. Zu Beginn wird eine umfassende Literatur- und Rechtsquellenrecherche durchgeführt, um relevante Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen, Akteur:innen und Entscheidungsprozessen zu sammeln. Diese umfasst die Untersuchung der Kompetenzen beteiligter Akteur:innen sowie der Rolle staatlicher und nichtstaatlicher Planungsakteur:innen. Ergänzt werden die Methoden durch die sozialwissenschaftliche, empirische Erhebungsmethode der leitfadengestützten Expert:innen-Interviews, die mit Vertreter:innen verschiedener Behörden und Organisationen durchgeführt wurden. Ziel der Leitfadeninterviews war es, tiefgehende Einblicke in Entscheidungsfindungsprozesse und Partizipationsmechanismen zu erlangen. Die spezifische Auswahl der Interviewpartner:innen wurde aufgrund ihrer Expertise und ihrer Rolle im Kontext des Radinfrastrukturausbaus getroffen. Durch die Interviews mit Vertreter:innen der Politik, der Verwaltung und der Zivilgesellschaft wird ein tiefgehendes Verständnis der aktuellen Herausforderungen und Chancen in Wien gewonnen. Ihre Perspektiven sind essenziell, um die verschiedenen Facetten der Entscheidungsprozesse zu beleuchten. Die Aussagen der Interviewpartner:innen tragen dazu bei, die theoretischen Erkenntnisse mit realen Erfahrungen zu verknüpfen und die

Validität der Analyse zu erhöhen. Dies bereichert die Diskussion um praktische Beispiele und erlaubt eine fundierte Bewertung der implementierten Abläufe und Prozesse.

Ein drittes Element der methodischen Herangehensweise ist die Case Study zur Argentinierstraße im 4. Wiener Gemeindebezirk. Am Beispiel des spezifischen Projekts zum Radinfrastrukturausbau in Wien werden alle in der Arbeit behandelten Aspekte detailliert untersucht. Eine abschließende Evaluierung dieser Schritte setzt sich zusammen aus der Analyse der Radverkehrspolitik der Stadt Wien im Hinblick auf Zielsetzungen, Ausbaupläne und Budgetanpassungen, sowie den aus Interviews und Case Study gewonnenen Informationen.

Da die teilstandardisierten Expert:innen Interviews eine zentrale Datenbasis für die Untersuchungen in Kapitel 5. bilden, werden im nächsten Schritt die sozialwissenschaftliche Erhebungsmethode des qualitativen Leitfadeninterviews näher beschrieben und die Interviewpartner:innen vorgestellt.

1.2.1. Leitfadeninterviews mit Expert:innen

Das Leitfadeninterview ist eine gängige und anerkannte Methode in den Sozialwissenschaften zur Erhebung verbaler Daten (Thierbach, 2021, S. 183). Bei den für diese Arbeit durchgeführten Leitfadeninterviews mit Expert:innen handelt es sich um teilstandardisierte Interviews. Diese sind ergebnisoffen, orientieren sich jedoch an einem Interviewleitfaden mit einer Liste von Fragen und spezifischen Themen, die behandelt werden müssen (Gläser & Laudel, 2009, S. 111 ff). Der Erstellung eines Interview-Leitfadens verlangt eine fundierte Vorbereitung und theoretische Vorüberlegungen, die auf einer präzisen Formulierung des Erkenntnisinteresses basieren sollten (Gläser & Laudel, 2009, S. 143). Der Leitfaden orientiert sich an den Forschungsfragen sowie den theoretischen Grundlagen der behandelten Thematik. Damit übernimmt der Interview-Leitfaden die zentrale Aufgabe, eine Verbindung zwischen Theorie und Empirie herzustellen (Thierbach, 2021, S. 186).

Das Ziel von Expert:inneninterviews besteht darin, das Wissen der interviewten Personen zu bestimmten Themen zu erheben. Sie basieren daher überwiegend auf faktischen Fragen. Dabei wird zwischen verschiedenen Fragetypen unterschieden: Fragen nach Erfahrungen, die sich insbesondere auf persönliche Beobachtungen und Handlungen der interviewten Person beziehen, sowie Wissensfragen, die das akkumulierte Wissen und nicht das persönliche Erleben betreffen. Demografische und ähnliche Hintergrundfragen, die

untersuchungsrelevante Informationen zur befragten Person liefern. Bei den für die vorliegende Untersuchung durchgeführten Expert:inneninterviews waren außerdem auch Meinungsfragen erforderlich, um die Bewertungen, Handlungsziele und Motive der Befragten zu ermitteln. Dies ist insofern wichtig, da die befragten Akteur:innen in jene Prozesse involviert sind bzw. waren, die einen zentralen Bestandteil der Untersuchung darstellen (Gläser & Laudel, 2009, S. 122ff).

Die Expert:inneninterviews wurden anhand eines Leitfadens geführt, der im Anhang beigelegt ist, um alle wichtigen Themen abzudecken. Gleichzeitig boten die Gespräche Raum für neue Fragen und vertiefende Diskussionen. Die Hauptthemen der Gespräche waren die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen der Radinfrastrukturplanung, Entscheidungsprozesse der und die Rolle der verschiedenen Akteur:innen. Es wurden die wesentlichen Herausforderungen bei der Umsetzung und Planung von Radverkehrsprojekten besprochen. Zudem wurden Fragen zur Zusammenarbeit zwischen den politischen Entscheidungsträger:innen, der Verwaltung und der Zivilgesellschaft behandelt, zu denen auch Fragen zu bestehenden Partizipationsprozessen zu zählen sind. Die insgesamt fünf Interviews wurden zwischen dem 01.07.2024 und dem 25.09.2024 geführt. Die Dauer der Interviews variierte zwischen 30 und 60 Minuten. Anschließend wurden sie vom Autor vollständig transkribiert, und die Transkripte liegen dem Autor vor.

Die Auswertung der Interviews erfolgte mittels der strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring. Ziel dieser Analysemethode ist es, das Textmaterial schrittweise zu bearbeiten. Dabei wird ein theoretisch geleiteter Ansatz verfolgt, bei dem Kategorien entwickelt werden, um die zentralen Inhalte des Materials systematisch zu strukturieren und zu interpretieren (Mayring, 1991, S. 209). Durch die strukturierende Inhaltsanalyse konnten bestimmte Aspekte der Daten herausgearbeitet und das Material nach vorgegebenen Ordnungskriterien untersucht werden, um einen Überblick über die wesentlichen Inhalte zu erhalten und Kategorien zu bilden. Die strukturierende Inhaltsanalyse umfasst die systematische Definition von kategorialen Gruppen sowie die Identifizierung und Zuordnung spezifischer Textpassagen zu den jeweiligen Kategorien. Ergänzend dazu werden Kodierungsregeln festgelegt, um eine konsistente und transparente Analyse sicherzustellen (Mayring 1991, S. 210 ff).

Das ausgewertete Material umfasst die Transkripte der fünf Expert:inneninterviews. Dabei wurden die Aussagen anhand eines vordefinierten Kategoriensystems kodiert, das sich an den zentralen Forschungsfragen orientiert. Ziel war es, politische, rechtliche und infrastrukturelle Einflussfaktoren auf die Wiener Radinfrastrukturplanung systematisch zu analysieren. Diese

Vorgehensweise ermöglicht es, Strukturen, Entscheidungsprozesse sowie die Wahrnehmung und Positionen der befragten Akteur:innen in einer vergleichbaren Weise herauszuarbeiten.

Im Zusammenhang mit den rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie ihren Auswirkungen auf Entscheidungsprozesse waren die wichtigsten Kategorien die gesetzlichen Grundlagen, die politischen Akteur:innen und Entscheidungsprozesse sowie die Verwaltungsstrukturen und deren Einfluss auf die Radinfrastrukturplanung. Diese Kategorien ermöglichten eine systematische Analyse der rechtlichen Vorgaben sowie der politischen Entscheidungsmechanismen und Verwaltungsabläufe im Kontext des Radinfrastrukturausbaus in Wien.

Die Expert:innen-Interviews dienten dazu, spezifische Informationen zu den Entscheidungsprozessen, Zielsetzungen und Herausforderungen der einzelnen Akteur:innen direkt aus deren Perspektive zu gewinnen. Durch die persönlich geführten Gespräche eröffnete sich ein Blick hinter die Kulissen, vor allem bezogen auf die Informationen einzelner Stakeholder und die Verbindungen zwischen den Akteur:innen. Diese spezifischen Informationen können aus einer Online- und Literaturrecherche nicht gewonnen werden und bilden daher die wichtigste Datengrundlage für die vorliegende Arbeit. Aus Datenschutzgründen und auf Wunsch der Interviewpartner:innen erfolgt eine teilweise Anonymisierung der Interviews. Die Interviews mit Mitarbeitenden der Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) sowie der Mobilitätsagentur werden anonymisiert dargestellt.

1.2.2. Vorstellung der befragten Expert:innen

Für die Untersuchung der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie ihrer Auswirkungen auf die Entscheidungsprozesse in der Wiener Radinfrastrukturplanung wurden fünf Expert:innen aus verschiedenen Bereichen befragt. Die Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgte gezielt, um unterschiedliche Perspektiven aus Politik, Verwaltung, Schnittstellenorganisationen, dem zivilgesellschaftlichen Engagement und der Wissenschaft abzubilden.

Politische Entscheidungsträgerin (ehemals Bezirks- und/oder Stadtebene)

Susanne Reichard – frühere Bezirksvorsteherin in Wieden, dem 4. Gemeindebezirk in Wien und ehemalige Mitarbeiterin der Mobilitätsagentur – gibt Einblick in die Priorisierung und Beschlussfassung von Projekten zum Radinfrastrukturausbau. Das Gespräch liefert außerdem

eine Perspektive auf die politischen Entscheidungsmechanismen und verdeutlicht den Einfluss von politischen Interessen und Mehrheitsverhältnissen auf die Radverkehrsplanung.

Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Die Magistratsdienststelle 18 ist verantwortlich für die strategische Planung der Radinfrastruktur und betreut das Hauptradwegenetz. Ein zentraler Aufgabenbereich ist die Erstellung von Machbarkeitsstudien, insbesondere für komplexe Streckenabschnitte oder solche, bei denen die Umsetzbarkeit überprüft werden muss. Diese Studien bilden die Grundlage für weiterführende Planungen, die von anderen Fachdienststellen umgesetzt werden. Das Experten-Interview mit einem Mitarbeiter der Dienststelle bietet wertvolle Einblicke in die Zusammenarbeit der Dienststelle mit politischen Entscheidungsträger:innen, Bezirken und Fachdienststellen. Zusätzlich wird die interne Abstimmung innerhalb des Verwaltungsapparats thematisiert.

Mobilitätsagentur Wien

Als zentrale Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft ermöglicht die Mobilitätsagentur Einblicke in die Planung und Umsetzung von Partizipationsprozessen. Dabei wird auch die kommunikative und organisatorische Abstimmung mit verschiedenen Dienststellen thematisiert. Das Experten-Interview mit einem Mitarbeiter der Mobilitätsagentur lieferte wertvolle Erkenntnisse zu den Beteiligungsprozessen und beleuchtet die Rolle der Mobilitätsagentur in der Vermittlung zwischen den Akteur:innen sowie deren interne Kommunikation.

Radlobby Wien

Roland Romano von der Radlobby Wien verfügt über umfassende Kenntnisse über die Bedürfnisse der Radfahrer:innen in Wien und engagiert sich aktiv für die Verbesserung der Radinfrastruktur. Die Radlobby Wien ist eine unabhängige, zivilgesellschaftliche Organisation, die sich für die Interessen von Radfahrer:innen einsetzt und als zentrale Stimme für den Radverkehr in Wien fungiert. Besonders relevant ist Romanos Perspektive hinsichtlich der Frage, inwiefern zivilgesellschaftliche Akteur:innen in Planungsprozesse eingebunden werden und welchen Einfluss sie auf politische Entscheidungen haben können.

Expertin aus der Wissenschaft (TU Wien, Verkehrsplanung & Aktivismus)

Barbara Laa von der TU Wien bringt eine akademische Perspektive mit tiefgreifendem Fachwissen in der Verkehrsplanung ein. Zudem ist sie als Aktivistin für die Initiativen „Platz

für Wien“ und „Wir machen Wien“ tätig und kann wertvolle Einsichten in die Integration von Stakeholdern in Planungs- und Entscheidungsprozesse liefern. Ihre Doppelrolle als Wissenschaftlerin und Aktivistin macht sie zu einer besonders interessanten Interviewpartnerin.

2. Thematischer Hintergrund

Die Förderung der aktiven Mobilität ist eine notwendige Reaktion auf die Herausforderungen des Klimawandels und die damit verbundenen klimapolitischen Zielsetzungen. Aktive Mobilität umfasst alle Formen der Fortbewegung, die durch eigene körperliche Aktivität erfolgen, insbesondere Zufußgehen und Radfahren. Diese trägt zur Verbesserung der Lebensqualität in urbanen Räumen bei, indem sie Luftschadstoffe, Lärmbelastung und Flächenverbrauch reduziert. Die Gesellschaft wird immer mobiler, wodurch der individuelle Mobilitätsaufwand steigt (Syberg et al., 2021, S. 279 ff; Umweltbundesamt, 2022, S. 146). Eine Folge dieser Entwicklung ist, dass zunehmend längere Wege zurückgelegt werden, wobei der Pkw das dominierende Verkehrsmittel bleibt. Seit 1995 ist die durchschnittliche Tagesweglänge um 21 % gestiegen, während sich die Zahl der Pkw seit 1985 verdoppelt hat (Umweltbundesamt, 2022, S. 146). Diese Entwicklungen führen zu negativen Auswirkungen wie steigenden Emissionen, Luftschadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch (Syberg et al., 2021, S. 280; Mooshammer, 2022). Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, rückt die Förderung der aktiven Mobilität wieder stärker in den Fokus von Leitbildern und Stadtplanungsprojekten (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014).

Um zu verstehen, wie auf die Herausforderungen des steigenden Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen negativen Auswirkungen wie Emissionen, Lärm und Flächenverbrauch reagiert werden kann, wird in den folgenden Kapiteln untersucht, welche Relevanz die aktive Mobilität für die Klimapolitik und die Stadtplanung besitzt. Abschließend wird aufgezeigt, wie sie zur Verbesserung der urbanen Lebensqualität beitragen kann.

2.1. Klimapolitische Relevanz des Radverkehrs

Österreich hat sich im Rahmen der UN-Klimakonferenz 2015 in Paris zusammen mit 194 anderen Staaten zur Einhaltung des Klimaschutzes verpflichtet. Gemäß dem Abkommen müssen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 so weit gesenkt werden, dass die globale Durchschnittstemperatur im Vergleich zur vorindustriellen Zeit auf maximal zwei Grad Celsius, idealerweise jedoch auf 1,5 Grad, begrenzt wird. Daraus ergibt sich für jedes Land ein spezifisches CO₂-Budget, das die Menge an Treibhausgasen definiert, die bis 2050 emittiert werden darf. Wenn Österreich den aktuellen CO₂-Ausstoß nicht verringert, wird das CO₂-Budget des Landes bereits im Jahr 2035 erschöpft sein (Meyer & Steininger, 2017, S. 5).

Auch auf europäischer Ebene wurden verbindliche Ziele gesetzt. Die Europäische Union hat im EU-Paket „Fit for 55“ das Ziel festgelegt, bis 2050 klimaneutral zu sein und die Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren (Bundeskanzleramt, 2021).

Österreich hat sich im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft zu diesen Klimazielen bekannt und zusätzlich nationale Vorgaben formuliert. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Regierungsabkommen das Ziel gesetzt, bereits bis 2040 klimaneutral zu sein (ÖVP & Die Grünen, 2020, S. 72). Im Jahr 2021 wurde mit dem „Mobilitätsmasterplan 2030“ das Ziel definiert, den Verkehrssektor bis 2040 klimaneutral zu gestalten. Der Plan enthält Vorgaben zur Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung der Mobilität auf Bundesebene (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [BMK], 2021, S. 3). Auch die Wiener Stadtregierung verfolgt das Ziel der Klimaneutralität bis 2040, wie im Regierungsabkommen zwischen SPÖ und NEOS festgelegt wurde (SPÖ & NEOS, 2020, S. 136).

Der Verkehrssektor ist einer der Hauptverursacher für Treibhausgasemissionen. Dabei entfällt der größte Anteil der Emissionen im Verkehr auf den Straßenverkehr, insbesondere auf den PKW-Verkehr (vgl. Umweltbundesamt 2022, 2023). In Wien verursacht der Verkehrssektor 43 % aller Emissionen, die als sogenannte leitzielrelevante Emissionen definiert sind. Damit sind jene Emissionen gemeint, die nicht vom EU-Emissionshandel erfasst werden. Im Gegensatz zu anderen Sektoren, wie Gebäude oder Abfallwirtschaft, sind die Emissionen im Verkehrssektor nach wie vor steigend (Stadt Wien, Magistratsabteilung 20, 2022, S. 50). Damit nimmt der Verkehrssektor als größter Verursacher von CO₂-Emissionen eine Schlüsselrolle ein, wenn es um die Erreichung der Klimaziele geht. Abbildung 2 zeigt den Fahrplan, für die Reduktion der Pro-Kopf-Emissionen im Verkehrssektor in Wien bis 2040.

Die Stadt Wien hat zwei zentrale Hebel zur Emissionsreduktion erarbeitet: Einerseits Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs durch Umstieg auf den Umweltverbund, der den öffentlichen Verkehr, den Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angebote umfasst. Andererseits den Ausstieg aus fossilen Antrieben und Förderung der E-Mobilität (Stadt Wien, Magistratsabteilung 20, 2022, S. 51). In den letzten Jahren stagnierte die Verlagerung hin zum Umweltverbund wie in Abbildung 3 erkennbar ist. Diese Herausforderung und die damit verbundenen Ziele sind Teil des ersten Hebels zur Emissionsreduktion der Stadt Wien.

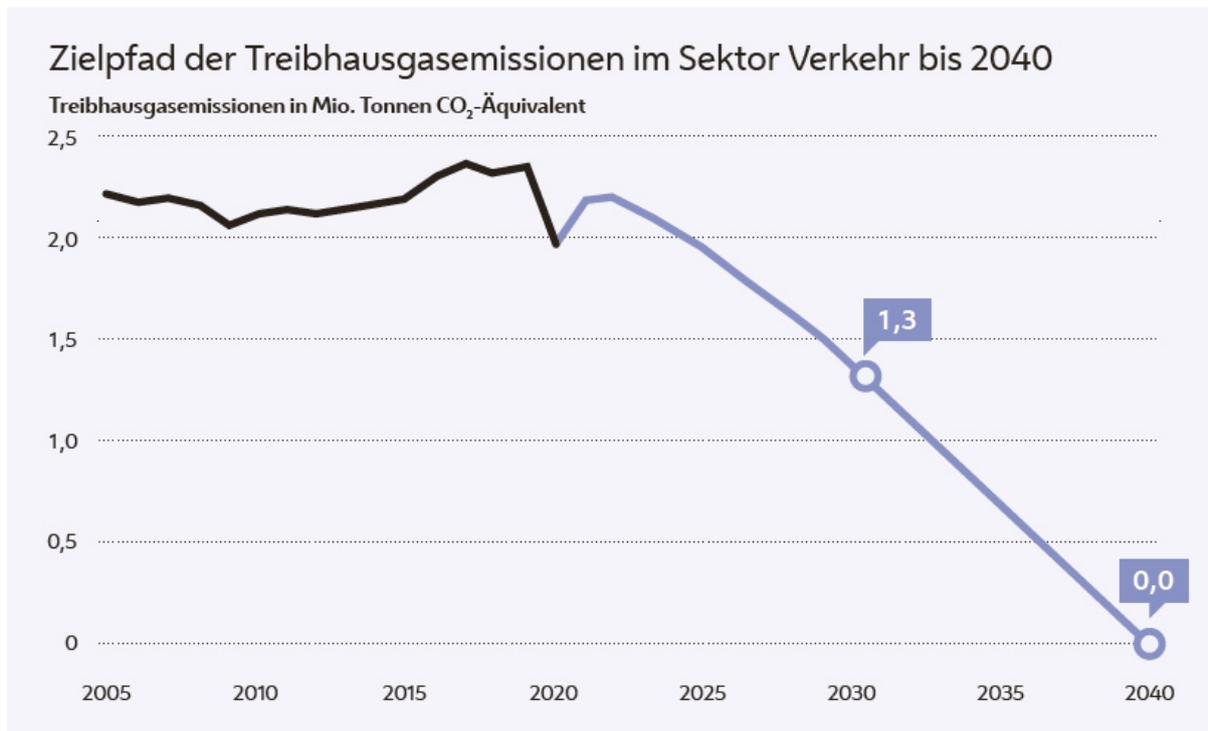


Abbildung 2: Zielpfad der THG-Emissionen im Sektor Verkehr bis 2040. Quelle: Stadt Wien, Wiener Klimafahrplan

Um den Trend wieder in Richtung der städtischen Mobilitätsziele zu lenken, wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt. Dazu gehört auch eine Radwegeoffensive, die bis 2025 den Ausbau der Radinfrastruktur und bis 2030 die Entwicklung von Radlangstrecken sowie die Verbesserung bestehender Radinfrastruktur anstrebt. Darüber hinaus wird das Angebot an sicheren Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum erweitert und der Fahrradtransport in öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert (Stadt Wien, Magistratsabteilung 20, 2022, S. 53). Um diese Maßnahmen umzusetzen, wurde das Budget für den Radinfrastrukturausbau ab 2021 deutlich erhöht: Statt der bisherigen jährlichen 6 Millionen Euro stehen nun zusätzlich 20 Millionen Euro jährlich zur Verfügung, was die Gesamtsumme auf 26 Millionen Euro pro Jahr anhebt (SPÖ und NEOS 2020, S. 162).

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Modal Split im Zeitraum 1993–2023. „Der Modal Split bezeichnet die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Im Allgemeinen wird er auf die Wege bezogen und gibt an, welcher Anteil an der Gesamtzahl der Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird“ (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014, S. 138). Im „Stadtentwicklungsplan Wien 2025“ (STEP 2025) wurde das sogenannte 80:20-Ziel definiert: Die Wiener Bevölkerung sollte bis 2025 80 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, während der Anteil des motorisierten

Individualverkehrs (MIV) auf 20 % reduziert wird (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014, S. 106). Mittlerweile wurde dieses Ziel nach oben korrigiert. Die Stadt Wien hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu werden und den Anteil des Umweltverbunds im Modal Split bis 2030 auf 85 % zu steigern und bis 2050 deutlich über 85 % zu erreichen (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2022, S. 41). Zum Vergleich: Im Jahr 2023 lag der Anteil des Umweltverbunds bei etwa 73 %, während der MIV seit Jahren auf einem Niveau von 26–27 % stagniert.

Angesichts dieser Stagnation erscheint die neue Zielsetzung ambitioniert und nicht vollständig nachvollziehbar, da keine klaren Entwicklungen im Modal Split erkennbar sind, die eine solche signifikante Steigerung des Umweltverbundanteils erwarten lassen.

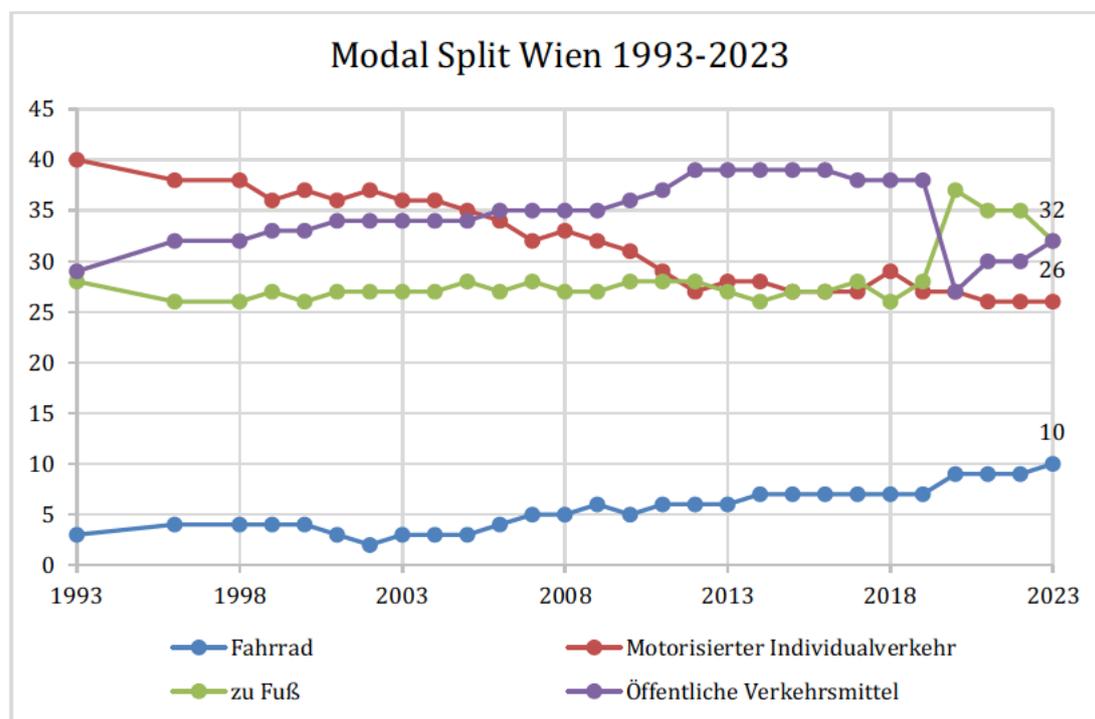


Abbildung 3: Modal Split Wien 1993-2023. Quelle: Wiener Linien, eigene Darstellung

In Übereinstimmung mit den Zielen der Europäischen Union, des Bundes und der Gemeinden, die alle auf die Verringerung von CO₂-Emissionen abzielen, wird der Ausbau der Radinfrastruktur im urbanen Raum als wesentlicher Bestandteil des notwendigen Mobilitätswandels betrachtet (vgl. European Commission, 2024; BMK, 2021; Stadt Wien, Magistratsabteilung 20, 2022).

2.2. Stadtplanerische Relevanz des Radverkehrs

Neben den klimapolitischen Aspekten bietet der Radverkehr soziale, ökologische und gesundheitliche Vorteile (vgl. Pucher et al., 2009; Gehl, 2019; Meschik, 2008). Die Charta von Brüssel, ein politisches Dokument, das von über 60 Städten in Europa unterzeichnet wurde, fordert die politischen Entscheidungsträger:innen auf, den Radverkehr zu fördern und klare, messbare Ziele zu setzen. Es wird betont, dass der Radverkehr einen wichtigen Beitrag zu lebenswerten Städten, effizientem städtischem Nahverkehr, zur Verminderung von Verkehrsstau und Verkehrslärm, zu körperlicher Aktivität, zur Straßensicherheit, sauberer Luft, zur Bekämpfung des Klimawandels, zur Einsparung fossiler Brennstoffe und zu einem nachhaltigen Tourismus leistet (Charta von Brüssel, 2009).

Viele Städte, darunter auch Wien, erkennen zunehmend die Bedeutung lebendiger, sicherer und gesunder urbaner Räume, wie sie von Jan Gehl beschrieben werden. Jan Gehl ist ein dänischer Stadtplaner und Architekt, der sich darauf spezialisiert hat, Städte zum Wohle der Menschen umzugestalten. In seinem Werk „Städte für Menschen“ (2019) beschreibt Gehl vier zentrale Grundsätze für die Gestaltung lebenswerter Städte: Lebendigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Gesundheit (Gehl, 2019, S. 19). Diese Grundsätze sind Schlüsselbegriffe in der Literatur, wenn es darum geht, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten überdenken. Diese Begriffe sind stark miteinander verflochten. Der Mensch braucht sichere, einfache, direkte Verbindungen, um auf nachhaltige, gesunde und aktive Mobilität umzusteigen und die Stadt zu einer lebendigen Umgebung zu machen. Die Vision einer lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt lassen sich laut Gehl verwirklichen, indem bei städtischen Projekten die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen oberste Priorität erhalten (Gehl, 2019 S. 19). Weiterhin betont Gehl, dass Radfahrer:innen ein integraler Bestandteil einer lebendigen Stadt sind. Sie seien erwünscht, um das Ziel lebendiger, sicherer, nachhaltiger und gesunder Städte zu erreichen (Gehl, 2019, S. 211).

Michael Meschik, Radverkehrsexperte und Mobilitätsmanager der Universität für Bodenkultur in Wien beschreibt in seinem „Planungshandbuch Radverkehr“ (2008) die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit, die der Radverkehr im besten Fall erfüllt.

Soziale Dimension:

Der Radverkehr trägt zur sozialen Nachhaltigkeit bei, indem er die Erreichbarkeit von Zielen gewährleistet und somit die Erfüllung der Daseinsfunktionen unterstützt.

Insbesondere für Personen ohne Kraftfahrzeug wird selbständige Mobilität sichergestellt und der Erhalt kleinräumiger Versorgungsstrukturen und kurzer Wege gefördert (Meschik, 2008, S. 8).

Ökonomische Dimension:

Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sind Investitionen in den Radverkehr am kostengünstigsten pro zurückgelegten Weg. Fahrräder sind nahezu unabhängig von fossilen Energieträgern und bieten im innerstädtischen Kurzstreckenverkehr oft eine erhebliche Zeitersparnis. Fahrräder benötigen weniger Verkehrsfläche, was Raum für andere Nutzungen freigibt, und sind nahezu lärmfrei, was die Lebensqualität verbessert (Meschik, 2008, S. 9).

Ökologische Dimension:

Der Radverkehr ist emissionsfrei und trägt so zur Ökologischen Nachhaltigkeit bei, was besonders in Siedlungskernzonen zur Luftreinhaltung beiträgt und die Lebensqualität verbessert. Fahrräder benötigen weniger Platz im fließenden Verkehr und beim Abstellen, wodurch mehr Grünflächen erhalten bleiben (Meschik, 2008, S. 10).

Das Fahrrad spielt eine wichtige Rolle im Verkehrssektor, da es eine komfortable Tür-zu-Tür-Verbindung ermöglicht, die der öffentliche Personennahverkehr allein nicht leisten kann (Syberg et al., 2021, S. 283). Darüber hinaus erweitert das Radfahren das Einzugsgebiet von Bahnhöfen erheblich im Vergleich zu Fußgängern, da Radfahrende in der gleichen Zeit eine deutlich größere Distanz zurücklegen können (Veryard et al., 2017, S. 6). Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn bietet ein großes Potenzial zur Verbesserung der Mobilität, insbesondere für Pendler:innen, die dadurch ihre gesamte Reisezeit effizienter gestalten können (vgl. Syberg et al. 2021; S. 283; Veryard et al. 2017, S. 6).

Mit Blick auf die aktuelle Straßenraumaufteilung in Wien (siehe Abbildung 4), zeigt sich, dass die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen noch nicht den erforderlichen Stellenwert haben. In den letzten Jahren hat die Stadt Wien zwar den Ausbau von hochwertiger und sicherer Radinfrastruktur verstärkt und ab 2021 pro Jahr etwa 20 km neue Radverkehrsanlagen geschaffen (Mobilitätsagentur Wien, 2024). Wenn man sich jedoch die Verteilung der Verkehrsflächen ansieht, hat sich kaum etwas verändert. Die Straßenverkehrsflächen nehmen immer noch zwei Drittel der gesamten Verkehrsfläche ein, während die Radverkehrsflächen lediglich 1 % der Fläche ausmachen.

Vergleicht man diese Zahlen mit den Modal-Split-Daten in Abbildung 3, fällt auf, dass die Fläche von Gehsteigen, Radwegen und Fußgängerzonen zusammen lediglich 34 % der Verkehrsfläche ausmacht, aber 42 % der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) nur 26 % der Wege abdeckt, aber 66 % der Verkehrsfläche beansprucht.

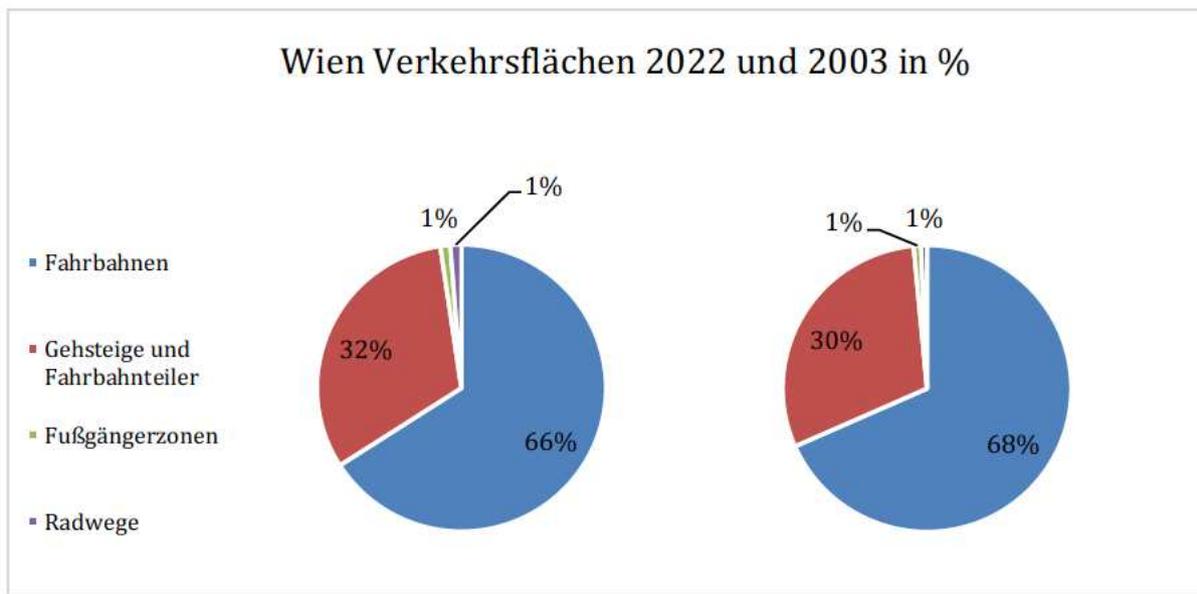


Abbildung 4: Verkehrsflächen in Wien 2022 und 2003 in m². Quelle: Stadt Wien, eigene Darstellung

Aufgrund der geschilderten Vorzüge des Radverkehrs in Städten wäre es strategisch wichtig, den Radverkehr in einer modernen innerörtlichen Planung umfassend zu fördern. Die Maßnahmen beinhalten eine konsequente und einheitliche Gestaltung der Infrastruktur sowie begleitende Öffentlichkeitsarbeit und gesellschaftspolitische Initiativen zur Erhöhung der Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads (Meschik, 2008, S. 7). Radfahren trägt zur Vitalisierung des öffentlichen Raums bei, fördert soziale Interaktionen und unterstützt eine nachhaltige Stadtentwicklung. Zudem reduziert es den Energieverbrauch und Lärm, während es gleichzeitig die öffentliche Gesundheit durch aktive Mobilität fördert (vgl. Pucher, 2009; Gehl, 2019; Meschik, 2008).

Um das volle Potenzial des Radverkehrs für die Gestaltung lebenswerter Städte auszuschöpfen und die Klimaziele sowie stadtplanerischen Ziele zu erreichen, ist eine sichere Radwegeninfrastruktur und die Beteiligung der Bevölkerung unerlässlich (vgl. Pucher & Buehler 2008; Banister, 2007). Die Entscheidungsprozesse und Akteur:innen-Strukturen, die den

Radwegausbau in Wien lenken, sind entscheidend dafür, ob die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt und die Potenziale des Radverkehrs voll ausgeschöpft werden können. Eine hohe Qualität der Infrastruktur ist essenziell, um Sicherheit und Wohlbefinden zu gewährleisten und Radfahren als alltägliches Verkehrsmittel zu etablieren. Die Einbeziehung der Bevölkerung in die Planungsprozesse ist dabei unerlässlich, um eine gerechte Raumaufteilung und die Akzeptanz der Maßnahmen zu sichern (Banister, 2007, S. 76). Die Analyse dieser Prozesse wird zeigen, inwieweit Wien seinem Mobilitätsziel von 85 % Anteil des Umweltverbunds im Modal Split nachkommt und welche Verbesserungen erforderlich sind, um den Radverkehr weiter zu fördern.

2.3. Rolle der Raumplanung

Der Ausbau von Radinfrastruktur ist eine komplexe Aufgabe, die weit über technische Planungen hinausgeht. Er erfordert eine strategische Abstimmung zwischen verschiedenen Akteur:innen, da die Neuverteilung von Straßenraum häufig Zielkonflikte zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen auslöst. Raumplanung kann dabei eine wichtige Funktion übernehmen, indem sie zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft vermittelt und integrierte Lösungsansätze entwickelt. Sie trägt dazu bei, Nutzungskonflikte frühzeitig zu erkennen, transparente Entscheidungsprozesse zu fördern und Maßnahmen so zu gestalten, dass sie gesellschaftlich akzeptiert und langfristig umsetzbar sind. Die Relevanz der Raumplanung für die Entwicklung von Radverkehrsinfrastrukturen wird in der wissenschaftlichen Literatur ausführlich diskutiert. Dabei spielt insbesondere die interdisziplinäre Zusammenarbeit eine zentrale Rolle. Anhand von zwei interdisziplinären Studien wird die Rolle der Raumplanung im Folgenden genauer betrachtet (vgl. Lawlor et al., 2023; Ingeborgrud et al., 2024).

Der Artikel "Stakeholders' experiences of what works in planning and implementing environmental interventions to promote active travel: A systematic review and qualitative synthesis integrating Active Mobility into Urban Development Plans" (2023) fasst Studien zu Ansichten und Erfahrungen von Stakeholdern bei der Entwicklung von Leitlinien, der Planung, Beauftragung und Umsetzung von Umweltmaßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität zusammen. In diesem Zusammenhang wird betont, dass die interdisziplinäre Zusammenarbeit den Austausch von Fachwissen und Ressourcen erleichtert. So arbeiten Raumplaner:innen eng mit Verkehrs- und Umweltplaner:innen zusammen, um Radinfrastruktur in bestehende

Stadtstrukturen zu integrieren (Lawlor et al., 2023, S. 480). Sie koordinieren die Beiträge verschiedener Akteur:innen – von Regierungsstellen über private Sektoren bis hin zu Interessenvertretungen – und identifizieren die relevanten Stakeholder, um Netzwerke aufzubauen und Ressourcen effizient zu nutzen (Lawlor et al., 2023, S. 486).

Wissenschaftler:innen der Norwegian University of Science and Technology untersuchen in ihrem Artikel "Planners as Middle Actors in Facilitating for City Cycling" (2024) die Wissensproduktion und die Maßnahmen von Planer:innen rund um die Förderung des Radverkehrs in den norwegischen Städten Bergen und Trondheim. Beide Städte verfolgen das Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen durch den Ausbau des Radverkehrs voranzutreiben. In dem Kontext dieser Studie wird besonders hervorgehoben, dass Raumplaner:innen eine Schlüsselrolle in der strategischen Mobilitätsplanung spielen (Ingeborgrud et. al, 2024, S. 104). Sie agieren als Vermittler:innen zwischen politischen Institutionen und der Verwaltung, um langfristige Planungsprozesse voranzutreiben und nachhaltige Verkehrslösungen zu etablieren. Gleichzeitig zeigt diese Analyse, dass politische Polarisierung und divergierende Interessen die langfristige Planung erschweren können, wodurch Raumplaner:innen oftmals zwischen unterschiedlichen politischen Strömungen balancieren müssen. Die Studie zeigt auf, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen Planer:innen und politischen Entscheidungsträger:innen entscheidend ist, um solche Herausforderungen zu überwinden. Außerdem wird betont, dass Städte, in denen Planer:innen aktiv in politische Entscheidungsprozesse eingebunden sind, erfolgreicher bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte sind (Ingeborgrud et al., 2024, S. 110 ff).

In Wien spielt die Raumplanung eine zentrale Rolle bei der Abstimmung zwischen verschiedenen Akteur:innen in der Stadtentwicklung, einschließlich der Mobilitätsplanung. Besonders bei der Neuverteilung von Straßenraum entstehen Zielkonflikte, da Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs häufig als Einschränkung für andere Verkehrsarten wahrgenommen werden. Die Herausforderung besteht darin, diese Prozesse so zu moderieren, dass sie als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung verstanden werden.

Planer:innen sind dabei nicht nur für die technische Umsetzung verantwortlich, sondern auch für die Moderation solcher Aushandlungsprozesse. Emma R. Lawlor und weitere Wissenschaftler:innen heben in dem bereits oben genannten Artikel hervor, dass effektive Kommunikationsstrategien notwendig sind, um Akzeptanz für Infrastrukturprojekte zu schaffen (Lawlor et al., 2023, S. 487). An dieser Stelle darf bereits auf das Experteninterview mit dem Mitarbeiter der Mobilitätsagentur verwiesen werden: In Wien übernimmt unter

anderem die Mobilitätsagentur eine wie eben beschriebene Vermittlungsfunktion, indem sie als Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft agiert (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024). Die dargestellten Aspekte verdeutlichen, dass der Radinfrastrukturausbau ein vielschichtiger Prozess ist, in dem unterschiedliche Akteur:innen mit teils gegensätzlichen Interessen agieren – ein zentraler Aspekt, der in der folgenden Arbeit näher untersucht wird.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die sichere und effiziente Teilnahme am Straßenverkehr ist essenziell für den Radverkehr und die Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Dies erfordert neben gut konzipierter Infrastruktur, auch klare und durchsetzbare rechtliche Rahmenbedingungen für den Radverkehr und für den Ausbau der Radinfrastruktur. Oft wird dabei eine Änderung der Straßenverkehrsordnung zu Gunsten des Radverkehrs gefordert (vgl. Blanck et al., 2021; Meschik, 2008; Saar & Marggraf, 2021; Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft [BMLFUW], 2006; BMLFUW, 2011; BMLFUW, 2015; BMK, 2021; BMK, 2024).

In diesem Kapitel erfolgt eine detaillierte Analyse der juristischen Grundlagen des Radverkehrs sowie des Radinfrastrukturausbaus um ein umfassendes Verständnis der geltenden Vorschriften, der Rechtslage und ihrer praktischen Auswirkungen zu vermitteln. Zu Beginn erfolgt eine eingehende Betrachtung der rechtlichen Bestimmungen im Bereich des Radverkehrs, wobei insbesondere auf zwei zentrale Regelwerke – die österreichische Straßenverkehrsordnung und die Fahrradverordnung – eingegangen wird. Diese regeln das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen und beinhalten spezifische Vorschriften für das Radfahren (StVO 1960 idgF, Fahrradverordnung idgF). Ein weiteres Unterkapitel widmet sich den gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau von Radinfrastruktur, einschließlich der Verteilung von Zuständigkeiten und den relevanten Gesetzgebungen. Die Planung und Gestaltung von Radwegeninfrastrukturen ist in Österreich hauptsächlich eine Angelegenheit der Bundesländer und Gemeinden (B-VG Art. 15, bzw. Art 118), die ihre spezifischen Vorschriften in den jeweiligen Landesgesetzen festlegen. In Wien gilt hierfür die Bauordnung. Diese Kompetenzaufteilung ermöglicht einerseits eine flexible Anpassung der Infrastruktur an lokale Gegebenheiten, sorgt aber auch dafür, dass es keine bundesweiten, einheitlichen gesetzlichen Regelungen gibt.

Anschließend werden die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) detailliert erörtert, wobei deren Bedeutung und der damit verbundene Gestaltungsspielraum beleuchtet werden. Diese bundesweiten Richtlinien ergänzen die nationalen Regelungen, indem sie technische Standards und Empfehlungen für die Planung und Ausführung von Verkehrsinfrastrukturen bieten. Zwar sollen die Empfehlungen eine einheitliche Qualität und Sicherheit gewährleisten,

aufgrund der fehlenden Verbindlichkeit ist dies jedoch nicht automatisch gegeben (vgl. FSV, 2022).

Nach der Darstellung konkreter Anwendungsbeispiele wird abschließend analysiert, inwieweit die bestehenden gesetzlichen Regelungen den Anforderungen des Radverkehrs gerecht werden und welche Anpassungen möglich oder erforderlich sind. Im Zwischenfazit werden die zentralen Erkenntnisse zusammengefasst und die Bedeutung rechtlicher Entwicklungen für die zukünftige Gestaltung einer fahrradfreundlichen Mobilität reflektiert.

3.1. Rechtliche Rahmenbedingungen des Radverkehrs

Die gesetzlichen Regelungen für das Fahrradfahren sind in Österreich bundesweit in der Straßenverkehrsordnung (StVO) 1960 BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 52/2024 und in der Fahrradverordnung 2001 BGBl. II Nr. 146/2001 idF BGBl. II Nr. 297/2013 geregelt. Im Folgenden wird auf die rechtliche Basis des Radverkehrs eingegangen, wobei die beiden bundesgesetzlichen Regelungen erläutert und deren Entwicklung anhand von Beispielen nachgezeichnet wird.

3.1.1. Straßenverkehrsordnung

Die österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) definiert die Verkehrsregeln, die alle Verkehrsteilnehmer:innen, einschließlich Radfahrer:innen, auf öffentlichen Straßen befolgen müssen. Sie umfasst Bestimmungen zu Verkehrszeichen, Vorfahrtsregeln, Verhalten an Kreuzungen, Nutzung von Radinfrastruktur und dergleichen. Die StVO, die ursprünglich aus dem Jahr 1960 stammt, hat sich über die Jahre zwar weiterentwickelt, spiegelt jedoch teilweise immer noch veraltete Mobilitätsansätze wider. Sie sind daher nicht immer vollständig darauf ausgerichtet, den Radverkehr als gleichberechtigten Teil des Verkehrssystems zu etablieren. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, eine Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer:innen rechtlich zu verankern, um die sichere, attraktive und effiziente Nutzung von Fahrrädern im Alltag und in der Freizeit zu ermöglichen (vgl. Bermesser, 2019; Hachleitner, 2013; Meschik, 2008). Um 1960 war das Radfahren in Wien bereits unter der Wahrnehmungsschwelle verschwunden – weder in der Freizeitgestaltung, den Medien oder als kulturelles Symbol spielte es eine Rolle, noch fand es in der Verkehrsplanung Beachtung (Hachleitner, 2013, S. 132). Die Juristin Stefanie Bermesser schreibt in ihrem Artikel „Ausgenommen Fahrräder“ (2019), dass die StVO ein legislatives Produkt einer Zeit ist, in der Radverkehr keine

bedeutende Rolle mehr spielte. Bermesser verweist dabei auf den Text „Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos“ (Reichow, 1959), dessen Begriff „autogerechte Stadt“ bezeichnenderweise zum Schlagwort der gängigen Planung wurde – einer Planung, die den städtischen Raum vorrangig auf den motorisierten Individualverkehr ausrichtete (2019, S. 554). Der Historiker und Journalist Bernhard Hachleitner hebt hervor, dass die Bedeutung des Fahrrads in den 1950er Jahren massiv sank. Er verweist dabei auch auf die Wiener Stadtplanungskonzepte von 1952 von Karl Brunner (1952) und 1962 von Roland Rainer (1962), in welchen Radfahrer:innen lediglich am Rande berücksichtigt werden. Rainer plädierte dabei für eine klare Differenzierung und Trennung der Verkehrsströme (Hachleitner, 2013, S. 131). Damit ist gemeint, dass Verkehrsteilnehmer:innen wie Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und motorisierte Fahrzeuge räumlich voneinander getrennt werden, um Konflikte zu vermeiden.

Der „Masterplan Radfahren 2015–2025“ (2015) ist eine nationale Strategie Österreichs zur Förderung des Radverkehrs, die Ziele und Maßnahmen definiert, um den Radverkehrsanteil zu steigern und die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Im Masterplan wird betont, dass die rechtliche Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer:innen essenziell ist, um eine sichere, attraktive und effiziente Nutzung des Fahrrads im Alltag und in der Freizeit zu gewährleisten (BMLFUW, 2015, S. 34).

Ein solcher Ansatz wird in den Niederlanden seit Jahrzehnten erfolgreich verfolgt. Bereits in den 1970er Jahren wurde dort ein nationales Leitprogramm eingeführt, das die Förderung des Fuß- und Radverkehrs als zentrale Aufgabe aller öffentlichen Körperschaften festlegte (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad, 2009, S. 34). Dieser integrative Ansatz hat dazu geführt, dass heute rund 27 Prozent aller Wege in den Niederlanden mit dem Fahrrad zurückgelegt werden – ein Spitzenwert im internationalen Vergleich (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad, 2009, S. 11 ff). In den Niederlanden wird der Radverkehr als wichtiges Bindeglied im kombinierten Personenverkehr betrachtet und zeigt, wie eine gezielte Förderung des Radverkehrs zu einer nachhaltigeren und gerechteren Mobilität führen kann (vgl. Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad, 2009). Ein ähnlicher integrativer Ansatz könnte auch in Österreich dazu beitragen, die rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiterzuentwickeln.

Die StVO und ihre Entwicklung sind im Kontext historischer Planungsansätze zu betrachten, die sich stark am Autoverkehr orientierten. Verschiedene Novellierungen hatten das Ziel, die Bedingungen für Radfahrende zu verbessern und den Radverkehr zu fördern. Dieses Thema

wird im vierten Kapitel der Arbeit unter dem Titel „Politische Forderungen und strategische Festlegungen“ ausführlich erörtert.

3.1.2. Fahrradverordnung und Ausrüstungsvorschriften

Die Fahrradverordnung wurde 2001 vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) erlassen. Sie ergänzt die StVO um spezifische Anforderungen an die Ausrüstung von Fahrrädern und regelt unter anderem die notwendige Ausstattung für Beleuchtung, Bremsen und Reflektoren. Diese Vorschriften zielen darauf ab, die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Sie fördern indirekt den Radverkehr, indem sie die technische Sicherheit der Fahrräder und ihre Sichtbarkeit im Straßenverkehr gewährleisten.

Die Fahrradverordnung zielt darauf ab, die Sicherheit von Fahrrädern in Österreich durch moderne Ausrüstungsbestimmungen zu steigern (BMK, o. J.). Die Verordnung verpflichtet Hersteller:innen, Importeur:innen und den Handel, nur Fahrräder zu verkaufen, die den Sicherheitsbestimmungen entsprechen, um technische Mängel und das Fahren ohne Beleuchtung in der Dunkelheit zu minimieren. Die Verordnung regelt spezifisch die erforderliche Ausstattung von Fahrrädern, einschließlich Beleuchtung und Reflektoren, die auch tagsüber mitgeführt werden müssen. Weiterhin sind bestimmte Ausrüstungen wie zwei unabhängige Bremsen, Rückstrahler und eine Glocke oder Hupe vorgeschrieben. Für Rennräder gelten spezielle Ausnahmen. Zudem gibt es detaillierte Bestimmungen für den sicheren Transport von Kindern und die Ausrüstung von Fahrradanhängern (Fahrradverordnung idgF).

Die bisher einzige Novellierung der Verordnung im Jahr 2013 war nicht ausreichend und ist in vielen Passagen nicht mehr zeitgemäß, weshalb von Expert:innen eine weitere grundlegende Überarbeitung, Vereinheitlichung und Vereinfachung gefordert wird (vgl. BMLFUW, 2015; BMK, 2021; Pepelnik, 2021). Ein Beispiel hierfür ist die Forderung gemäß § 1 Abs. 4 der Fahrradverordnung, dass Fahrräder bei schlechter Sicht mit einem fest montierten Scheinwerfer ausgestattet sein müssen, der die Fahrbahn mit einer Mindestlichtstärke von 100 Candela (cd) beleuchtet. Diese Anforderung ist praxisfern, da Hersteller:innen üblicherweise die Lichtstärke ihrer Scheinwerfer in Lux angeben, was eine direkte Messung an der Lichtquelle darstellt. Ein weiteres Beispiel, das für eine notwendige Überarbeitung der Fahrradverordnung spricht, betrifft § 3 Abs. 1 Ziffer 3, wonach Fahrräder, die Anhänger ziehen,

mit einem Fahrradständer ausgestattet sein müssen. Diese Regelung gilt als nicht mehr zeitgemäß, da neuere Modelle mehrspuriger Fahrräder selten über Ständer verfügen, aber dennoch in der Lage sind, einen Anhänger zu ziehen. Diese und weitere Problembereiche der Fahrradverordnung werden von Johannes Pepelnik in seinem Verkehrsblog auf *derstandard.at* ausführlich diskutiert und unterstreichen die Notwendigkeit einer grundlegenden Überarbeitung (Pepelnik, 2021).

Schließlich legt § 7 Fahrradverordnung die maximalen Gewichtslimits für die Ladung von Fahrrädern und Anhängern fest, die angesichts der technologischen Fortschritte bei der Konstruktion von Lastenfahrrädern und Anhängern als überholt gelten. Eine Anpassung dieser Grenzen würde den modernen Anforderungen besser entsprechen und die Nutzung von Fahrrädern und Anhängern für schwerere Lasten ermöglichen (Pepelnik, 2021; Fahrradverordnung idGF). Diese Aspekte der Fahrradverordnung sind Gegenstand von Diskussionen und bedürfen einer Überarbeitung, um den praktischen Anforderungen und der technologischen Entwicklung gerecht zu werden. Im nächsten Kapitel befassen wir uns mit den rechtlichen Rahmenbedingungen des Radinfrastrukturbaus.

3.2. Rechtliche Rahmenbedingungen für den Radinfrastrukturausbau

Die rechtliche Zuordnung der Radinfrastruktur zum Straßenraum bringt eine klare Kompetenzverteilung zwischen Bund, Bundesländern und Gemeinden mit sich. Diese hängt maßgeblich von der Klassifizierung der Straßen ab und ist rechtlich im Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) geregelt. Im Folgenden werden die Zuständigkeiten sowie die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen detailliert dargestellt.

Gemäß Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG obliegt die Zuständigkeit für Bundesstraßen, die für den Durchzugsverkehr von überregionaler Bedeutung sind, dem Bund. Diese werden durch Bundesgesetze als Bundesstraßen A (Autobahnen) und S (Schnellstraßen) klassifiziert und fallen unter das Bundesstraßengesetz (BStG). Die Planung dieser Straßen unterliegt der Fachplanungskompetenz des Bundes. Landesstraßen sind in der Zuständigkeit der Bundesländer verankert. Dies ist in Artikel 15 B-VG als Generalklausel festgelegt, wobei die spezifischen Regelungen in den jeweiligen Landesstraßengesetzen festgelegt sind. In Wien gilt hierfür die Bauordnung.

Die Verwaltung jener Verkehrsflächen, die nicht als Bundes- oder Landesstraßen klassifiziert sind, fällt in den Wirkungsbereich der Gemeinden. Diese Zuständigkeit der Gemeinden für ihre Verkehrsflächen ist rechtlich in Artikel 118 Absatz 3 Ziffer 4 des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG) verankert, was ihnen erlaubt, die lokale Mobilitätsgestaltung eigenständig zu steuern.

Für das Bundesland Wien bedeutet dies konkret, dass grundsätzlich die Bezirke für die Radverkehrsplanung zuständig sind. Dies hat zur Folge, dass die Ausstattung und Qualität der Radinfrastruktur von Bezirk zu Bezirk unterschiedlich sind. Darüber hinaus wird der Radverkehrausbau aber noch durch eine besonders differenzierte Kompetenzverteilung geprägt, die sowohl das Hauptradverkehrsnetz als auch lokale Radinfrastruktur umfasst. Diese Aufteilung ist in der Wiener Stadtverfassung, § 103 Abs. 1 (3) WStV, geregelt. Das Hauptradverkehrsnetz, verantwortlich für die übergeordneten Verbindungen durch die Stadt, wie den Donaukanalradweg und den Gürtelradweg, wird zentral von der Magistratsabteilung 18 (MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung) geplant. Diese Abteilung ist auch für die strategischen Überlegungen zur Zukunft des Radverkehrs in Wien zuständig. Weiters obliegt die Umsetzung dieser Maßnahmen der MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau), während die Erhaltung des Netzes in den Zuständigkeitsbereich der einzelnen Wiener Bezirke fällt (Wiener Stadtverfassung, § 103, Abs. 1 (4)). Diese Struktur der Kompetenzverteilung ermöglicht einerseits eine zentrale Steuerung der wichtigsten Radverkehrsprojekte, bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich. Insbesondere die Finanzierung und Erhaltung von Bezirksradinfrastruktur, die von den Bezirken selbst getragen werden muss, erschwert die Aufrechterhaltung einer stadtweit konsistenten Qualität und Nutzerfreundlichkeit der Radinfrastruktur.

In der Debatte um die Förderung aktiver Mobilität zeigt sich, dass neben den Änderungen in der Straßenverkehrsordnung, wie sie durch die jüngsten Novellen eingeleitet wurden, eine wesentliche Herausforderung in der adäquaten Verteilung von Straßenflächen und der baulichen Gestaltung der Infrastruktur liegt (Schwedes & Ringwald 2021, S. 47; Saar & Marggraf 2021, S. 349). Die rechtlichen Rahmenbedingungen für diese Aspekte sind hauptsächlich auf der Ebene der Landesgesetzgebung angesiedelt. Diese Grundsätze sind oft nur allgemein oder programmatisch formuliert und bilden die Grundlage für die konkrete Ausgestaltung der Infrastruktur durch Verwaltungsbehörden, die die gesetzlichen Ziele in Maßnahmen übersetzen (Peck 2023, S. 107).

In den Landesgesetzen finden sich bereits Ansätze, die eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen ermöglichen. Allerdings könnten diese

Grundsätze noch deutlich konkretisiert werden, um den Behörden klarere Vorgaben für die Planung und Umsetzung zu geben. Eine solche Konkretisierung würde nicht nur die rechtliche Verbindlichkeit erhöhen, sondern auch eine gleichmäßigere und sicherere Verkehrsinfrastruktur fördern, wie Oliver Peck, Universitätsassistent am Forschungsbereich Rechtswissenschaften des Instituts für Raumplanung, in seinem Beitrag zu den rechtlichen Rahmenbedingungen für den Mobilitätswandel vorschlägt (Peck 2021, S. 107ff).

Die Straßengesetze von Vorarlberg und Niederösterreich bieten in diesem Zusammenhang interessante Ansätze, die bei einer Konkretisierung als Vorbilder dienen könnten. Das Vorarlberger Straßengesetz hebt beispielsweise den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen wie Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Menschen mit Behinderungen hervor und fordert eine attraktive Gestaltung der Straßen für den nicht motorisierten Verkehr. Solche Grundsätze sind in § 3 Abs. 2 lit. a des Vorarlberger Straßengesetzes verankert und könnten als Modell für spezifischere gesetzliche Vorgaben dienen. Ähnlich formuliert das Niederösterreichische Straßengesetz in § 12a Abs. 2 Ziffer 1 das öffentliche Interesse an Straßenbauvorhaben, insbesondere wenn die Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird, „wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist.“

Wien könnte von diesen Beispielen lernen und ähnlich konkretisierte Vorgaben in seine eigenen rechtlichen Rahmenbedingungen integrieren. Eine stärkere gesetzliche Verankerung spezifischer Ziele für den Radverkehr würde die städtischen Behörden klarer zum Ausbau und zur Verbesserung der Radinfrastruktur verpflichten. Dies könnte Wien dabei unterstützen, seine Ambitionen als fahrradfreundliche Stadt weiter voranzutreiben. Eine weitere Möglichkeit, die gesetzlichen Rahmenbedingungen gemäß den Grundsätzen einer radverkehrsfreundlichen Verkehrsinfrastruktur anzupassen, wird im nächsten Kapitel besprochen.

3.3. RVS Radverkehr: Empfehlungen zur Radinfrastruktur

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) bilden neben den gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) die zentrale Planungsgrundlage für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen. In der StVO von 1960 ist festgelegt, welche Bereiche des Verkehrsraums Radfahranlagen umfassen und welche Regeln bei ihrer Nutzung gelten. Ergänzend dazu definieren die RVS Standards und Richtlinien für die Planung, den Bau und

die Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur. Die aktuell über 300 spezifischen Richtlinien sind entscheidend für die Sicherheit, Qualität und ein einheitliches Niveau der Straßeninfrastruktur in Österreich (FSV-Homepage, o. J.).

Die RVS werden von der Österreichischen Forschungsgesellschaft für Straße – Schiene – Verkehr (FSV) entwickelt und nach einem Begutachtungsprozess veröffentlicht. Ziel der Richtlinien ist es, ein einheitliches Qualitätsniveau zu gewährleisten, das dem Stand der Technik entspricht. Die FSV dient dabei als Schnittstelle zwischen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung und ermöglicht den Austausch sowie die Verbreitung von Fachwissen durch Fachtagungen und Publikationen (Bermesser, 2019, S. 556).

In dieser Arbeit wird insbesondere auf die Richtlinie „RVS 03.02.13 Radverkehr“ (2022) Bezug genommen. Sie beinhaltet die zentralen technischen Standards für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen und gibt Empfehlungen zu deren Dimensionierung, Gestaltung und Sicherheitsaspekten. Die Richtlinie wurde in Zusammenarbeit mit Behörden, Interessensvertretungen und Expert:innen entwickelt, um unterschiedliche Perspektiven in die Planung einzubeziehen. Dadurch dient sie als praxisnahe Grundlage für viele infrastrukturelle Planungen im Bereich des Radverkehrs (vgl. Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, 2022)

Problematisch ist, dass diese Standards für Baubehörden rechtlich nicht bindend sind, sondern lediglich Empfehlungscharakter besitzen. So können ohne Konsequenzen für die auftraggebenden Gebietskörperschaften Radverkehrsanlagen gebaut werden, die den empfohlenen Mindeststandards nicht entsprechen, oder Radinfrastruktur zulasten von Fußverkehrsflächen erweitert werden. Solche Fälle spiegeln somit meist keinen Mangel an planerischem Wissen wider, sondern vielmehr einen fehlenden politischen Willen, sichere Fahrradinfrastrukturen nach aktuellem technischem Standard zu realisieren (Bermesser, 2019, S. 556).

Obwohl die RVS-Empfehlungen gesetzlich nicht bindend sind, spielen sie eine wichtige Rolle bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen, da sie durch technische Standards und Richtlinien die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende erhöhen (vgl. FSV, 2022). Aus diesem Grund wird in den Radverkehr Masterplänen immer als Ziel genannt die Richtlinien zu technischen Standards laufend zu aktualisieren. Zuletzt wurde die RVS 03.02.13 Radverkehr (2022) im April 2022 überarbeitet und vom BMK frei als Download zur Verfügung gestellt. Die kostenfreie Bereitstellung der RVS, beispielsweise für Gemeinden, soll die

Anwendung der RVS bei der Umsetzung der Standards beziehungsweise Richtlinien für radfreundliche Infrastruktur erhöhen (BMK, 2024, S. 47). Zudem wird die Einhaltung der RVS zunehmend forciert, indem zahlreiche Fördermaßnahmen des Bundes an die Erfüllung dieser Richtlinien geknüpft sind. Obwohl die RVS somit rechtlich nicht verbindlich ist, übt sie durch diese Kopplung an Fördermittel einen starken Einfluss auf die Praxis aus und trägt maßgeblich dazu bei, dass Projekte nach diesen Standards geplant und umgesetzt werden (Klima- und Energiefonds, 2024).

Eine Herausforderung besteht jedoch in der Überführung dieser Empfehlungen in rechtlich bindende Vorgaben, um eine einheitliche und hochwertige Umsetzung zu gewährleisten (Bermesser, 2019, S. 556). Diese Notwendigkeit wird auch im Masterplan Radfahren 2030 betont, der fordert, die Mindestqualitätsstandards der RVS 03.02.13 Radverkehr in Österreich einheitlich anzuwenden und hierfür eine Verbindlichkeit zu schaffen (BMK, 2024, S. 46 ff).

Eine Möglichkeit, die RVS Radverkehr (2022) ähnlich wie vergleichbare technische Standards in anderen Bauvorschriften zu verankern, wäre ihre gesetzliche Verbindlichkeit durch explizite Verweise in Regelungen wie der Wiener Bauordnung oder einem Landesstraßengesetz. Solche Verweise würden sicherstellen, dass alle Planungs- und Baumaßnahmen für Radinfrastrukturen den technischen Normen der RVS Radverkehr entsprechen müssen.

Durch die formale Verankerung der Richtlinien in relevanten Gesetzen würde aus den bisher nur als Empfehlungen fungierenden Richtlinien ein verbindlicher Planungsstandard. Dies wäre auch für jene Landesgesetze ein Gewinn, in denen bereits heute eine erhöhte Rücksichtnahme auf Fußgänger:innen und Radfahrer:innen verankert ist. Eine Ergänzung bspw. des Vorarlberger Straßengesetzes, um präzise technische Anforderungen garantiert, dass Radwegprojekte nach den neuesten technischen Standards umgesetzt werden und stellt damit die Sicherheit und die Benutzerfreundlichkeit der Infrastruktur auf eine rechtlich verbindliche Basis. Diese Änderung würde die Richtlinien von einer Empfehlung zu einer verpflichtenden Vorgabe heben, die gleiche Verbindlichkeit wie die ÖNORMEN¹ und OIB-Standards² im Bauwesen erhält.

Eine rechtliche Verbindlichkeit der RVS Radverkehr kann jedoch auch Herausforderungen mit sich bringen. Im Interview mit der Stadt Wien wurde darauf hingewiesen, dass eine

¹ ÖNORMEN sind österreichische Standards, die vom Austrian Standards Institute (ASI) herausgegeben werden und technische Anforderungen definieren.

² OIB-Standards sind österreichische Bauvorschriften, die vom Österreichischen Institut für Bautechnik erlassen werden.

verpflichtende Anwendung der RVS Radverkehr dazu führen könnte, dass optimale Lösungen für Radinfrastruktur in manchen Fällen nicht mehr realisierbar wären. Während sich die Stadt Wien in der Regel an die Richtlinien hält, kann es in bestimmten Bereichen aufgrund baulicher Gegebenheiten notwendig sein, von den Empfehlungen abzuweichen. Wenn die RVS Radverkehr jedoch bindend wäre, könnten infrastrukturelle Einschränkungen wie U-Bahn-Aufgänge, Fußgängerüberwege oder enge Straßenquerschnitte dazu führen, dass ein geplanter Radweg auf der bestmöglichen Verbindung nicht umgesetzt werden kann, weil die geforderte Mindestbreite nicht eingehalten werden kann (MA Stadt Wien, 07.08.2024).

Zusammenfassend zeigt sich, dass die gesetzliche Verankerung der RVS Radverkehr sowohl klare Vorteile als auch Herausforderungen mit sich bringt. Auf der einen Seite könnte eine verbindliche Anwendung die Qualität und Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur nachhaltig verbessern und eine einheitliche Planung auf höchstem technischen Niveau gewährleisten. Auf der anderen Seite besteht das Risiko, dass eine starre Bindung an die Richtlinien in Einzelfällen zur Nichtumsetzung von Projekten oder zur Realisierung suboptimaler Lösungen führt, wenn bauliche Gegebenheiten eine Abweichung erforderlich machen. Meiner Ansicht nach wäre es entscheidend, die RVS nicht als absolut starres Regelwerk zu verankern, sondern Flexibilitäten für begründete Einzelfalllösungen einzubauen. Damit könnten sowohl der Anspruch auf hohe Standards als auch die praktische Realisierbarkeit von Radverkehrsprojekten gewahrt werden.

3.4. Anwendungsbeispiele

Um die rechtlichen Grundlagen des Radverkehrs umfassend darzustellen, werden im Folgenden verschiedene Anwendungsbeispiele aus der StVO und RVS Radverkehr erläutert. Dabei wird zunächst auf die Annäherungsgeschwindigkeiten eingegangen, gefolgt von einer Beschreibung der unterschiedlichen Radfahranlagenarten. Abschließend wird die Benützungspflicht von Radfahranlagen gemäß § 68 erörtert, um den Zusammenhang zwischen den gesetzlichen Vorgaben und der praktischen Umsetzung in Wien zu verdeutlichen.

3.4.1. Beispiel Annäherungsgeschwindigkeiten

Eine besonders stark diskutierte Regelung der Straßenverkehrsordnung betrifft die Annäherungsgeschwindigkeit von 10 km/h an Radfahrerüberfahrten (RFÜ). Autofahrer sind gemäß § 9 Abs. 2 der StVO verpflichtet, Radfahrenden das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Gleichzeitig schreibt § 68 Abs. 3a StVO vor, dass

Radfahrende sich mit einer maximalen Annäherungsgeschwindigkeit von 10 km/h an RFÜ nähern müssen. Diese Vorschrift, eingeführt mit der 15. StVO-Novelle 1989 (BGBl 1989/86) und präzisiert 1994 (BGBl 1994/518), sorgt für Unklarheiten in der praktischen Umsetzung und wird in Fachliteratur und Strategiepapieren seit Jahren als überarbeitungsbedürftig angesehen.

Jedoch wird die an Radfahrende gerichtete Vorschrift, sich RFÜs nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h zu nähern, in der Fachliteratur kritisch betrachtet. Sie wird als kontraproduktiv angesehen, weil sie den bevorrangten Radverkehr behindert und nicht effektiv zur Verkehrssicherheit beiträgt. Diese Regelung wird als problematisch erachtet, da sie Radfahrende in ihrer Bewegungsfreiheit unnötig einschränkt und dabei nicht signifikant zur Erhöhung der Sicherheit beiträgt. Diese Regelung wird aus zwei Gründen als problematisch erachtet. Erstens schränkt sie Radfahrende in ihrer Bewegungsfreiheit unnötig ein, ohne signifikant zur Erhöhung der Sicherheit beizutragen. Zweitens ergibt sich ein praktisches Problem in der Umsetzung: Da Radfahrende in der Regel ohne Tachometer unterwegs sind, können sie ihre Geschwindigkeit nur schwer präzise steuern (Bermesser 2019, S. 558 ff).

Hinsichtlich dieser Schwierigkeiten wurde mit der 33. StVO-Novelle eine Anpassung des § 68 Abs. 3a StVO vorgenommen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h gilt seitdem nur noch, wenn sich in unmittelbarer Nähe keine Kraftfahrzeuge befinden. Diese Ergänzung wurde in der Fachliteratur jedoch als unklar kritisiert, da Begriffe wie ‚in unmittelbarer Nähe‘ und ‚aktuell fahren‘ unbestimmt sind und Interpretationsspielraum lassen (Pepelnik, 2023, S. 97). Unklar bleibt beispielsweise, ob parkende Fahrzeuge als nicht ‚aktuell fahrend‘ gewertet werden und ob die Regelung in dieser Form überhaupt praktikabel ist. Zudem wird hinterfragt, warum eine derartige Annäherungsgeschwindigkeit nur für Radfahrende gelten soll, während andere Verkehrsteilnehmer:innen, etwa schnell laufende Fußgänger:innen, nicht denselben Einschränkungen unterliegen (Pepelnik, 2023, S. 97).

Aus einer objektiven Perspektive betrachtet zeigt sich hier ein grundlegendes Dilemma für den Gesetzgeber: Während die ursprüngliche Regelung mit der starren Geschwindigkeitsvorgabe von 10 km/h aufgrund praktischer Umsetzungsprobleme kritisiert wurde, wird die aktuellere Formulierung als zu ungenau und interpretationsanfällig bewertet. Dies verdeutlicht, wie schwierig es ist, eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die sowohl praktikabel als auch rechtlich präzise genug ist, um den unterschiedlichen Anforderungen und Erwartungen gerecht zu werden.

Hoffer, Nagler, Unger und Wolf (2022) vom Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) kritisieren außerdem, dass die neue Formulierung von § 68 Abs. 3a StVO die ursprüngliche Intention des Gesetzgebers nicht klar widerspiegelt. Die Einschränkung der Geschwindigkeit werde durch die Satzstellung nicht deutlich und lasse eine doppelte Verneinung entstehen, die die Auslegung der Vorschrift erschwert. Sie argumentieren, dass die unklare Definition von „unmittelbarer Nähe“ insbesondere im städtischen Raum problematisch sei, da dort häufig Kraftfahrzeuge in Bewegung sind und Radfahrende somit praktisch immer verpflichtet wären, ihre Geschwindigkeit zu reduzieren. Zudem könnte die Neuregelung auch zu Konflikten zwischen Radfahrenden führen, wenn sich zwei Radfahrende mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten einer Radfahrerüberfahrt nähern (Hoffer et al., 2022, S. 17 ff).

Der Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien hat in einer Stellungnahme zur 35. Novellierung, einen Vorschlag zur Verbesserung der Sicherheit an Radfahrüberfahrten verfasst. Dieser beinhaltet die Umkehrung der Geschwindigkeitsregelung, sodass nicht Radfahrende, sondern die Kraftfahrzeugführenden sich einer RFÜ mit einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h nähern sollten. Diese Änderung würde den Vorrang der Radfahrenden betonen und könnte die Sicherheit an diesen Übergängen erhöhen (Emberger & Leth, 2024, S.2).

Michael Meschik, Radverkehrsexperte und Mobilitätsmanager der Universität für Bodenkultur in Wien, bezeichnete die Regelung bereits im Jahr 2008 in seinem ‚Planungshandbuch Radverkehr‘ als eine den Radverkehr ‚unsachlich benachteiligende Regelung‘, die seiner Ansicht nach obsolet sein sollte (Meschik, 2008, S. 210).

Die Regelung zur Annäherungsgeschwindigkeit bei RFÜs illustriert, wie gut gemeinte Vorschriften unbeabsichtigte negative Konsequenzen für die bevorzugten Verkehrsteilnehmer:innen haben können. Eine kontinuierliche Überprüfung und Anpassung der Gesetzgebung ist erforderlich, um die Sicherheit und Effektivität im Radverkehr sicherzustellen und eine gerechte sowie praktisch durchführbare Verkehrsführung zu ermöglichen.

3.4.2. Radfahranlagen und Führungsprinzipien

Um die rechtlichen Grundlagen des Radverkehrs umfassend zu beleuchten, werden im Folgenden die verschiedenen Radfahranlagenarten gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO), deren Ausprägungen in Wien sowie die zugrundeliegenden Führungsprinzipien nach der RVS beschrieben.

Die StVO definiert in § 2 mehrere Arten von Radfahranlagen, die für die Führung des Radverkehrs vorgesehen sind. Dazu gehören:

- **Radfahrstreifen:** Ein durch Markierungen gekennzeichnete Fahrbahnteil für den Radverkehr, der durch eine durchgehende Linie von der Fahrbahn getrennt ist (§ 2 Abs. 1 Z 7 StVO).
- **Mehrzweckstreifen:** Ein Radfahrstreifen, der in Ausnahmefällen von anderen Fahrzeugen mitbenutzt werden darf, etwa wenn die Fahrbahn zu schmal ist (§ 2 Abs. 1 Z 7a StVO).
- **Radfahrerüberfahrten:** Für Radfahrende vorgesehene Querungen, die durch unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnet sind (§ 56a StVO).

Die Stadt Wien setzt viele der in der StVO definierten Radfahranlagen um, ergänzt diese jedoch durch weitere infrastrukturelle Maßnahmen, die an die spezifischen Anforderungen des urbanen Raums angepasst sind. Dazu gehören Einrichtungs- und Zweirichtungsradwege, Fahrradstraßen mit spezifischen Vorrangsregelungen sowie Geh- und Radwege in unterschiedlichen Führungsformen. In stark befahrenen Straßenbereichen kommen zudem Mischverkehrsflächen zum Einsatz, die es Radfahrenden ermöglichen, Busfahrstreifen oder Begegnungszonen zu nutzen. Ergänzend dazu wurden ortsangepasste Lösungen entwickelt, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Ein Beispiel hierfür ist die Freigabe von Busfahrstreifen für den Radverkehr, die insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen eine schnelle und sichere Führung des Radverkehrs ermöglichen soll. Darüber hinaus existieren alternative Verkehrsführungen, die auf die besonderen Anforderungen des städtischen Raums zugeschnitten sind (Stadt Wien o. J.-a).

Abbildung 5 veranschaulicht die Verteilung der verschiedenen Radfahranlagen in Wien. Auffällig ist der hohe Anteil des Radfahrens im Mischverkehr (22 %) sowie das Radfahren gegen die Einbahn (29 %). Diese beiden Kategorien machen zusammen einen erheblichen Teil der Radverkehrsführung aus, obwohl sie keine eigenständige, baulich getrennte Infrastruktur

darstellen. Im Vergleich dazu machen Ein- oder Zwei-Richtungs-Radwege mit 15 % einen deutlich geringeren Anteil aus. Die Statistik verdeutlicht somit, dass ein großer Teil des Radverkehrs in Wien auf Lösungen angewiesen ist, die keine eigene, geschützte Infrastruktur bieten – ein Aspekt, der insbesondere in Bezug auf die Sicherheit und die Attraktivität des Radverkehrs kritisch betrachtet werden kann.

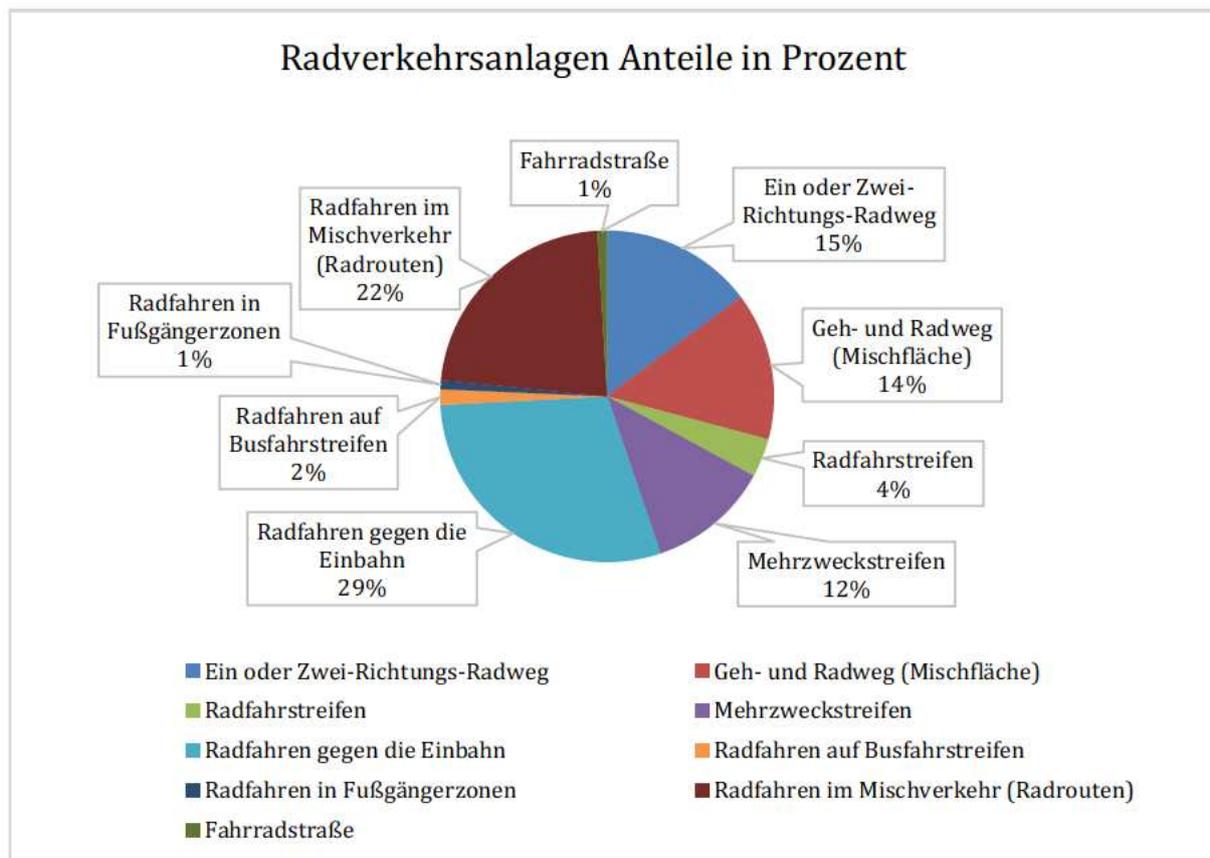


Abbildung 5: Radfahranlagen in Prozent, eigene Darstellung, Quelle: Stadt Wien

Vor dem Hintergrund des hohen Anteils an Mischverkehrsanlagen in Wien lässt sich die Vielfalt der bestehenden Radverkehrsführungen auf zwei grundlegende Führungsprinzipien zurückführen: das Trennprinzip und das Mischprinzip (Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr 2022, S. 13).

Das Trennprinzip sieht vor, dass unterschiedliche Verkehrsteilnehmer:innen – wie Fußgänger:innen, Radfahrende und motorisierter Verkehr – räumlich voneinander getrennt werden, um Konflikte zu vermeiden. Beim Mischprinzip hingegen teilen sich verschiedene

Verkehrsteilnehmer:innen denselben Verkehrsraum, etwa auf Straßen ohne Radfahrstreifen oder in verkehrsberuhigten Zonen.

Der Gedanke der Trennung der Verkehrsträger hat seinen Ursprung in den Planungsansätzen der 1950er- und 1960er-Jahre und spiegelt sich deutlich in der Entstehung der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 1960 wider. Zentrales Leitbild war die sogenannte „autogerechte Stadt“, deren Konzept der strikten Trennung von Auto, Rad und Fuß unter anderem von Reichow (1959, S. 33ff) geprägt wurde. Dies zeigt sich unter anderem in der Benützungspflicht von Radfahranlagen (§ 68 Abs. 1 StVO), die vorsah, dass Radfahrer:innen ausschließlich die dafür vorgesehenen Anlagen nutzen mussten. Ziel war es, den Radverkehr strikt vom motorisierten und Fußgänger:innenverkehr zu trennen, um den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu optimieren.

Mit der 25. Novelle der StVO im Jahr 2013 wurde diese strikte Benützungspflicht durch § 68 Abs. 1a StVO teilweise aufgelockert. Diese Änderung ermöglicht es den zuständigen Behörden, Radfahranlagen unter bestimmten Bedingungen von der Benützungspflicht auszunehmen, um mehr Flexibilität und Sicherheit für Radfahrer:innen zu gewährleisten.

Die in Kapitel 3.3 beschriebenen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) greifen den Gedanken der Trennung ebenfalls auf, differenzieren jedoch stärker nach den örtlichen Gegebenheiten. Im Gegensatz zur StVO, die feste Regelungen vorgibt, setzt die RVS auf ein flexibles Vorgehen bei der Auswahl und Umsetzung von Radfahranlagen. Die Wahl der passenden Radverkehrsführung hängt maßgeblich von der Verkehrsstärke, der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und den vorhandenen Platzverhältnissen ab. Während das Trennprinzip bevorzugt wird, wenn hohe Kfz-Verkehrsstärken oder Geschwindigkeiten vorliegen, kommt das Mischprinzip in verkehrsberuhigten Zonen zur Anwendung (FSV, 2022, S. 12 ff).

Im städtischen Bereich, insbesondere auf Hauptverkehrsrouten, empfiehlt die RVS Radverkehr eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr, etwa durch straßenbegleitende Radwege oder Radfahrstreifen. Ab einer Verkehrsstärke von mehr als 50 Lkw oder Bussen pro Stunde und Richtung sollte grundsätzlich das Trennprinzip angewendet werden. Hingegen können Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und niedrigen Geschwindigkeiten, beispielsweise Wohnstraßen oder Begegnungszonen, auch im Mischprinzip geführt werden (FSV, 2022, S. 12 ff).

In diesem Zusammenhang unterscheidet die RVS die Netzelemente des Radverkehrsnetzes anhand dieser beiden Prinzipien. So zählen etwa selbständig geführte Radwege, Radfahrstreifen oder getrennte Geh- und Radwege zum Trennprinzip, während Mehrzweckstreifen, Fahrradstraßen oder Begegnungszonen dem Mischprinzip zugeordnet werden (FSV, 2022, S. 12 ff). Diese differenzierte Kategorisierung zeigt, dass die einst starre Trennung der Verkehrsträger, wie sie noch in der ursprünglichen StVO verankert war, heute flexibler gehandhabt wird. Heute werden Trennungs- und Mischprinzip je nach Umfeld und Sicherheitsanforderungen flexibel angewandt – die historischen Leitbilder wirken dabei bis heute nach.

3.5. Erkenntnisse und Herausforderungen im rechtlichen Rahmen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Österreich, darunter die StVO, die Fahrradverordnung und die Empfehlungen der RVS Radverkehr, fördern den Radverkehr in vielen Bereichen, schränken ihn jedoch in bestimmten Aspekten auch ein. Die bestehenden Regelungen in Gesetzen und Verordnungen sowie die umfassende Auseinandersetzung mit dem Radverkehr in der Fachliteratur zeigen, dass sich dieser zunehmend als Bestandteil nachhaltiger Mobilität etabliert. Insbesondere in den letzten Jahren wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Infrastruktur gesetzt, um das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu stärken. Die steigende Anerkennung des Fahrrads als wichtiger Faktor für eine nachhaltige Mobilität spiegelt sich in Masterplänen, Fachkonzepten und politischen Zielsetzungen auf kommunaler und nationaler Ebene wider. Dennoch zeigt die Analyse der Fachliteratur, dass trotz signifikanter Fortschritte weiterhin Handlungsbedarf besteht, um den Radverkehr als gleichberechtigten und sicheren Teil des Verkehrssystems zu etablieren (vgl. Bermesser, 2019; Meschik, 2008).

Es bestehen weiterhin rechtliche Herausforderungen und ein erheblicher Anpassungsbedarf. Ein zentrales Problem liegt in der teils widersprüchlichen Gesetzgebung und der fehlenden Anpassung an die spezifischen Bedürfnisse der Radfahrenden. Beispielsweise zeigt sich in der Umsetzung der RVS-Empfehlungen, dass diese lediglich als technische Richtlinien existieren, jedoch nicht rechtlich bindend sind. Eine Verankerung der RVS Radverkehr in der Gesetzgebung könnte einerseits einheitliche Qualitätsstandards schaffen und die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen. Andererseits könnte dies dazu führen, dass

manche Radverkehrsanlagen nicht gebaut werden können, da rechtliche Vorgaben striktere Anforderungen stellen könnten. Dies gilt insbesondere für spezielle Anforderungen in der Planung, wie etwa schmale Straßenschnitte, die flexible und ortsangepasste Lösungen erfordern. Entscheidend wird daher sein, einen Ausgleich zwischen Verbindlichkeit und Flexibilität zu finden, um sowohl Sicherheit als auch eine zukunftsorientierte Infrastrukturplanung zu gewährleisten.

Die Anpassung der Gesetzgebung an moderne Mobilitätskonzepte ist ein zentraler Schritt, um den Radverkehr langfristig als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren. Gesetzliche Rahmenbedingungen müssen mit den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Schritt halten und die Integration des Radverkehrs in ein nachhaltiges Verkehrssystem aktiv fördern. Dies erfordert nicht nur neue gesetzliche Vorgaben, sondern auch die Anpassung bestehender Regelungen, um Hürden für Radfahrende zu reduzieren und eine sichere, attraktive Radinfrastruktur zu gewährleisten.

4. Politische Forderungen und strategische Festlegungen

4.1. Radverkehrspolitik und Zielsetzungen

Dieses Kapitel untersucht, welche politischen Ziele im Bereich der Radverkehrspolitik verfolgt werden, welche strategischen Ansätze dabei zum Tragen kommen und wie der transdisziplinäre Ansatz in der modernen Verkehrspolitik eine entscheidende Rolle spielt. Dabei steht die Mobilitätspolitik der Stadt Wien im Fokus, insbesondere die politischen Zielsetzungen, die den Radverkehr als zentralen Bestandteil der nachhaltigen Mobilität verankern. Neben ambitionierten Zielen, wie der Förderung des Umweltverbunds, spielen auch finanzielle Rahmenbedingungen, wie die Erhöhung des Budgets für den Radinfrastrukturausbau, eine zentrale Rolle. Der Fokus liegt nicht auf baulichen Details der Radinfrastruktur, sondern vielmehr auf den übergeordneten politischen Zielsetzungen und Herausforderungen. Dabei wird deutlich, dass die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsziele eine klare Strategie und die Zusammenarbeit verschiedenster Akteur:innen erfordert.

Die Stadt Wien hat ambitionierte Ziele für den Radverkehr und die nachhaltige Mobilität formuliert. Im Regierungsprogramm von 2020 ist festgelegt, dass der Anteil der Fahrradwege an der Gesamtverkehrsfläche von etwa 1 % auf 10 % erhöht werden soll (SPÖ & NEOS, 2020, S. 162). Dieses Ziel ist Teil einer umfassenden Mobilitätsstrategie, die einen Modal Split von 85:15 zugunsten des Umweltverbunds – bestehend aus öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr – bis 2030 anstrebt (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2022, S. 41).

Die Finanzierung des Radinfrastrukturausbaus spielt eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung dieser Ziele. Auf Bundesebene wurde das Budget für Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement im Klimaschutzministerium bis 2024 auf 108 Millionen Euro pro Jahr erhöht – eine Steigerung um das 25-Fache im Vergleich zu 2019 (BMK, 2024, S. 3). Bis zu 30 % der förderfähigen Kosten können beispielsweise beim Ausbau der Radinfrastruktur gefördert werden. Ein neuer Förderschwerpunkt liegt auf der Errichtung von Radschnellverbindungen, die mit bis zu 50 % der förderfähigen Kosten unterstützt werden (BMK, 2024, S. 21).

Auf städtischer Ebene hat Wien ab 2021 das jährliche Budget für den Radinfrastrukturausbau deutlich erhöht: 20 Millionen Euro zusätzlich stehen seitdem zur Verfügung, wodurch sich die

Gesamtmittel von ursprünglich 6 Millionen Euro auf nunmehr 26 Millionen Euro pro Jahr erhöht haben. Dieses Budget fließt unter anderem in ein mehrjähriges Radwegeausbauprogramm, das in Zusammenarbeit mit den zuständigen Dienststellen und Bezirken entwickelt wurde (SPÖ & NEOS, 2020, S. 162).

Trotz dieser Erhöhungen liegt das Wiener Budget für Radverkehrsausgaben im europäischen Vergleich weiterhin zurück. Während Wien seit der Budgetanpassung auf 26 Millionen Euro etwa 13 Euro pro Kopf jährlich investiert (bei rund 2 Millionen Einwohnern, Statistik Austria, 2025), wird im aktuellen deutschen Nationalen Radverkehrsplan 3.0 ein Richtwert von mindestens 30 Euro pro Kopf und Jahr empfohlen, um signifikante Verlagerungseffekte hin zu mehr Radverkehr anzustoßen (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022, S. 25). Die Radlobby Österreich fordert sogar eine jährliche Investition von 50 Euro pro Kopf (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024).

Zum Vergleich: In Kopenhagen werden jährlich etwa 36 Euro pro Kopf in den Radverkehr investiert, in Oslo 70 Euro und in Utrecht sogar 132 Euro (Greenpeace, 2018, S. 11). Gleichzeitig verfügen Städte wie Kopenhagen und Amsterdam bereits über eine hervorragend ausgebaute Radinfrastruktur. Ihre Investitionen von 11 Euro pro Kopf in Amsterdam und 36 Euro in Kopenhagen fließen überwiegend in die Instandhaltung, Optimierung und Integration der bestehenden Infrastruktur. Wien hingegen steht mit seinen derzeit 13 Euro pro Kopf vor der Herausforderung, den notwendigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur überhaupt erst zu realisieren.

Auch im Vergleich zu den österreichischen Bundesländern und Landeshauptstädten zeigt sich Nachholbedarf. Im Zeitraum von 2011 bis 2015 betragen die durchschnittlichen Investitionen lediglich vier Euro pro Kopf in den Bundesländern und fünf Euro pro Kopf in den Landeshauptstädten (BMLFUW, 2015, S. 21). Diese Zahlen verdeutlichen, dass Wien, trotz Fortschritten, beim Mitteleinsatz pro Kopf hinterherhinkt und die Investitionen nicht ausreichen, um eine vergleichbare Infrastruktur wie in anderen europäischen Städten zu schaffen. Höhere Budgets, wie sie in Oslo oder Utrecht bereitgestellt werden, könnten dazu beitragen, die notwendige Radverkehrsinfrastruktur auszubauen und nachhaltige Mobilität auf ein internationales Niveau zu heben.

Ein weiterer zentraler Aspekt der Mobilitätsstrategie ist die faire Aufteilung des öffentlichen Raums. Besonderer Fokus liegt dabei auf dem Aktivverkehr, also Rad- und Fußverkehr, da diese Mobilitätsformen essenziell für ein nachhaltiges und lebenswertes Stadtbild sind (SPÖ &

NEOS, 2020, S. 159). Die politische Zielsetzung umfasst jedoch nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch eine langfristige Verankerung in der Mobilitätsstrategie. Planungen orientieren sich an den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen, um Sicherheit und Lebensqualität zu verbessern. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum so gestaltet, dass er nicht nur als Verkehrsfläche dient, sondern auch als Ort des Austauschs und der Begegnung wahrgenommen wird (SPÖ & NEOS, 2020, S. 153).

Der Ausbau der Radinfrastruktur stellt ein „Wicked Problem“ dar – ein komplexes Planungsproblem, das von konkurrierenden Interessen und einer Vielzahl von Akteur:innen geprägt ist (Rittel & Webber, 1973, S. 160). Solche Probleme zeichnen sich dadurch aus, dass sie nicht durch einfache Lösungen bewältigt werden können, sondern ein integratives Vorgehen erfordern, das unterschiedliche Perspektiven und Interessen berücksichtigt. Ein zentraler Ansatz, um dieses Spannungsfeld zu bewältigen, wird im DynaMo-Werkstattbericht hervorgehoben. Der Bericht ist Teil eines Forschungsprojekts, das die inter- und transdisziplinäre Integration von Wissen im Bereich nachhaltiger Mobilität untersucht (vgl. Graf et al., 2018). Dabei werden laufende Ansätze und Methoden dokumentiert, die flexibel weiterentwickelt werden können. Der Bericht betont die Bedeutung eines ganzheitlichen Planungsansatzes, bei dem ökonomische, ökologische und soziale Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden (Graf et al., 2018, S. 9).

Zentral ist hierbei die transdisziplinäre Wissensintegration, die verschiedene Wissensformen und Akteur:innen zusammenführt. In der Radverkehrspolitik bedeutet dies, wissenschaftliche Expertise, Bürger:innenbeteiligung und politische Entscheidungsprozesse eng zu verzahnen, um tragfähige und innovative Mobilitätslösungen zu entwickeln (Graf et al., 2018, S. 9). Der Fokus liegt dabei nicht nur auf ökonomischen und ökologischen Aspekten, sondern auch auf der sozialen Dimension, um die Teilhabe der Bevölkerung im Bereich nachhaltiger Mobilität sicherzustellen. Dies unterstreicht, dass eine ganzheitliche Verkehrsplanung nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern die unterschiedlichen Interessen und Verantwortlichkeiten der Akteur:innen berücksichtigt werden müssen (vgl. Schwedes & Ringwald, 2021; Albers & Bugow, 2023; Graf et al., 2018).

Ein Beispiel für eine solche integrierte Verkehrspolitik liefert der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) in Deutschland. Dieser Plan stellt den Radverkehr als zentralen Bestandteil der Mobilitätswende dar und betont die Bedeutung einer transdisziplinären Zusammenarbeit (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022, S. 23). Wien kann von diesem Ansatz

lernen, insbesondere im Hinblick auf die langfristige Verankerung von Mobilitätszielen in der politischen Agenda.

Die Radverkehrsplanung in Wien wird sowohl von fachlichen als auch politischen Planungsprozessen beeinflusst. Die fachspezifische Planung orientiert sich an technischen Standards, wie sie in der RVS Radverkehr festgelegt sind, und priorisiert eine Angebotsplanung. Laut RVS Radverkehr ist es das Ziel, „Ziel- und Quellpunkte sicher, attraktiv, komfortabel und direkt untereinander zu verbinden“ (FSV, 2022, S. 11). Dieser Ansatz schafft langfristige Netzstrukturen und soll Verhaltensänderungen fördern, indem er den Radverkehr attraktiver macht. Im Gegensatz dazu orientiert sich die politische Planung oft an der Nachfrage. Projekte werden dort priorisiert, wo bereits ein hoher Bedarf besteht, wie durch dichte Verkehrsfrequenzen oder Bürger:innen-Initiativen sichtbar wird. Dies mag pragmatisch sein, da begrenzte Ressourcen effizient genutzt werden, führt jedoch dazu, dass Gebiete mit weniger Radverkehr langfristig benachteiligt werden. Diese Konflikte verdeutlichen die Notwendigkeit, fachspezifische und politische Ansätze stärker zu verbinden, um langfristige Netzstrukturen und aktuelle Bedürfnisse gleichermaßen zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird deutlich, dass Konflikte zwischen Angebot und Nachfrage durch eine integrierte Herangehensweise entschärft werden können.

Die politischen Zielsetzungen Wiens im Bereich des Radverkehrs und der nachhaltigen Mobilität erfordern eine langfristige Verankerung von Mobilitätsstrategien, die über die laufenden Wahlperioden hinausreichen. Um den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds nachhaltig zu verbessern, ist ein integrierter Ansatz entscheidend, der politische, soziale und technische Aspekte vereint. Dies schließt die aktive Einbindung aller relevanten Akteur:innen in die Planungs- und Umsetzungsprozesse ein, um die verschiedenen Perspektiven und Interessen zu berücksichtigen. Die Vision einer sicheren, attraktiven und nachhaltigen Mobilitätsstadt kann nur durch eine kohärente und langfristige Strategie Realität werden. Dabei ist es unerlässlich, die politischen Ziele konsequent umzusetzen und durch konkrete Maßnahmen zu stützen. Diese Verknüpfung von Strategie und Umsetzung bildet die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs als zentralen Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität in Wien.

4.2. Forderungen und gesetzliche Anpassungen

Während Kapitel 4.1. die übergeordneten Herausforderungen und strategischen Ansätze der Radverkehrspolitik beleuchtet, konzentriert sich dieser Abschnitt auf die konkreten Forderungen und Zielsetzungen, die in den strategischen Dokumenten formuliert wurden. Die Masterpläne und Planungskonzepte dienen nicht nur als Grundlage für die Entwicklung der Radinfrastruktur, sondern zeigen auch auf, wie politische Zielsetzungen in konkrete Maßnahmen übersetzt werden können. Die in den Masterplänen formulierten Forderungen zielen darauf ab, die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern und die Radmobilität in Österreich nachhaltig zu fördern. Sie beinhalten sowohl langfristige Zielsetzungen als auch konkrete Maßnahmen, die teilweise bereits durch Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) umgesetzt wurden. Die StVO wurde in Kapitel 3.1.1. detailliert vorgestellt.

Seit dem ersten veröffentlichten Masterplan Radfahren im Jahr 2006 (BMLFUW, 2006) gab es im Zeitraum von 2009 bis Mai 2024 insgesamt 14 Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO), beginnend mit der 22. Novellierung am 26.02.2009 bis hin zur 35. Novellierung, die am 01.07.2024 in Kraft trat. Diese Novellierungen haben schrittweise zu positiven Anpassungen im Bereich des Radverkehrs geführt, doch nach wie vor bleiben zahlreiche Forderungen, die seit Jahren in Fachliteratur und Strategiepapieren formuliert werden, unerfüllt (vgl. BMLFUW, 2006; BMLFUW, 2011; BMLFUW, 2015; BMK, 2021; BMK 2024). Dieser Abschnitt analysiert die in den Masterplänen beschriebenen Forderungen und stellt sie den bisherigen Anpassungen des gesetzlichen Rahmens gegenüber. Dabei werden sowohl die erzielten Fortschritte als auch die verbleibenden Herausforderungen beleuchtet. Ein besonderer Fokus liegt auf den Novellierungen der StVO, um zu untersuchen, inwieweit sie die Zielsetzungen der Masterpläne unterstützen und welche Anpassungen weiterhin notwendig sind.

4.2.1. Rechtliche Anpassungen

Ein zentraler Punkt der Masterpläne ist die Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht, die 2013 durch die 25. Novelle der StVO teilweise erreicht wurde. Radfahrende können seither wählen, ob sie einen Radweg nutzen möchten, sofern dieser mit einem eckigen Schild gekennzeichnet ist (§ 68 Abs. 1a). Diese Maßnahme war ein wichtiger Schritt, um die Wahlfreiheit für Radfahrende zu stärken, allerdings bleibt die vollständige Abschaffung der

Benutzungspflicht ein unerfülltes Ziel. Die Einführung von Fahrradstraßen (§ 67 StVO) und Begegnungszonen (§ 76c StVO) wurde ebenfalls in der 25. Novelle umgesetzt, was die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs erhöht hat. Begegnungszonen ermöglichen die gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmenden bei einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h. Gleichzeitig wurden spezifische Verkehrszeichen, wie „Sackgasse ausgenommen Radfahrer:innen“, vorgeschlagen, jedoch bislang nicht vollständig eingeführt (BMLFUW, 2006, S. 27).

In der 30. StVO-Novelle (2019) wurden weitere Forderungen umgesetzt, wie die Abschaffung des Sondernachrangs beim Verlassen von Radwegen (§ 19 Abs. 6a) und die Einführung des Reißverschlussprinzips für Radfahrstreifen (§ 19 StVO). Diese Maßnahmen verbesserten die Verkehrssicherheit für Radfahrende erheblich. Allerdings bleibt die Vereinheitlichung der Vorrangregeln, insbesondere an Kreuzungen, ein offener Punkt (BMLFUW, 2011, S. 47).

Die 33. Novelle (2022) der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO), die am 1. Oktober 2022 in Kraft trat, brachte wesentliche Neuerungen für den Radverkehr. Ein zentraler Punkt ist die Einführung des Grünpfeils für Radfahrer:innen, der unter bestimmten Bedingungen das Rechtsabbiegen bei Rot ermöglicht (§ 38 Abs. 5a StVO). Diese Regelung zielt darauf ab, den Verkehrsfluss für Radfahrende zu verbessern und die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen. Ein weiteres bedeutendes Element dieser Novelle ist die gesetzliche Festlegung eines Mindestüberholabstands für Kfz, der nun innerorts 1,5 Meter und außerorts 2 Meter beträgt (§ 15 Abs. 4 StVO). Ausnahmen gelten für Fahrzeuge, die mit bis zu 30 km/h unterwegs sind, bei denen der Mindestabstand unterschritten werden darf. Diese Regelung stellt einen wichtigen Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden dar.

4.2.2. Strategische und technische Maßnahmen

Neben den rechtlichen Anpassungen fordern die Masterpläne auch die Einführung technischer Standards, um die Qualität und Sicherheit von Radverkehrsanlagen zu verbessern. So wurde bereits in frühen Plänen die Festlegung von Mindestqualitätsstandards für Radinfrastruktur vorgeschlagen, etwa in Bezug auf Breite, Belag und Sicherheit (BMLFUW, 2006; S. 27). Diese Standards wurden teilweise in der RVS 03.02.13 aufgenommen, jedoch bleibt die einheitliche Anwendung auf lokaler Ebene eine Herausforderung.

Eine weitere Forderung betrifft den verstärkten Einsatz von Sharrows – Bodenmarkierungen, die auf die gemeinsame Nutzung von Straßen durch Radfahrende und motorisierte

Verkehrsteilnehmende hinweisen. Diese Maßnahme wurde zwar in den Masterplänen als wichtiger Schritt identifiziert, bleibt in der Praxis jedoch selten umgesetzt (BMLFUW, 2015, S. 35). Zudem zielen die Masterpläne darauf ab, Radschnellverbindungen mit klaren Qualitätsstandards zu etablieren. Diese Verbindungen sollen eine sichere und attraktive Alternative für Pendelnde bieten, sind jedoch bislang nur punktuell in Planung oder Umsetzung (BMLFUW, S. 35). Auch hier fehlt es an einer verbindlichen gesetzlichen Verankerung.

Abseits technischer Maßnahmen fordern die Masterpläne die Priorisierung der aktiven Mobilität in der Verkehrsplanung. Dies beinhaltet die Verknüpfung sozialer, ökologischer und technischer Ziele, um den Radverkehr als zentralen Bestandteil der nachhaltigen Mobilitätsstrategie zu stärken (BMLFUW, 2011, S. 47). Der Mobilitätsmasterplan 2030 hebt diese Ziele hervor, jedoch mangelt es bislang an konkreten Umsetzungsplänen auf lokaler Ebene (BMK, 2021).

Trotz aller politischen Beteuerungen zur Förderung des Radverkehrs bleiben viele der in den Masterplänen formulierten Forderungen unerfüllt. Langwierige Entscheidungsprozesse und die fehlende Verbindlichkeit einiger Maßnahmen erschweren die Umsetzung entscheidend. Selbst der im aktuellen Masterplan vorgesehene Umsetzungszeitraum bis 2025 wird voraussichtlich nicht ausreichen, um die teilweise seit Jahren bestehenden Vorschläge vollständig zu realisieren (Bermesser, 2019, S. 555).

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob es neue gesetzliche Ansätze braucht, um die Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilitätswende zu bewältigen. Als Beispiel für einen möglichen rechtlichen Rahmen wird im Folgenden das Berliner Mobilitätsgesetz betrachtet. Es dient dazu, zu diskutieren, ob ein ähnliches Gesetz für Wien sinnvoll sein könnte, um ambitionierte Ziele in der Mobilitätspolitik langfristig zu unterstützen.

4.2.3. Braucht Wien ein Mobilitätsgesetz nach Berliner Vorbild?

In der Debatte um den Ausbau des Radverkehrs und die Förderung nachhaltiger Mobilität ist das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) ein prominentes Beispiel dafür, wie eine umfassende gesetzliche Regelung aussehen könnte, um die Rechte der Radfahrenden zu stärken und den qualitativ hochwertigen Ausbau der Radinfrastruktur rechtlich abzusichern. In der Präambel des Berliner Mobilitätsgesetzes heißt es ausdrücklich, dass das Gesetz den „Vorrang des Umweltverbundes“ sichern soll, was den Fokus auf eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität unterstreicht (MobGE BE 2018). Gleichzeitig zeigt das Berliner Beispiel jedoch

auch, mit welchen Schwierigkeiten und Verzögerungen bei der praktischen Umsetzung solcher Regelungen zu rechnen ist. Obwohl das Berliner Mobilitätsgesetz als Inspiration für Wien dienen könnte, bleibt fraglich, ob ein solches Gesetz tatsächlich den gewünschten Wandel bewirken würde. Dieses Kapitel beleuchtet daher die Entstehung des Berliner Mobilitätsgesetzes, seine Inhalte und Struktur, und hinterfragt kritisch, ob ein solches Gesetz in Wien sinnvoll und umsetzbar wäre. Es wird diskutiert, ob die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Wien durch ein vergleichbares Gesetz tatsächlich gestärkt werden könnten, oder ob politische und administrative Hürden ein solches Vorhaben behindern würden.

Das Berliner Mobilitätsgesetz wurde 2018 mit dem Ziel verabschiedet, ein auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichtetes sowie stadt-, umwelt-, sozial- und klimaverträgliches, sicheres und barrierefreies Verkehrssystem zu bewahren und weiterzuentwickeln (MobG BE § 1 Abs. 1).

Der Anstoß für das Berliner Mobilitätsgesetz kam aus der Zivilgesellschaft, insbesondere durch die Initiative Volksentscheid³ Fahrrad. Die Initiative mobilisierte durch gezielte Aktionen und sammelte innerhalb von dreieinhalb Wochen 105.425 Unterschriften für den Antrag auf ein Volksbegehren⁴, weit mehr als die erforderlichen 20.000 Unterschriften. Diese starke öffentliche Unterstützung machte das Thema Radverkehr zu einem zentralen Punkt im Berliner Wahlkampf 2016. Nach der Wahl wurde das Thema von der rot-rot-grünen Koalition aufgenommen, einer politischen Koalition aus der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), der Linkspartei (Die Linke) und den Grünen (Bündnis 90/Die Grünen), die direkt mit der Initiative verhandelte. Die Initiative verzichtete auf die Durchführung des Volksbegehrens, da der Berliner Senat die Forderungen weitgehend in das spätere Mobilitätsgesetz übernahm (Schneidmesser, 2021, S. 139, 148 ff; Becker & Sterz, 2021, S. 10 ff; Changing Cities, 2024; Volksentscheid Fahrrad o. J). Jens Holger Kirchner, der als Bezirksstadtrat und später als Staatssekretär für Verkehr in den Koalitionsverhandlungen maßgeblich an der Erarbeitung des Mobilitätsgesetzes beteiligt war, hebt in seinem Text „Öffentliche Mobilität legitimieren: Das Berliner Mobilitätsgesetz“ (2021) hervor, dass die direkte und tiefgehende Einbindung der Zivilgesellschaft ein besonderes Merkmal dieses Gesetzgebungsprozesses war. Der „Volksentscheid Fahrrad“ initiierte nicht nur den Diskurs, sondern wurde ein zentraler Akteur

³ Ein Volksentscheid ist die finale Abstimmung über ein Volksbegehren in Deutschland, bei der die Bürger:innen und Bürger direkt über einen Gesetzesentwurf oder eine politische Entscheidung abstimmen (bpb 2024).

⁴ Ein Volksbegehren ist ein direktdemokratisches Verfahren, bei dem eine bestimmte Anzahl an Wahlberechtigten mit ihrer Unterschrift fordert, dass es zu einem Volksentscheid kommt (bpb 2024).

im Aushandlungsprozess des Mobilitätsgesetzes. Kirchner beschreibt diesen Prozess als ein „Musterbeispiel für lebendige, konstruktiv gestaltete demokratische Aushandlungsprozesse“ (Kirchner, 2021, S. 208) und betont, dass es gerade der Streit, die emotionalen Diskussionen und das Engagement der Beteiligten waren, die zu einem so tiefgreifenden Ergebnis führten – einem in dieser Form einzigartigen Gesetz (Kirchner, 2021, S. 208).

Trotz der tiefgreifenden Beteiligung und der demokratischen Aushandlung bleibt das Berliner Mobilitätsgesetz jedoch in seiner Wirkung begrenzt. Sophia Becker, Professorin für Nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden und Anke Sterz, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Berlin, betonen in ihrer Publikation „Drei Jahre Berliner Mobilitätsgesetz“ 2021, dass die vielen „Soll“-Formulierungen im Gesetz dazu führen, dass es nicht „die Verkehrswende per Gesetz“ einleitet, sondern lediglich einen schrittweisen Wandel unterstützt. Diese schwächeren Formulierungen spiegeln den Einfluss jener Akteur:innen wider, die keinen schnellen und radikalen, sondern höchstens einen langsamen Umbau des Verkehrssystems wollten. Das Mobilitätsgesetz ist daher eher als ein Kompromisswerk zu verstehen, das durch seinen Leitliniencharakter nicht die durchschlagende Wirkung entfalten kann, die ursprünglich erhofft wurde (Becker & Sterz, 2021, S. 14).

Das Berliner Mobilitätsgesetz basiert auf fünf zentralen Säulen: der zielorientierten integrierten Mobilitätsgewährleistung für Berlin, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Radverkehr, dem Fußverkehr und dem Wirtschaftsverkehr (MobG BE 2018). Der Abschnitt zum Radverkehr wurde in 60 Absätzen ausformuliert, wobei das zentrale Element der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist (§ 41 MobG BE 2018). Darüber hinaus behandelt der Abschnitt zur Entwicklung des Radverkehrs auch Paragraphen zu Bürger:innen-Beteiligung (§ 37 MobG BE 2018), der grünen Welle für Radfahrende (§ 42 MobG BE 2018) sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung der Maßnahmen (§ 49 MobG BE 2018). Zwar wurden in Berlin nach der Verabschiedung des Gesetzes institutionelle Weichen gestellt, wie die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für den Radverkehr in der zuständigen Senatsverwaltung (§ 37 Abs. 2 MobGE BE 2018) sowie die Gründung des landesweiten Unternehmens InfraVelo, das die Koordinierung, Planung, Umsetzung und den Betrieb von Radverkehrsprojekten erleichtern soll (37 Abs. 3 MobGE BE 2018). Auch ein Radverkehrsplan wurde beschlossen (§ 40 Abs. 3 MobGE BE 2018). Dennoch bleiben viele zentrale Forderungen unerfüllt, denn bisher wurden nur etwa zehn der 60 Absätze zufriedenstellend umgesetzt, während 20 Absätze gar nicht oder nur unzureichend bearbeitet wurden (Sørensen, 2024). Ragnhild Sørensen vom Verein Changing Cities, der aus dem Netzwerk Lebenswerte Stadt e.V. hervorgegangen ist, das den

erfolgreichen Volksentscheid Fahrrad organisiert hat, überprüft die Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes. Sørensen kritisiert, dass „die Existenz eines Gesetzes keineswegs dessen Umsetzung garantiert“. Es sei entscheidend, dass Gesetze überprüfbar seien, um den Willen der demokratischen Mehrheit, die diese verabschiedet, auch zu respektieren und durchzusetzen (Sørensen, 2024). Ein Beispiel hierfür ist der Radverkehrsplan, der zwar erstellt wurde (§ 37 MobGE BE 2018), aber von der jetzigen Senatsverwaltung nicht mehr verfolgt wird. Auch bei den Radschnellverbindungen (§ 45 MobGE BE 2018) bleibt der Fortschritt enttäuschend: Keine der zehn geplanten Trassen wurde bislang eingerichtet oder gar mit dem Bau begonnen (Sørensen, 2024).

Die Verankerung von Maßnahmen und Zielen in einem Gesetz ist nur ein erster Schritt - entscheidend sind deren zeitnahe und konsequente Umsetzung. Ein bloßes „Good-Will“-Gesetz reicht nicht aus, um wirkliche Veränderungen zu bewirken. Viele der potenziellen Ziele, die in einem Wiener Mobilitätsgesetz festgeschrieben werden könnten, sind bereits in Parteiprogrammen und Strategiepapieren aufgenommen worden, bleiben jedoch oftmals ohne konkrete Umsetzung. Die zentrale Frage bleibt daher, ob das Berliner Mobilitätsgesetz und ein mögliches Wiener Pendant tatsächlich zur Erreichung der gesetzten Ziele führen können. Kirchner hebt hervor, dass die Umsetzung nicht innerhalb weniger Jahre zu erwarten ist, fordert jedoch auch ein schnelleres Tempo: „Das Gesetz allein reicht dazu nicht“ (Kirchner, 2021, S. 209).

Der entscheidende Punkt ist, dass ein Mobilitätsgesetz nur dann sinnvoll ist, wenn es die notwendigen Ressourcen und den politischen Willen hinter sich hat. Statt Ressourcen in ein neues Instrument, der Schaffung eines neuen Gesetzes zu investieren, dessen Umsetzung letztlich stockt, könnte man überlegen, diese direkt in konkrete Maßnahmen zu lenken, die bereits in Strategiepapieren und Masterplänen festgelegt sind. Obwohl das Berliner Mobilitätsgesetz anfangs als Meilenstein für die Verkehrswende gefeiert wurde, zeigt die Praxis erhebliche Umsetzungsschwierigkeiten. Sechs Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes bleiben viele zentrale Maßnahmen unerfüllt, was die eigentliche Herausforderung – die Umsetzung – klar verdeutlicht.

In Wien gibt es derzeit keine vergleichbare Gesetzgebung. Ein Wiener Mobilitätsgesetz könnte ähnliche Ziele wie das Berliner Vorbild verfolgen: den Vorrang des Umweltverbunds stärken und den Radverkehr, den öffentlichen Nahverkehr sowie den Fußverkehr fördern. Allerdings fehlt in Wien ein bindendes Instrument, wie der Volksentscheid in Berlin, der durch öffentlichen Druck vor und nach dem Wahlkampf maßgeblich zur Verabschiedung des

Gesetzes beigetragen hat. In Wien müsste der Gemeinderat ein solches Gesetz von sich aus erarbeiten und beschließen, was politisch eine große Hürde darstellt. Die Stadtregierung müsste sich somit selbst an eine langfristige Verpflichtung binden – eine Herausforderung, die bei wechselnden politischen Verhältnissen und Prioritäten als äußerst schwierig gilt. Aktuelle Entwicklungen in Berlin, insbesondere nach dem Regierungswechsel 2023, verdeutlichen, dass politische Unsicherheiten und wechselnde Prioritäten die Umsetzung eines Mobilitätsgesetzes gefährden können. Um die Umsetzung und Durchsetzung des Gesetzes zu erleichtern, wäre ein Verbandsklagerecht von großem Vorteil gewesen. Becker und Sterz betonen, dass es für künftige Mobilitätsgesetze einen höheren Verbindlichkeitsgrad und insbesondere die Vermeidung leitliniencharakteristischer Soll-Formulierungen benötigt, um sicherzustellen, dass die gesetzten Ziele auch tatsächlich umgesetzt werden (Becker & Sterz, 2021, S. 14).

Schwedes und Bormann schreiben in Ihrer Publikation „Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge“, dass ein zentraler Gedanke in modernen Mobilitätsgesetzen die Abkehr von der traditionellen Fokussierung auf Verkehrsmittel sein sollte, hin zu einem Konzept, das Mobilität als Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe begreift. Dieser Ansatz verlangt nach einer integrierten Planung, bei der Mobilität und Stadtentwicklung eng verknüpft sind, um die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen auf kurzen Wegen sicherzustellen und so den Verkehrsaufwand zu reduzieren (vgl. Schwedes & Bormann, 2017).

Ein Wiener Mobilitätsgesetz nach Berliner Vorbild könnte zwar wichtige Impulse für eine nachhaltige Verkehrspolitik setzen. Die Einführung eines solchen Gesetzes würde jedoch erhebliche politische und rechtliche Herausforderungen mit sich bringen, darunter Fragen der demokratischen Legitimation, der Durchsetzbarkeit und des Stufenbaus der Rechtsordnung. Zudem wäre ein solches Gesetz rechtlich gesehen nur eine Selbstbindung der Verwaltung, da der Radinfrastrukturausbau weitgehend im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung⁵ erfolgt und somit keine einklagbare Verpflichtung für einzelne Bürger:innen bestünde (Weber 2016, S. 2 f). Es erscheint daher sehr unwahrscheinlich, dass die Wiener Stadtregierung ein solches Gesetz von sich aus verabschieden würde.

Ein weiteres Beispiel für eine solche Selbstbindung der Stadtregierung ist das geplante Wiener Klimagesetz, das voraussichtlich im Frühjahr 2025 beschlossen werden soll (vgl. Stadt Wien,

⁵ In der österreichischen Rechtsordnung wird zwischen Hoheitsverwaltung und Privatwirtschaftsverwaltung unterschieden. Während die Hoheitsverwaltung hoheitliche Befugnisse wie Bescheide oder Sanktionen umfasst, handelt der Staat in der Privatwirtschaftsverwaltung wie ein privater Akteur – beispielsweise durch Verträge oder Förderungen, jedoch ohne direkt einklagbare Verpflichtungen für Bürger:innen (vgl. Weber, 2016).

2024b). Dieses Gesetz verankert das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 und verpflichtet die Stadtverwaltung, ihre Organisation bis dahin klimaneutral auszurichten. Es sieht unter anderem die Einrichtung eines Klimarats, die Fortschreibung des Klimafahrplans alle fünf Jahre sowie die Durchführung von Klimachecks für Gesetze, Verordnungen und Bauvorhaben vor.

Allerdings enthält der aktuelle Entwurf des Klimagesetzes keine konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs oder zur Verbesserung der städtischen Mobilitätsinfrastruktur. Kritiker:innen bemängeln, dass das Gesetz zwar wichtige Ziele definiert, jedoch keine verbindlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele enthält. So wird beispielsweise kritisiert, dass der Verkehrssektor, der rund 40 Prozent der CO₂-Emissionen in Wien verursacht, im Gesetzesentwurf weitgehend unberücksichtigt bleibt (vgl. ÖKOBÜRO, 2025; Wir machen Wien, 2024).

Sowohl das Mobilitätsgesetz in Berlin als auch das geplante Wiener Klimagesetz zeigen, dass gesetzliche Regelungen allein noch keine Garantie für tatsächliche Veränderungen sind. Entscheidend bleibt, inwieweit ambitionierte Ziele auch durch konkrete Maßnahmen und eine konsequente Umsetzung verwirklicht werden.

5. Akteur:innen und Prozesse

Um die politischen Rahmenbedingungen in Wien nachzuvollziehen, ist es wichtig, die verschiedenen Stakeholder und deren Einfluss auf die Entscheidungsprozesse zu beleuchten. Die institutionellen Strukturen und Zuständigkeiten zwischen politischen, verwaltungsbezogenen und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen müssen klar analysiert werden, um die Mechanismen zu verstehen, die hinter den Entscheidungen zur Radinfrastrukturausbau stehen. Dazu zählen nicht nur politische Akteur:innen wie die Stadt Wien oder die Bezirke, sondern auch der Verwaltungsapparat der Stadt und zivilgesellschaftliche Organisationen, die aktiv in den Prozess eingebunden sind. Die Vernetzung dieser Akteur:innen bildet die Grundlage für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsziele. Eine fahrradfreundliche Politik ist dabei eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau der Radinfrastruktur. Es bedarf einer klaren politischen Haltung, die den Radverkehr nicht nur als Teil der Mobilität betrachtet, sondern als Schlüssel zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Während die bestehenden politischen und institutionellen Rahmenbedingungen die Grundlage für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils schaffen, sind langfristige Strategien notwendig, um die gesteckten Ziele zu erreichen und institutionelle Hürden zu überwinden.

Dieser Abschnitt gliedert sich in drei zentrale Kapitel: Zu Beginn wird der Prozess des Radinfrastrukturausbaus schematisch in einer Grafik dargestellt. Diese dient als Orientierungshilfe, um die zentralen Prozessschritte und die beteiligten Akteur:innen aufzuzeigen. In einem zweiten Schritt werden die spezifischen Rollen und Zuständigkeiten der politischen Entscheidungsträger:innen, der Verwaltung, der Mobilitätsagentur, sowie der Zivilgesellschaft detailliert betrachtet. Der dritte Abschnitt widmet sich den Partizipationsprozessen und untersucht, welche Stufen der Beteiligung existieren, welche Instrumente in Wien eingesetzt werden und welche Herausforderungen und Chancen damit verbunden sind. Die Analyse stützt sich maßgeblich auf die Ergebnisse von Expert:inneninterviews, die die Perspektiven und Einschätzungen der beteiligten Akteur:innen wiedergeben und so ein umfassendes Bild der Entscheidungsprozesse im Radinfrastrukturausbau in Wien liefern.

5.1. Planungs- und Entscheidungsprozesse

Die Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten in Wien erfolgt in einem mehrstufigen Entscheidungsprozess, an dem verschiedene Akteur:innen beteiligt sind. Auf der folgenden Seite wird dieser Prozess anhand einer Grafik veranschaulicht (Abb. 6). Die Darstellung zeigt die zentralen Schritte von der Initiierung über die Abstimmung und Beschlussfassung, die Planung und Umsetzung bis hin zur Evaluierung und Anpassung. Dabei werden die relevanten Akteur:innen den jeweiligen Prozessschritten zugeordnet, wodurch sichtbar wird, wie Informations- und Entscheidungsflüsse verlaufen. Die wichtigsten Prozessschritte sind in der Grafik nummeriert (1–5) und werden im nachfolgenden Text näher erläutert. Die beteiligten Akteur:innen lassen sich zur besseren Übersicht in vier zentrale Gruppen unterteilen:

- Politische Akteur:innen umfassen den Gemeinderat, die zuständigen Stadträt:innen und die Bezirksvertretungen. Sie setzen grundlegende Weichenstellungen – insbesondere den finanziellen Rahmen und die langfristige Strategie – und definieren so die Rahmenbedingungen für den Radinfrastrukturausbau.
- Verwaltungsakteur:innen sind insbesondere die zuständigen Magistratsabteilungen und beteiligte Fachstellen. Sie sind für die Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten zuständig.
- Die Mobilitätsagentur fungiert als Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft. Sie übernimmt eine koordinierende Rolle in Beteiligungsprozessen und kommuniziert verkehrspolitische Entwicklungen an die Öffentlichkeit.
- Zivilgesellschaftliche Akteur:innen umfassen unter anderem Interessenvertretungen, Bürger:inneninitiativen sowie engagierte Einzelpersonen, die durch Beteiligungsverfahren, politische Forderungen und öffentliche Debatten Einfluss auf die Radverkehrsplanungen nehmen.

Die folgende Grafik beschreibt die einzelnen Prozessschritte und Akteur:innen detaillierter und ordnet sie in den strukturellen Ablauf der Radverkehrsplanung in Wien ein. Sie dient als Grundlage für die nachfolgende Analyse der einzelnen Prozessschritte und Akteur:innen. Dabei wird auch untersucht, nach welchen Kriterien Entscheidungen getroffen werden und welche Mechanismen sowie Verfahren in der Planung und Umsetzung angewendet werden. Zusätzlich wird untersucht, wer eine koordinierende Rolle übernimmt und inwiefern Beteiligung und Transparenz gewährleistet sind.

Schematischer Aufbau zum Radinfrastrukturausbauprozess

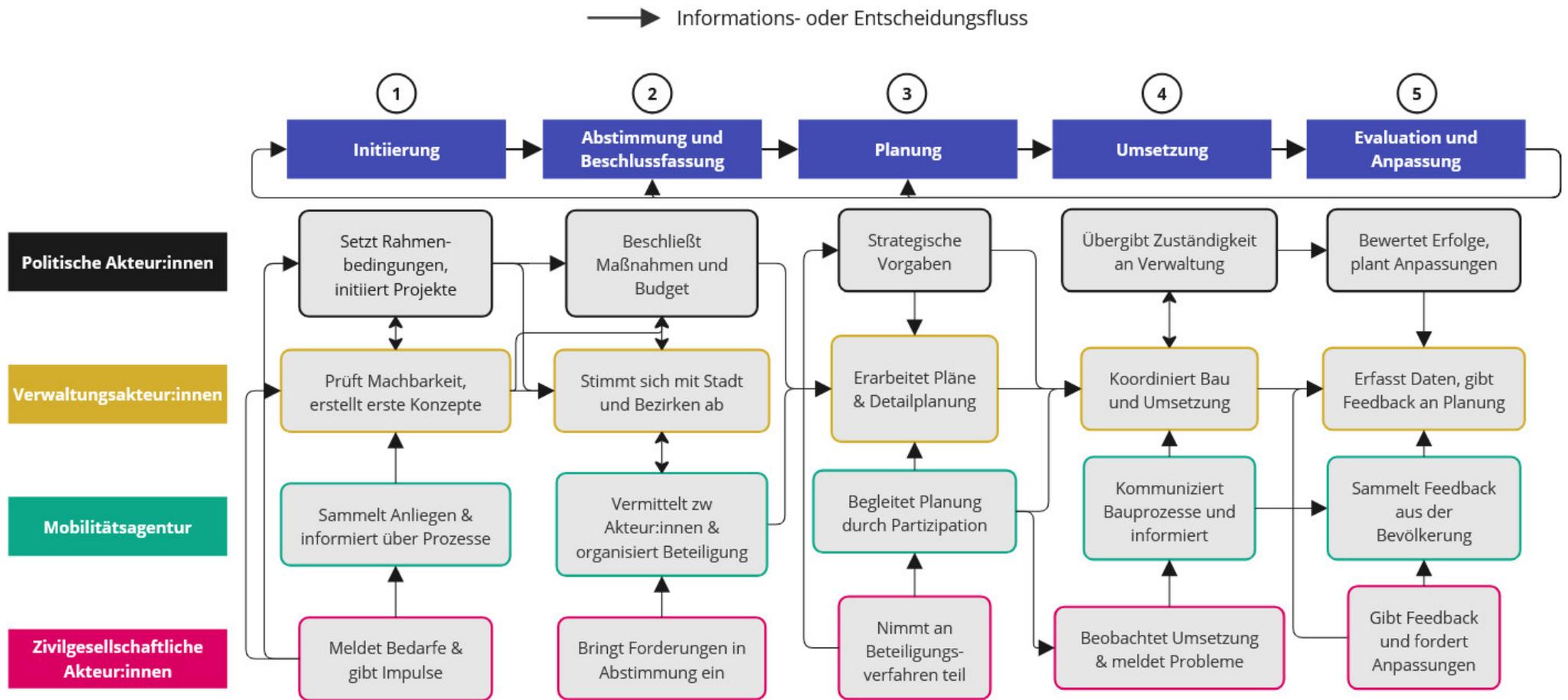


Abbildung 6: Schematischer Aufbau zum Radinfrastrukturausbauprozess; eigene Darstellung, Quellen: (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2023; Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024; MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024)

Initiierung

Radinfrastrukturprojekte können von verschiedenen Akteur:innen initiiert werden: Politische Akteur:innen setzen Rahmenbedingungen, definieren Prioritäten und stoßen Projekte an, etwa durch Beschlüsse für das Hauptradwegenetz (Gemeinderat) oder das Erschließungsnetz (Bezirksvertretungen). Die Verwaltung entwickelt strategische Pläne, priorisiert Projekte und koordiniert deren Ausrichtung. Sie prüft die Machbarkeit und erstellt erste Konzepte, während die Mobilitätsagentur Anliegen sammelt und über laufende Prozesse informiert. Auch die Zivilgesellschaft kann Initiativen anstoßen, indem sie Bedarfe meldet oder Petitionen einreicht.

Abstimmung und Beschlussfassung

Die Politik entscheidet über Budget, Prioritäten und beschließt den Ausbau der Radinfrastruktur: Das Hauptradnetz wird vom Gemeinderat beschlossen, das Erschließungsnetz durch die Bezirksvertretungen. Die Verwaltung (z. B. MA18, MA46, MA28) klärt technische und rechtliche Fragen mit den Bezirken. Die Mobilitätsagentur organisiert Beteiligungsverfahren, sodass die Zivilgesellschaft Forderungen einbringen kann.

Planung

Die Politik setzt strategische Vorgaben und trifft finale Budgetentscheidungen. Die MA 18 entwickelt das Hauptradwegenetz, erstellt strategische Pläne im Maßstab 1:500 und koordiniert die langfristige Ausrichtung der Radverkehrsplanung. Die MA 28 ist für die Detail- und Ausführungsplanung im Maßstab 1:200 zuständig. Die Bezirksämter koordinieren die Abstimmung auf Bezirksebene. Die Mobilitätsagentur begleitet Planungsprozesse, insbesondere wenn Beteiligungsverfahren stattfinden. Die Zivilgesellschaft kann über offizielle Beteiligungsverfahren Stellungnahmen abgeben.

Umsetzung

Die Politik übergibt die Zuständigkeit für die Umsetzung an die Verwaltung und überwacht den Fortschritt anhand der Berichterstattung. Die Verwaltung koordiniert den Bau und die Umsetzung der Projekte und vergibt Bauaufträge an externe Unternehmen. Die Bauarbeiten werden durch beauftragte Firmen ausgeführt, während die Verwaltung die technische Umsetzung begleitet und kontrolliert. Die Mobilitätsagentur kommuniziert Bauprozesse und informiert über den Fortschritt. Die Zivilgesellschaft beobachtet die Umsetzung und meldet Probleme oder Verzögerungen.

Evaluierung und Anpassung

Die Verwaltung bewertet den Projekterfolg: Die MA18 analysiert Netzlücken im Hauptradwegenetz, die Bezirke melden Instandhaltungsbedarf im Erschließungsnetz. Die Mobilitätsagentur sammelt Feedback der Bevölkerung, während die Zivilgesellschaft Nutzungserfahrungen und Verbesserungsvorschläge einbringt. Die Politik entscheidet über Anpassungen und künftige Investitionen.

Quellen: (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2023; Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024; MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024)

5.2. Akteur:innen und ihre Rollen im Prozess

Die Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen in Wien wird nicht nur durch technische Planungsprozesse bestimmt, sondern maßgeblich von der Interaktion verschiedener Akteur:innen beeinflusst. In diesem Kapitel werden die beteiligten Akteur:innen und ihre Rollen im Entscheidungsprozess analysiert, wobei der Fokus auf den institutionellen Rahmenbedingungen, Machtverhältnissen und Koordinationsmechanismen liegt, die die Entscheidungsfindung prägen. Die Akteur:innen lassen sich in vier Gruppen unterteilen: politische Akteur:innen, der Verwaltungsapparat, die Mobilitätsagentur als Schnittstelle und die Zivilgesellschaft. Jede dieser Gruppen verfolgt eigene Interessen und hat spezifische Einflussmöglichkeiten, die die Planungsdynamik beeinflussen. Politische, verwaltungsbezogene und zivilgesellschaftliche Akteur:innen auf verschiedenen Ebenen müssen ihre Aufgaben und Verantwortlichkeiten klar definieren und sinnvoll vernetzen, um eine effektive Planung und Umsetzung zu gewährleisten. Die Analyse basiert auf leitfadengestützten Expert:inneninterviews, die tiefgehende Einblicke in die Entscheidungsprozesse, Machtverhältnisse und die Zusammenarbeit innerhalb des Akteur:innen-Netzwerks bieten. Im Folgenden werden diese Gruppen vertiefend betrachtet und ihre Zuständigkeiten, Interessen und Einflussmöglichkeiten im Planungsprozess analysiert. Dabei wird untersucht, wie die Akteur:innen interagieren, welche Bedürfnisse sie verfolgen und wie ihre Entscheidungen die Planungsdynamik beeinflussen (vgl. Schwedes & Ringwald, 2021; Albers & Bugow, 2023; Graf et al., 2018). Wie in „Wege zu nachhaltiger Mobilität“ (2023) beschrieben, bilden politische, verwaltungsbezogene und zivilgesellschaftliche Akteur:innen auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene das Fundament für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik. Ihre Aufgaben und Verantwortlichkeiten müssen klar definiert und sinnvoll vernetzt sein, um eine wirksame Planung und Umsetzung zu ermöglichen (Albers & Bugow, 2023, S. 363).

5.2.1. Politische Akteur:innen

Die politische Struktur Wiens ist komplex, da die Stadt sowohl als Bundesland als auch als Gemeinde agiert. Dieser doppelte Status ist in der Stadtverfassung festgeschrieben und definiert eine klare Verteilung der Macht und Entscheidungsbefugnisse. Die Wiener Stadtverfassung (WStV) fungiert als Gemeindeordnung der Stadt. Sie besteht aus zwei Hauptteilen: Der erste Abschnitt ist ein einfaches Landesgesetz, während der zweite Abschnitt,

der die bundeslandspezifischen Funktionen Wiens regelt, den Status eines Landesverfassungsgesetzes hat. Der Wiener Gemeinderat ist das höchste Entscheidungsgremium und übernimmt sowohl gesetzgebende als auch exekutive Funktionen. Die Mitglieder des Gemeinderats werden direkt von der Wiener Bevölkerung gewählt und sind verantwortlich für die Verabschiedung von Gesetzen und strategische Richtlinien zur Stadtentwicklung (Stadt Wien, o. J.-f).

Die Stadt wird von einem/r Bürgermeister:in geleitet, die/der den Vorsitz im Gemeinderat innehat und die exekutive Macht ausübt. Unterstützt wird der/die Bürgermeister:in von mehreren Stadträt:innen, die jeweils verschiedene Geschäftsgruppen leiten. Diese Geschäftsgruppen sind für unterschiedliche politische Bereiche zuständig und beeinflussen maßgeblich die Ausrichtung und Umsetzung von Projekten (Stadt Wien, o. J.-f).

Die Geschäftsgruppen umfassen:

- Geschäftsgruppe für Innovation, Stadtplanung und Mobilität: Verantwortlich für strategische Planungen im Bereich Mobilität und den Ausbau der Radinfrastruktur.
- Geschäftsgruppe für Finanzen, Wirtschaft und Internationales: Zuständig für finanzielle Entscheidungen, Haushaltsplanung und internationale Kooperationen.
- Geschäftsgruppe für Bildung, Jugend, Integration und Transparenz: Zuständig für Bildungs- und Jugendangelegenheiten sowie Integrationsprojekte.
- Geschäftsgruppe für Soziales, Gesundheit und Sport: Verantwortlich für das Gesundheitswesen, soziale Dienste und sportliche Aktivitäten.
- Geschäftsgruppe für Umwelt und Klima: Unterstützt umweltfreundliche Initiativen und nachhaltige Projekte.
- Geschäftsgruppe für Kultur und Wissenschaft: Fördert kulturelle Projekte und wissenschaftliche Forschung.
- Geschäftsgruppe für Sicherheit und Personal: Zuständig für Sicherheitsangelegenheiten und Personalfragen.

Insbesondere die Geschäftsgruppe für Innovation, Stadtplanung und Mobilität überwacht und koordiniert den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen, einschließlich des Radwegenetzes. Diese Geschäftsgruppe arbeitet eng mit den verschiedenen Magistratsabteilungen (MA) zusammen, wie der MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und der MA 46 (Verkehrsorganisation

und technische Verkehrsangelegenheiten), die in der detaillierten Verwaltungsstruktur behandelt werden.

Ein weiteres Merkmal der Wiener Politik ist die Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen der Stadt und den 23 Bezirken. Während die Stadt das Hauptradverkehrsnetz plant und umsetzt, sind die Bezirke für die Erschließungsradswege zuständig (Stadt Wien, o. J.-d). Diese duale Zuständigkeit kann zu Interessenskonflikten führen, da Bezirke eigene Prioritäten setzen, die von den gesamtstädtischen Zielen abweichen können.

In Wien wird bei der Planung und Umsetzung der Radinfrastruktur zwischen dem Hauptradverkehrsnetz und dem Erschließungsnetz unterschieden, was sich maßgeblich auf die Kompetenz- und Zuständigkeitsverteilung auswirkt. Gemäß der Verfassung der Bundeshauptstadt Wien (Wiener Stadtverfassung – WStV), insbesondere § 103 der 6. Abteilung, Absatz 1, Unterpunkt 3 ist die Bezirksvertretung für die Planung und Herstellung von Hauptstraßen und Nebenstraßen verantwortlich, sofern diese nicht in die Zuständigkeit der Wiener Stadtwerke GmbH oder anderer Unternehmungen fallen. Allerdings sind Radswege, die im Hauptradverkehrsnetz ausgewiesen sind, von dieser Regelung ausgenommen und werden zentral über ein Radverkehrsbudget finanziert. Seit dem 1. Januar 2003 wird die Planung und Realisierung dieser übergeordneten Radverkehrsanlagen über dieses zentrale Budget organisiert, um den zielgerichteten Ausbau der Radinfrastruktur zu beschleunigen.

Das Hauptradverkehrsnetz gliedert sich in Basisrouten, das Grundnetz und das erweiterte Grundnetz. Die Basisrouten bilden das Rückgrat des Netzes und sind auf eine hohe Ausbauqualität ausgelegt, während das Grundnetz wichtige Verbindungen zwischen den Bezirken schafft (Stadt Wien, o. J.-d). Das erweiterte Grundnetz sorgt für zusätzliche Verbindungen innerhalb der Bezirke, um eine umfassende Netzabdeckung zu gewährleisten. Die Entwicklung dieser Netzwerke erfolgt mit Blick auf potenzielle Strecken, bestehende Strukturdaten und wichtige Zielpunkte wie Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen. Das Ziel ist, bis 2025 einen Anteil von 80 Prozent des Verkehrs in Wien über den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Radfahren, Zu-Fuß-Gehen) abzuwickeln (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014, S. 106).

Im Gegensatz dazu übernimmt das Erschließungsnetz die Zubringerfunktion zu den Hauptanlagen und sorgt für die flächendeckende Erschließung der Wohngebiete. Die Verantwortung für den Ausbau und die Erhaltung des Erschließungsnetzes liegt bei den Bezirken und wird über die jeweiligen Bezirksbudgets finanziert. Dies ermöglicht eine

dezentrale Anpassung an lokale Gegebenheiten und Bedürfnisse, wie beispielsweise das Radfahren gegen die Einbahn (Stadt Wien, o. J.-d).

Politische Dimension und Herausforderungen in der Radverkehrsplanung

Die Interviews mit den Expert:innen und Entscheidungsträger:innen im Bereich der Radverkehrsplanung haben deutlich gezeigt, dass die politische Dimension eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten spielt. Es wurde mehrfach betont, dass politische Entscheidungen nicht nur durch die Verwaltung, sondern auch durch wechselnde politische Agenden und Koalitionen beeinflusst werden (vgl. Susanne Reichard, 01.08.2024; MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; Barbara Laa, 12.09.2024)

Im weiteren Verlauf der Gespräche wurde auch hervorgehoben, dass die politischen Entscheidungsträger:innen Wiens zunehmend Schritte in Richtung Förderung des Radverkehrs unternehmen (vgl. Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024; MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024). Die Einführung klar definierter Zielsetzungen, wie etwa das Erreichen eines 10%-Anteils am Modal Split für den Radverkehr im Rahmen des „Stadtentwicklungsplans“ (2014) und der „Smart City Klimastrategie“ (2022), wird als positives Signal wahrgenommen (vgl. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014; Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2022). Diese Maßnahmen spiegeln den Wunsch wider, Wien als umweltfreundliche und zukunftsorientierte Stadt zu positionieren und die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Die Entscheidungsträger:innen haben damit den Grundstein gelegt, um den Radverkehr als wichtigen Bestandteil der Mobilität in Wien zu etablieren.

Diese positive Entwicklung wird auch von Susanne Reichard bestätigt, sie hebt die wachsende politische Unterstützung auf Stadtebene in den letzten Jahren hervor. Dabei betont sie, dass trotz der klaren Richtung, in die die Stadt gehen möchte, weiterhin Geduld und eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Ebenen erforderlich sind, um die gemeinsamen Ziele zu erreichen (Susanne Reichard, 01.08.2024).

Allerdings gestalten sich die Entscheidungsprozesse oft komplex und konfliktreich, da die Interessen der Stadtregierung und der Bezirke nicht immer übereinstimmen. Ein Beispiel dafür ist der Radinfrastrukturausbau auf der Krottenbachstraße, bei dem unterschiedliche Prioritäten zwischen Stadt und Bezirk zu erheblichen Verzögerungen führten (Barbara Laa, 12.09.2024). Susanne Reichard meint dazu, dass politische Entscheidungsträger:innen oft den Spagat zwischen den unterschiedlichen Interessen der Bezirke und der Stadt machen müssen. Es kommt immer wieder vor, dass Projekte entweder verzögert oder gar nicht umgesetzt werden,

weil ein politischer Konsens schwer zu finden ist (Susanne Reichard, 01.08.2024). Solche Konflikte können entstehen, weil Bezirksvertretungen eigene Schwerpunkte setzen, die den gesamtstädtischen Zielen manchmal entgegenstehen. Trotz der Bemühungen, partizipative Formate zu schaffen, sagt Barbara Laa, dass es oft an Transparenz und umfassender Kommunikation mangelt. Studien und Planungen, die mit öffentlichen Mitteln finanziert wurden, werden manchmal aufgrund politischer Interessen zurückgehalten, was bei Bürger:innen und Initiativen zu Vertrauensverlust führt (Barbara Laa, 12.09.2024).

Mit der Einführung des neuen Transparenzgesetzes (B-VG Art. 20 Abs. 5) ist eine solche Praxis allerdings rechtlich nicht mehr so einfach möglich. Öffentliche Studien, Gutachten und Umfragen müssen nun grundsätzlich zugänglich gemacht werden, sofern keine berechtigten Geheimhaltungsgründe vorliegen. Ein Beispiel dafür ist die Studie „Qualitätsbewertung Hauptradverkehrsnetz Wien“ (2020), in der das gesamte Hauptradverkehrsnetz Wiens analysiert und in fünf Qualitätslevels eingeteilt wurde. Eine weitere zentrale Studie ist das „Strategische Radwegekonzept Wien 2022-2025+“ (2021), das die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur unter einem gesamtheitlichen Ansatz plant. Der Auftrag zur Erstellung dieser Studie wurde von der zuständigen Stadträtin an die MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung vergeben, um ein umfassendes Ausbauprogramm für die kommenden fünf Jahre zu erarbeiten – eine Maßnahme, die im Regierungsübereinkommen 2020 als zentraler Schritt zur Weiterentwicklung des Radwegenetzes vorgesehen war. Die Ergebnisse der Studie dienen als Grundlage für strategische Entscheidungen über den weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Wien. (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 44).

Ein Mangel an Transparenz in der politischen Kommunikation trägt dazu bei, dass Bürger:innen sowie lokale Initiativen häufig nur eingeschränkten Einblick in Entscheidungsprozesse erhalten. Dies schwächt nicht nur das Vertrauen in politische Maßnahmen, sondern verstärkt auch das sogenannte Legislaturdenken⁶. Politische Entscheidungsträger:innen richten ihre Entscheidungen oft danach aus, wie sie von Wähler:innen wahrgenommen werden könnten. Auf Bezirksebene führt dies dazu, dass Projekte verzögert oder nicht umgesetzt werden, um bestimmte Interessensgruppen, wie etwa Autofahrer:innen in Außenbezirken, nicht zu verärgern (Barbara Laa, 12.09.2024). Parteipolitische Erwägungen führen häufig zu einer gewissen Stagnation, da die

⁶ Legislaturdenken bezeichnet die Tendenz politischer Akteur:innen, Entscheidungen und Projekte auf eine Wahlperiode zu fokussieren, anstatt langfristige Strategien zu verfolgen. Dies führt oft dazu, dass Projekte oder Maßnahmen auf kurzfristige politische Ziele ausgerichtet sind, um unmittelbare Erfolge vor Wahlen vorweisen zu können.

Entscheidungsprozesse länger dauern, bis ein Konsens zwischen allen beteiligten Akteur:innen gefunden wird. Dieser Konsens ist jedoch stets das Ziel und eine grundlegende Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines Projekts“ (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024).

Auch die Verwaltung spielt in den Interviews eine zentrale Rolle. Zwar stehen in jüngster Zeit höhere Budgets für den Ausbau der Radinfrastruktur zur Verfügung, jedoch bleibt die Umsetzung aufgrund ineffizienter Verwaltungsstrukturen und fehlendem Personal oft hinter den Erwartungen zurück (Barbara Laa, 12.09.2024). Es gibt klare Fortschritte, aber die Ressourcen – sowohl finanziell als auch personell – bleiben ein limitierender Faktor. Die Stadt hat zwar die Verantwortung, aber die Bezirke sind für die Umsetzung zuständig, und da klaffen oft noch Lücken in der Kommunikation und Zusammenarbeit. Die Ressourcenzuteilung zwischen Stadt und Bezirken beeinflusst ebenfalls die Geschwindigkeit und Qualität der Projektumsetzung (Susanne Reichard, 01.08.2024).

Positiv wurde jedoch hervorgehoben, dass sich die Radverkehrspolitik in den letzten Jahren verbessert hat und die Budgeterhöhung seit 2021 spürbare Auswirkungen zeigt: Durch die zusätzlichen Investitionen konnten größere Projekte umgesetzt und mehr Kilometer Radinfrastruktur realisiert werden. Die Bereitstellung eines größeren Budgets wird von den Interviewpartner:innen als wesentlicher Schritt in die richtige Richtung bewertet (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024; Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024; Barbara Laa, 12.09.2024).

Finanzierung und Instandhaltung der Radinfrastruktur

Ein wiederkehrendes Problem für die Wiener Bezirke stellt die Instandhaltung der Hauptradwege dar, die oftmals aus den begrenzten Budgets der Bezirke finanziert werden muss. Da die Pflege großer und stark frequentierter Hauptradwege erhebliche Kosten verursachen kann, stehen die Bezirksverwaltungen häufig vor der Herausforderung, diese Ausgaben mit anderen kommunalen Prioritäten zu vereinbaren. Diese finanzielle Belastung beeinflusst die langfristige Qualität und Nutzbarkeit der Radinfrastruktur und kann dazu führen, dass Instandhaltungsmaßnahmen verschoben werden, wenn die Bezirksmittel knapp sind (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024) Laut dem Rechnungshofbericht könnte eine Finanzierung der Erhaltung aus dem Zentralbudget nicht nur den Zustand bestehender Radinfrastruktur verbessern, sondern auch die Bereitschaft der Bezirke erhöhen, neuen Radverkehrsinfrastrukturprojekten zuzustimmen. Diese langfristige

finanzielle Absicherung würde Planungen erleichtern und könnte zu einer verstärkten Umsetzung von Radprojekten beitragen (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 52).

Eigene Einschätzung und Interpretation

In den letzten Jahren ist ein klarer Wandel im politischen Umgang mit dem Radverkehr in Wien spürbar. Dies könnte auf mehrere Faktoren zurückzuführen sein. Zum einen haben der Stadtentwicklungsplan und die Klimastrategie der Stadt Wien ambitionierte Zielvorgaben gesetzt, um den Radverkehr zu fördern und die CO₂-Emissionen zu reduzieren (vgl. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014; Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2022). Zudem positioniert sich Wien zunehmend als „Klimamusterstadt“ und investiert verstärkt in den Ausbau der Radinfrastruktur. Dieser verstärkte Ausbau könnte auch darauf zurückzuführen sein, dass die Stadt dem Titel „Klimamusterstadt“ gerecht werden muss und somit konkrete Taten nachweisen möchte.

Ein weiterer bedeutender Faktor ist der politische Wechsel nach der Wahl 2020, der dazu führte, dass das Verkehrsressort wieder von der SPÖ geleitet wird. Dies brachte eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsbudgets mit sich (siehe Kapitel 4.1.) und erleichterte offenbar die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Bezirken, da Projekte nun weniger von parteipolitischen Differenzen beeinflusst zu sein scheinen. Bezirksvorstehungen, die zuvor zögerlich gegenüber Projekten der früheren Verkehrsstadträtin eingestellt waren, zeigen sich jetzt offener, was eine effizientere Umsetzung gemeinsamer Vorhaben ermöglicht.

5.2.2. Verwaltungsakteur:innen

Jede österreichische Gemeinde ist gemäß Artikel 117 der Bundesverfassung (B-VG) verpflichtet, drei Organe – Gemeinderat, Stadtsenat und Bürgermeister:in – sowie einen Geschäftsbesorgungsapparat einzurichten (BV-G Art. 117). In Wien übernimmt der Magistrat diese Funktion. Als administrative Einheit setzt er die politischen Vorgaben der Stadtregierung um und sorgt dafür, dass strategische Ziele, wie die im vorherigen Kapitel behandelten Maßnahmen, in konkreten Projekten realisiert werden.

Der Magistrat ist organisatorisch in sieben Geschäftsgruppen gegliedert, die jeweils von einem/einer amtsführenden Stadtrat/-ätin politisch geleitet werden. Diese Geschäftsgruppen steuern insgesamt 56 Magistratsabteilungen, die für spezifische Aufgaben wie Stadtentwicklung, Verkehr, Umwelt, Kultur oder Gesundheit zuständig sind. Neben den Magistratsabteilungen gehören auch Unternehmungen wie Wiener Wohnen, Wien Kanal und

der Wiener Gesundheitsverbund zum Verwaltungsapparat (Stadt Wien, o. J.-f). Zusätzlich zu den Geschäftsgruppen gibt es die Magistratsdirektion, die direkt dem/der Bürgermeister:in untersteht. Die Magistratsdirektion übernimmt zentrale koordinative und strategische Aufgaben und umfasst die Bereiche Recht, Personal, Organisation und Technik. Weitere unabhängige Einheiten sind die 14 Magistratischen Bezirksämter und der Stadtrechnungshof, die keiner Geschäftsgruppe unterstellt sind (Stadt Wien, o. J.-f).

Der Magistrat ist das Gemeindeamt der Stadt Wien, die Bezirksverwaltungsbehörde des Verwaltungsbezirkes Wien und das Amt der Wiener Landesregierung. Er übernimmt gemäß der Wiener Stadtverfassung (§ 105 WStV) unter der Leitung der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters die zentrale Verwaltung der Stadt. Zu seinen wesentlichen Aufgaben gehören die Vermögensverwaltung der Gemeinde, der Abschluss und die Auflösung von Dienstverträgen sowie die Erstellung des Budgets. Das Magistrat setzt sich aus dem/der Bürgermeister:in, den amtsführenden Stadträt:innen (nicht aber den Stadträt:innen ohne Geschäftsbereich), dem/der Magistratsdirektor:in o sowie den erforderlichen Mitarbeiter:innen zusammen (vgl. Stadt Wien, o. J.-f; Wiener Stadtverfassung - WStV).

Im Kontext der Radinfrastruktur zeigt sich die zentrale Bedeutung des Magistrats besonders in der Zusammenarbeit seiner verschiedenen Abteilungen. Beispielhaft seien hier die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) genannt, die für strategische Planungen und Pläne im Maßstab 1:500 verantwortlich ist, sowie die MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau), die die Detailplanung im Maßstab 1:200, die Umsetzung technischer Maßnahmen und die Erhaltung der Infrastruktur übernimmt (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 25–26; MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024). Unterstützt durch viele unterschiedliche Magistratsabteilungen, Arbeitsgruppen und externe Stakeholder ist diese enge Verzahnung ein wichtiger Bestandteil der integrierten Planung.

Diese Zusammenarbeit ermöglicht eine integrierte Planung, die den ambitionierten Mobilitätszielen der Stadt – wie der Förderung des Radverkehrs und anderer klimafreundlicher Mobilitätsformen – gerecht wird. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit wird detaillierter auf die verschiedenen Akteur:innen und ihre spezifischen Rollen und Herausforderungen eingegangen.

Arbeit der Magistratsabteilungen und Zusammenarbeit

Die Planung und Umsetzung von Straßenprojekten in Wien erfordert die Koordination zahlreicher Akteur:innen und die Abstimmung vielfältiger Zuständigkeiten. Der öffentliche Raum muss so gestaltet werden, dass er den Bedürfnissen verschiedener Nutzer:innengruppen gerecht wird – von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen über den öffentlichen Verkehr bis hin zum motorisierten Individualverkehr. Radfahrer:innen benötigen dabei sichere und durchgängige Wege, Fußgänger:innen barrierefreie Gehsteige, Autofahrer:innen ausreichenden Verkehrsfluss, und Nutzer:innen öffentlicher Verkehrsmittel gut vernetzte Haltestellen. Diese unterschiedlichen Anforderungen machen deutlich, wie vielseitig die Planungsaufgaben sind und warum eine enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Dienststellen essenziell ist. Das größte Konfliktpotenzial ergibt sich dabei aus der begrenzten Breite des Straßenraums, der in den meisten Fällen unverändert bleibt. Alle Nutzer:innen – von Autofahrer:innen über Radfahrer:innen bis hin zu Fußgänger:innen – müssen sich den vorhandenen Platz teilen, was häufig zu Zielkonflikten führt. Eine kluge und ausgewogene Planung ist daher entscheidend, um den Bedürfnissen aller gerecht zu werden und gleichzeitig den begrenzten Raum optimal zu nutzen (vgl. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014; Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2018; Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2022; Becker et al., 2018; Meschik, 2008).

In der bereitgestellten Grafik (Abb. 7), aus dem Fachkonzept Öffentlicher Raum (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2018, S. 56), wird deutlich, wie viele unterschiedliche Dienststellen in die Planung des öffentlichen Straßenraums involviert sind. Jede Magistratsabteilung übernimmt spezifische Aufgaben, die miteinander koordiniert werden müssen. Damit diese komplexe Gestaltung funktioniert, ist eine enge Kommunikation zwischen den Dienststellen erforderlich. Laut den Aussagen mehrerer Interviewpartner:innen wird diese Zusammenarbeit als überwiegend positiv beschrieben (MA der MA18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024; Susanne Reichard 01.08.2024). Susanne Reichard betonte, dass es eine sehr gute Abstimmung zwischen den Abteilungen gibt, die auf Augenhöhe stattfindet (Susanne Reichard, 01.08.2024). Im Stadtrechnungshof wird ergänzt, dass insbesondere bei größeren Projekten wie Straßenumgestaltungen die Flexibilität und Kooperationsbereitschaft entscheidend sei (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 38).

Die Grafik (Abb. 7) zeigt exemplarisch, welche Akteur:innen für die Gestaltung und Verwaltung eines Straßenquerschnitts zuständig sind. Einige zentrale Punkte sind:

- MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung): Zuständig für die strategische Planung und Festlegung der Rahmenbedingungen.
- MA 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten): Verantwortlich für die verkehrstechnische Planung und Sicherheit.
- Bezirksämter und Bezirksvertretungen: Lokale Koordination und politische Priorisierung.
- Mobilitätsagentur: Vermittelt zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft und fördert die Nutzung der Radinfrastruktur.

Ein kleiner Abschnitt der Grafik hebt die Bedeutung der Radinfrastruktur hervor. Hierbei wird klar, dass diese nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern stets im Kontext des gesamten Straßenraums zu planen ist und zeigt, dass Radinfrastruktur nur ein Teilaspekt ist, der in einen größeren Rahmen eingebettet werden muss. Es verdeutlicht, dass Straßenplanung weit über die reine Verkehrsplanung hinausgeht. Straßenräume müssen so gestaltet werden, dass sie die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen erfüllen. Neben Radfahrer:innen und Fußgänger:innen spielen auch der öffentliche Verkehr, Anwohner:innen und die Umwelt eine wichtige Rolle. Besonders deutlich wird dies bei großen Projekten wie der Umgestaltung der Praterstraße oder der Argentinierstraße.

Die Umgestaltung dieser Straßen verdeutlicht, wie durch eine enge und abgestimmte Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteur:innen innovative Lösungen entstehen können, die sowohl den Anforderungen des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und der Fußgänger:innen gerecht werden. Solche Projekte erfordern umfassende Abstimmungen und die Einbindung zahlreicher zusätzlicher Akteur:innen. Neben den bereits genannten Abteilungen wie der MA 18 und MA 46 sind auch die MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau), die für bauliche Maßnahmen und die technische Umsetzung verantwortlich ist, sowie die MA 33 (Wien leuchtet), die Beleuchtung und elektrotechnische Infrastruktur plant und verwaltet, zentral eingebunden. Weitere Partner wie Wien Kanal, zuständig für die Abwasserinfrastruktur, und die Wiener Linien, die bei Straßen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Straßenbahnen oder Buslinien eingebunden werden, spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Darüber hinaus werden in spezifischen Fällen auch externe Akteur:innen in spezifische Projekte eingebunden. Dazu zählen wirtschaftliche Interessenvertretungen wie die

Wirtschaftskammer, die Arbeiterkammer, Mobilitätsorganisationen wie der ÖAMTC oder Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ) sowie privatwirtschaftliche Unternehmen, die die praktische Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen übernehmen. Laut einem Mitarbeiter der MA 18 zeigt sich dabei, dass die Vielzahl an beteiligten Akteur:innen auch zu Koordinationsproblemen führen kann, wenn Interessen aufeinanderprallen. Weiterhin erklärt er, dass bei der Umgestaltung von Straßenräumen häufig Konflikte auftreten, insbesondere wenn Flächen zugunsten des Radverkehrs umgewidmet werden. Besonders die Reduktion von Parkplätzen sorgt oft für politische Diskussionen und Widerstände (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024).

Einige Interviewpartner:innen gaben an, wie wichtig Kompromisslösungen und ein Konsens zwischen allen beteiligten Akteur:innen sind, da andernfalls Projekte nicht verwirklicht oder immer wieder verschoben werden (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024). Ein Mitarbeiter der MA 18 meinte dazu, dass die einfachen Radwege bereits alle umgesetzt wurden: „Die leichten Radwege sind alle schon gebaut. Das sind die, bei denen es aufgelegt war – die haben wir schon umgesetzt.“ (Interview MA Magistratsabteilung 18, 07.08.2024).

Diese Beispiele zeigen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums nur durch enge Zusammenarbeit und sorgfältige Abstimmungen gelingt. Die Grafik und die angeführten Projekte verdeutlichen, wie wichtig eine koordinierte Herangehensweise ist, um die Anforderungen einer vielfältigen und nachhaltigen Verkehrspolitik zu erfüllen.

Wer plant und verwaltet den öffentlichen Raum in Wien?

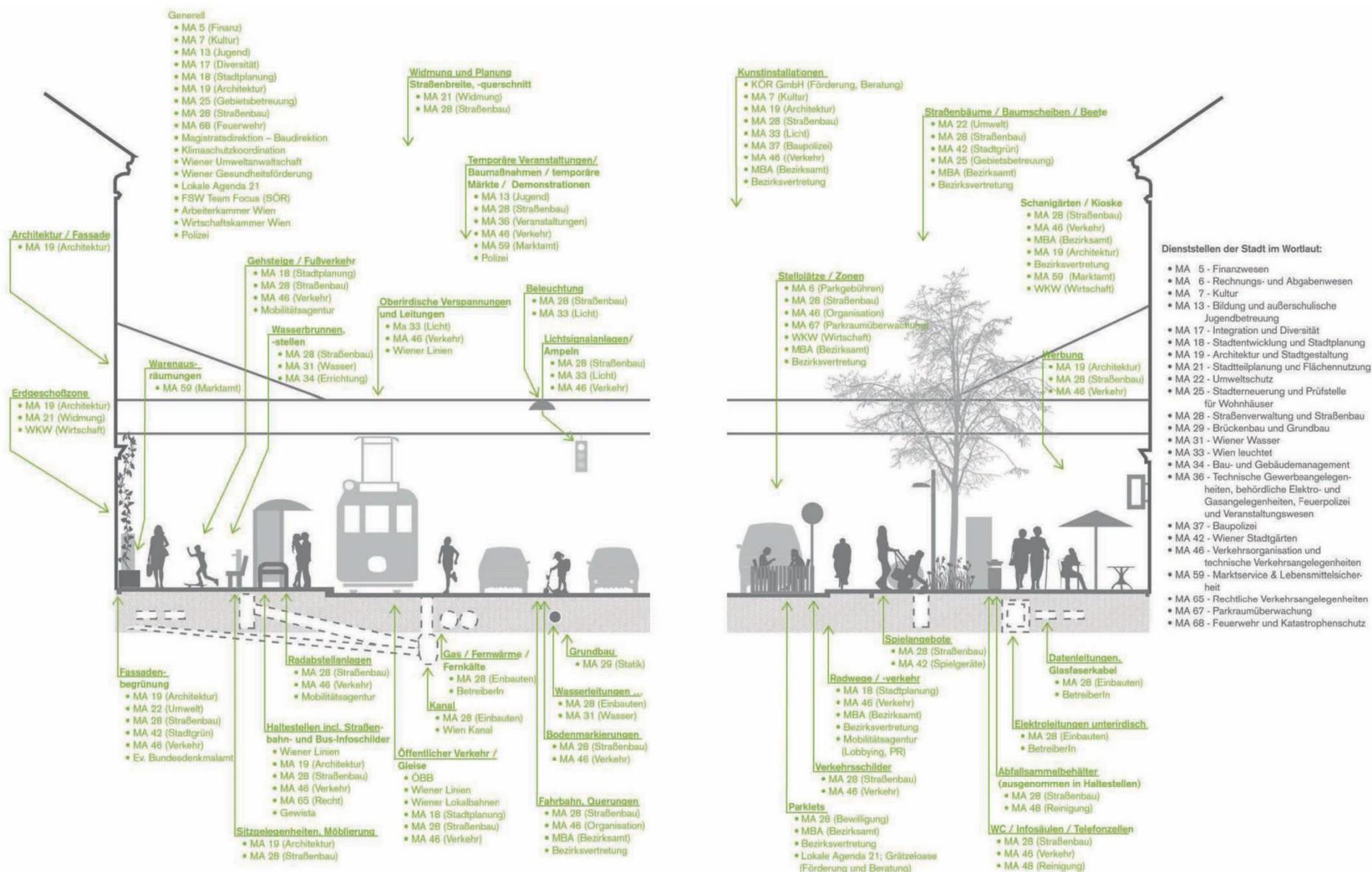


Abbildung 7: Wer plant und verwaltet den öffentlichen Raum in Wien?, Quelle: Stadt Wien, Fachkonzept Öffentlicher Raum

Radinfrastrukturplanung im Verwaltungsapparat

Nach dem Überblick über die Vielzahl der Akteur:innen und die komplexen Zusammenhänge im Verwaltungsapparat widmet sich dieser Abschnitt nun spezifisch der Planung und Umsetzung der Radinfrastruktur in Wien. Dabei wird beleuchtet, welche Prozesse und Strukturen im Verwaltungsapparat existieren, um die ambitionierten Ziele der Stadt im Bereich nachhaltiger Mobilität zu erreichen.

Eine zentrale Grundlage für die Analyse bildet der Tätigkeitsbericht „MA 18, Prüfung der generellen Radverkehrsplanung“ (2024) des Stadtrechnungshofs. Dieser Bericht analysiert die Radinfrastrukturplanung in Wien und beleuchtet dabei Prozesse, Zuständigkeiten und Herausforderungen, die bei der Umsetzung der Mobilitätsziele der Stadt auftreten (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2023). In dieser Arbeit dient der Bericht als fundierte Sekundärquelle, um die Planungsstrukturen im Verwaltungsapparat detailliert zu untersuchen und die Erkenntnisse aus den geführten Interviews zu ergänzen. Er liefert wertvolle Einblicke in interne Abläufe und Herausforderungen wie die Entscheidungsfindung, die Planerstellung oder die zeitliche Planung von Projekten. Diese Grundlage ermöglicht es, zentrale Akteur:innen, Prozesse und potenzielle Schwachstellen zu identifizieren und ein umfassendes Bild der Radinfrastrukturplanung in Wien zu zeichnen.

Die Verantwortung für die Radinfrastrukturplanung ist im Wiener Verwaltungsapparat klar geregelt, allerdings sind zahlreiche Abteilungen involviert. Die MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, ist verantwortlich für die generelle Radverkehrsplanung, inklusive der Erstellung von Plänen im Maßstab 1:500. Diese Abteilung beauftragt externe Planer:innen und koordiniert die strategische Ausrichtung des Hauptradverkehrsnetzes (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 24). Ein Mitarbeiter der Dienststelle betonte, dass die MA 18 einen klaren Überblick über die langfristige Entwicklung behält (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024). Die MA 28, Straßenverwaltung und Straßenbau, ist zuständig für die Detail- und Ausführungsplanung im Maßstab 1:200 sowie die bauliche Umsetzung von Radverkehrsanlagen. Die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Dienststellen und der Mobilitätsagentur wird von einem Mitarbeiter der MA 18 als gut und eng beschrieben: „Also so gesehen sind wir da sehr eng vernetzt.“ Besonders in Projekten, die mehrere Akteur:innen betreffen, wird die enge Abstimmung hervorgehoben (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024). Die MA 46, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, übernimmt die Projektierung verkehrstechnischer Maßnahmen sowie die Durchführung von Verkehrszählungen und Unfallanalysen (Stadtrechnungshof Wien 2023, S. 37). Die zwischen 2016 und 2022 erstellten

Studien lieferten wertvolle Grundlagen für die strategische Planung. Diese Studien umfassen detaillierte Netzanalysen sowie Maßnahmenvorschläge und Umsetzungszeiträume (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 38). Ein Mitarbeiter der MA 18 wies darauf hin, dass diese Studien besonders hilfreich sind, um die Zusammenarbeit mit den Bezirken zu erleichtern, da sie klare Fakten liefern. Dies vereinfacht die Diskussion und erhöht die Akzeptanz. (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024).

Die Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen verläuft hierarchisch, wobei die MA 18 als strategische Leitstelle agiert. In komplexeren Projekten wie dem Hauptradverkehrsnetz koordiniert die MA 18 die Planung mit der MA 28 und der MA 46. Zusätzlich hebt der Stadtrechnungshof hervor, dass die klare Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen strategischer Planung und baulicher Umsetzung oft herausfordernd ist, besonders bei Projekten mit mehreren beteiligten Akteur:innen (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 38). Eine zentrale Rolle in der dienststellenübergreifenden Abstimmung und Koordination nimmt das Kernteam Radverkehr ein. Dieses Gremium wird von der Mobilitätsagentur Wien geleitet und dient als Plattform für die Zusammenarbeit zwischen den Magistratsabteilungen. Eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Prozesse des Kernteams Radverkehr erfolgt im nächsten Kapitel zur Mobilitätsagentur (Kapitel 5.2.3.).

Herausforderungen und Erfolgsfaktoren in der Radinfrastrukturplanung

Die Abstimmungsprozesse zwischen den Magistratsabteilungen sowie zwischen Bezirken und zentralen Stellen werden in den Interviews als zentraler, aber auch herausfordernder Punkt beschrieben. Interessenskonflikte können dabei auftreten, wenn es darum geht, Platz für eine neue Radinfrastruktur zu schaffen. Ein typisches Beispiel ist die Frage, welche Flächen dafür umgewidmet werden sollen: Während die Bezirke oft darauf bedacht sind, Parkplätze für Anwohner:innen zu erhalten, präferiert die zentrale Planung oder die Stadträtin eher den Erhalt einer zusätzlichen Fahrspur für den Durchzugsverkehr. Da in vielen Fällen sowohl Parkplätze als auch Fahrspuren nicht vollständig erhalten werden können, muss eine dieser Flächen weichen, um Platz für den Radverkehr zu schaffen. Diese unterschiedlichen Wertigkeiten zeigen, wie schwierig es ist, alle Interessen zu vereinen, insbesondere wenn es um die Umwidmung von Flächen zugunsten des Radverkehrs geht (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024).

Neben diesen Interessenskonflikten stellt die Vielzahl der Projekte eine weitere Herausforderung dar. Die Budgetanpassungen der letzten Jahre haben zu einer deutlich größeren Auftragslage geführt. Wie ein Mitarbeiter der MA 18 betonte: „Das ist eine ziemliche Herausforderung – für die Kolleginnen und Kollegen, für mich, aber auch für diejenigen, die die Projekte bauen“ (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024). Die Bauleistung sei in den letzten Jahren stark gestiegen, wodurch die Planung und Umsetzung zusätzlich anspruchsvoll geworden ist. Der Stadtrechnungshofbericht verweist in diesem Zusammenhang auf künftige personelle Engpässe: „Im Zuge der Befragungen von Mitarbeitenden der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung wiesen diese auf künftige personelle Engpässe hin“ (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 51).

Trotz dieser Herausforderungen wird die Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen vielfach gelobt. Der RH-Bericht unterstreicht, dass die strategische Leitung durch die MA 18 und die operative Umsetzung durch die MA 28 sowie die MA 46 in der Regel gut ineinandergreifen (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 25).

Vor- und Nachteile eines großen Verwaltungsapparats

Die Mobilitätsplanung in einer Stadt wie Wien ist eng mit der Größe und Komplexität ihres Verwaltungsapparats verbunden. Diese Strukturen ermöglichen es, langfristige Strategien zu entwickeln und komplexe Projekte zu bewältigen. Gleichzeitig stehen sie in einem Spannungsfeld mit den Anforderungen an Flexibilität und Partizipation, wie sowohl wissenschaftliche Studien als auch Praxisbeispiele aus Wien zeigen.

Ein großer Verwaltungsapparat bietet viele Vorteile. Durch die Spezialisierung der zahlreichen Magistratsabteilungen können komplexe Projekte effektiv bearbeitet werden. Rittel und Webber betonen, dass eine solche Spezialisierung notwendig ist, um sogenannte „wicked problems“, also schwierige gesellschaftliche Herausforderungen, zu bewältigen (Rittel & Webber, 1973, S. 160). Auch Banister hebt in seinem Paper „The Sustainable Mobility Paradigm“ (2008) hervor, dass institutionelle Stabilität eine wichtige Grundlage für die langfristige Planung nachhaltiger Mobilität bildet. Er argumentiert, dass ein Wandel in der Verkehrspolitik nicht nur von verfügbaren Maßnahmen abhängt, sondern vor allem von den Bedingungen für deren erfolgreiche Umsetzung. Dazu gehören unter anderem eine hohe Qualität in der Implementierung innovativer Konzepte sowie die Notwendigkeit, öffentliche Akzeptanz und Unterstützung durch aktive Beteiligung zu gewinnen (vgl. Banister, 2008).

Beispiele wie die Entwicklung des Wiener Haupt- und Erschließungsradnetzes zeigen, dass diese Vorteile in der Praxis genutzt werden. Das Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien unterstreicht, dass klassische Verwaltungsstrukturen bei der Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen zunehmend an ihre Grenzen stoßen. Der soziale Wandel und die zunehmende Komplexität der Aufgaben erfordern neue Formen der Zusammenarbeit – sowohl innerhalb der Verwaltung als auch mit externen Akteur:innen (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2015, S. 42 ff). Governance wird hier als partnerschaftliche Steuerung verstanden, die öffentliche und private Akteur:innen einbindet. Die politisch-administrative Steuerung soll dabei soziale, ökonomische und politische Aspekte integrieren. Solche Ansätze bieten die Chance, langfristige Ziele und Rahmenbedingungen besser aufeinander abzustimmen. Allerdings sind mit diesen Vorteilen auch gewisse Herausforderungen verbunden. Sorensen und Okata betonen, dass große Verwaltungsapparate oft durch Bürokratie und mangelnde Flexibilität gekennzeichnet sind. Dies kann Entscheidungsprozesse verlangsamen und die Umsetzung innovativer Projekte behindern (Sorensen & Okata, 2011, S. 72). Ähnlich argumentieren Flyvbjerg und Kolleg:innen, dass komplexe Strukturen oft zu Kostenüberschreitungen und ineffizienter Ressourcennutzung führen (Flyvbjerg et al., 2003, S. 46). Walker et al. weisen zudem auf die Schwierigkeit hin, effektive Kommunikation zwischen vielen Akteur:innen zu gewährleisten, was die Koordination in der Mobilitätsplanung erschweren kann (Walker et al., 2011, S. 709).

Diese Herausforderungen werden auch in Wien sichtbar. In einem Interview zu „100 Jahre Stadtplanung Wien“ spricht Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien auch über die Verwaltungsstrukturen der Stadt Wien und beschreibt: „Das sind ziemlich viele Instanzen, die hier an der Zukunft der Stadt mitarbeiten. Das ist einerseits gut, denn eine komplexe Wirklichkeit erfordert viele Kompetenzen, andererseits schlecht, weil die Struktur für außenstehende Bürger:innen kaum noch zu durchschauen ist.“ (Madreiter, 2020). Gleichzeitig hebt er hervor, dass Städte mit schwächeren Verwaltungsstrukturen, wie Kopenhagen oder Amsterdam, historisch betrachtet stärker auf ziviles Engagement gesetzt haben. Der Vergleich zeigt, dass kleinere Verwaltungsapparate oft mehr Spielraum für Partizipationsprozesse lassen, während in Wien die Verwaltung weiterhin eine zentrale Rolle spielt. Projekte wie „Coole Straßen“⁷, „Urban Gardening“⁸ oder „Parklets“⁹ verdeutlichen jedoch, dass auch in einer

⁷ Temporäre Straßenräume in Wien, die während der Sommermonate als kühle Aufenthaltsorte mit Trinkbrunnen, Sprühnebel und Sitzgelegenheiten gestaltet werden.

⁸ Gemeinschaftliche Begrünung und Nutzung städtischer Flächen zur Förderung von Lebensqualität und Nachbarschaftsgefühl.

⁹ Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum, die oft durch die Umnutzung von Parkplätzen entstehen.

verwaltungsgeprägten Stadt wie Wien Veränderungen möglich sind. Diese Initiativen zeigen eine zunehmende Veränderung des Mindsets, bei der Bürger:innen ihre Partizipationsrechte aktiver wahrnehmen. Madreiter bezeichnet diese Entwicklung als eine Einbringung in den Gestaltungsprozess, die jedoch nicht verpflichtend, sondern freiwillig sein sollte. Gleichzeitig betont er, dass die Verwaltung mehr Vertrauen in die Eigenverantwortung privater Akteur:innen entwickeln müsse, um solche Prozesse zu fördern (Madreiter, 2020).

Die Verbindung zwischen Verwaltungsgröße und Partizipation zeigt sich deutlich: Während große Apparate eine spezialisierte Bearbeitung komplexer Projekte ermöglichen, stehen sie oft im Widerspruch zu flexiblen, partizipativen Ansätzen. Wie das „Fachkonzept Mobilität“ (2015) der Stadt Wien feststellt, sind die Verantwortlichkeiten zwischen den vielen Abteilungen gut definiert, für Außenstehende jedoch schwer nachvollziehbar. Dies erschwert die Einbindung der Zivilgesellschaft, schafft aber klare Rahmenbedingungen für administrative Prozesse (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2018, S 42 ff). Aus diesen Aspekten lässt sich ableiten, dass ein großer Verwaltungsapparat Wien zwar die nötige Expertise und Stabilität bietet, um komplexe Mobilitätsprojekte zu planen und umzusetzen, jedoch gleichzeitig die Herausforderung besteht, mehr Transparenz zu schaffen und Bürger:innen stärker in Planungsprozesse einzubinden.

Die Analyse der Interviews und des Stadtrechnungshof-Berichts verdeutlicht, dass die Größe und Komplexität des Verwaltungsapparats in Wien sowohl Chancen als auch Herausforderungen bergen. Die Zusammenarbeit zwischen Magistratsabteilungen und der Mobilitätsagentur wird als konstruktiv beschrieben. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Kommunikation nach außen oft als unzureichend wahrgenommen wird. Wichtige Entscheidungsprozesse bleiben für die Zivilgesellschaft vielfach undurchsichtig, was die Akzeptanz und Beteiligung an Projekten erschwert.

Während die Größe des Verwaltungsapparats eine spezialisierte und effektive interne Zusammenarbeit ermöglicht, bleibt die Herausforderung, mehr Transparenz zu schaffen und Bürger:innen stärker in Planungsprozesse einzubinden. Dies unterstreicht die Bedeutung der Mobilitätsagentur, die als Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik und Bürger:innen eine zentrale Rolle einnimmt. Ihre Funktion ist entscheidend, um durch transparente Kommunikation und gezielte Partizipationsmaßnahmen die Brücke zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft zu schlagen und den Ausbau des Radverkehrs nachhaltig voranzutreiben.

5.2.3. Die Mobilitätsagentur als Schnittstelle

Die Mobilitätsagentur Wien nimmt eine zentrale Rolle als Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft ein. Sie ist formal als 100%-ige GmbH der Stadt Wien organisatorisch der MA 28 (Straßenbau und Straßenverwaltung) untergeordnet und zählt somit zu den Verwaltungsakteur:innen. Aufgrund ihrer Funktion als vermittelnde Instanz zwischen Akteur:innen nimmt sie jedoch in der Radinfrastrukturplanung eine Sonderrolle ein und wird in dieser Arbeit als eigenständige Akteurin betrachtet. Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur bestätigt dies und erklärte, die Agentur sei „Tochter der MA 28, agiert aber in vielen Bereichen eigenständig als Schnittstelle zwischen den Magistratsabteilungen und der Bevölkerung“ (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024). Diese Einbettung unterstreicht die enge Verknüpfung der Mobilitätsagentur mit den Verwaltungsstrukturen der Stadt Wien und ihrer zentralen Rolle in der Radverkehrsorganisation.

Sie wurde gegründet, um die ambitionierten Mobilitätsziele der Stadt Wien zu unterstützen, die darauf abzielen, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs deutlich zu erhöhen. Neue Rad- und Fußwege, gezielte Bewusstseinsbildung sowie innovative Projekte sollen dazu beitragen, mehr Menschen für nachhaltige Mobilität zu begeistern. Seit ihrer Gründung im Jahr 2011 als Radfahrgesellschaft Wien GmbH und ihrer Umbenennung zur Mobilitätsagentur Wien GmbH im Jahr 2013 setzt sie auf Kampagnen, Serviceangebote und die Vermittlung zwischen Akteur:innen, um das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen in Wien zu fördern (Mobilitätsagentur Wien, o. J.-b). Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur betonte, dass ihre koordinierende Rolle entscheidend sei, um die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft zu verbessern und Planungsprozesse effizient zu gestalten. Durch strukturierte Abstimmungen und Kommunikation trägt sie dazu bei, die Planung und Umsetzung von Projekten zu gewährleisten (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024). Die Mobilitätsagentur fungiert als Ansprechpartnerin für konkrete Verbesserungsvorschläge und Kritik aus der Bevölkerung und arbeitet daran, das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren einfacher und sicherer zu machen. Diese vermittelnde Rolle zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik ist entscheidend für die Umsetzung der ambitionierten Mobilitätsziele der Stadt (Mobilitätsagentur Wien, o. J.-b).

Eine Veränderung in der Organisation der Radverkehrsplanung erfolgte im Jahr 2020, als die frühere Lenkungsgruppe Radverkehr durch das Kernteam Radverkehr ersetzt wurde. Diese Neuerung, die unter der Koordination der Mobilitätsagentur steht, sollte eine effizientere Zusammenarbeit zwischen den Magistratsabteilungen und externen Akteur:innen ermöglichen (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 22).

Das Kernteam Radverkehr: Aufgaben und Bedeutung

Das 'Kernteam Radverkehr' spielt eine zentrale Rolle in der Koordination und Abstimmung zwischen den verschiedenen Magistratsabteilungen und der Mobilitätsagentur Wien. Ziel ist es, gemeinsame Planungsansätze zu entwickeln und Maßnahmen effizient umzusetzen.

Laut dem Bericht des Stadtrechnungshofs finden monatliche Sitzungen des Kernteams Radverkehr unter der Leitung der Mobilitätsagentur statt. Teilnehmer:innen dieser Sitzungen sind Vertreter:innen der MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung), der MA 28 (Straßenbau und Straßenverwaltung), der MA 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) sowie der Geschäftsgruppe Innovation, Stadtplanung und Mobilität (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 25). Ein zentraler Aspekt dieser Sitzungen ist die Erstellung und Abstimmung von Maßnahmenvorschlägen, wie etwa Machbarkeitsstudien, Variantenuntersuchungen oder konkrete Radinfrastrukturkonzepte. Diese Vorschläge werden der zuständigen Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität zur Kenntnisnahme vorgelegt (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 25).

Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur beschrieb das Kernteam Radverkehr als ein essenzielles Forum, um Konflikte frühzeitig zu klären und eine gemeinsame Linie zu finden. Ergänzend erklärte der Mitarbeiter, dass fachliche Kompetenzen gebündelt werden. Die einzelnen fachlichen Perspektiven fließen in einen gemeinsamen Standpunkt ein, so dass Entscheidungen nicht auf Einzelmeinungen fußen. Dadurch entstehe eine solide Entscheidungsgrundlage, die Maßnahmen effizient voranbringt. Außerdem betonte der Mitarbeiter die Bedeutung der Kernstakeholder, die in jeder Dienststelle vertreten sind. Diese fungieren als Ansprechpersonen und bringen die Fragestellungen in das Gremium ein. Dies gewährleistet eine dienststellenübergreifende Abstimmung und eine kohärente Entscheidungsfindung (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Die Plattform des Kernteams Radverkehr wird im Bericht des Stadtrechnungshofs als erfolgreiches Beispiel für interdisziplinäre Zusammenarbeit hervorgehoben (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 25). Susanne Reichard (01.08.2024) betonte, dass die monatlichen Sitzungen des Kernteams ein wesentlicher Erfolgsfaktor sind, da dort offen diskutiert und schnell auf Probleme reagiert werden kann. Gleichzeitig analysiert das Kernteam kontinuierlich das Hauptradverkehrsnetz, um Defizite, Potenziale und Chancen zu identifizieren. Ein Beispiel hierfür ist die Wiedner Hauptstraße, wo eine Gleissanierung der Wiener Linien genutzt wurde, um einen Radweg im Straßenquerschnitt zu integrieren (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Das Kernteam Radverkehr übernimmt nicht nur die Koordination und Abstimmung, sondern entwickelt auch strategische Planungen wie Machbarkeitsstudien, Variantenuntersuchungen und Radinfrastrukturkonzepte. Diese Planungen basieren auf Studien, die von der MA 18 beauftragt und von der Mobilitätsagentur koordiniert werden. Ein Mitarbeiter der MA 18 betonte, dass diese Studien klare Fakten liefern, die sowohl innerhalb der Verwaltung als auch in der Kommunikation mit der Zivilgesellschaft hilfreich sind. Sie tragen dazu bei, Akzeptanz für Projekte zu schaffen und Diskussionen zu versachlichen (MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024).

Die Rolle der Mobilitätsagentur geht über die reine Organisation hinaus: Sie ist maßgeblich an der Moderation von Konflikten beteiligt, die sich aus den unterschiedlichen Bedürfnissen der Beteiligten ergeben. Laut Susanne Reichard gibt es regelmäßig Abstimmungen zu Themen wie Platzkonflikten oder Ressourcenzuweisungen, die einen hohen Grad an Koordinationsfähigkeit erfordern. Besonders in Projekten mit mehreren Stakeholder:innen ist die Mobilitätsagentur gefordert, einen Ausgleich zwischen den Ansprüchen der Verwaltung und der Erwartungen der Öffentlichkeit herzustellen (Susanne Reichard, 01.08.2024).

Laut dem Leistungsvertrag mit der MA 28 vom 16. Februar 2023 ist die Mobilitätsagentur zudem für die Koordination im Bereich Radinfrastruktur zuständig. Der in der Mobilitätsagentur ansässige Radverkehrsbeauftragte leitet das Kernteam Radverkehr und koordiniert dessen Aktivitäten (Stadtrechnungshof Wien, 2023, S. 25). Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur hob hervor, dass sie eine zentrale Rolle in der Radverkehrskoordination einnimmt, insbesondere durch die Koordination des Radausbauprogramms und den Informationsaustausch zwischen Bevölkerung, Politik und Magistratsabteilungen (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

5.2.4. Zivilgesellschaftliche Akteur:innen

Die Zivilgesellschaft in Wien spielt eine zunehmend zentrale Rolle bei der Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Mobilität. Bereits im „STEP 2025“ (2014) wird betont, dass Beteiligungsprozesse und die gemeinsame Entwicklung von qualitätsvollen Lösungen zu einem essenziellen Teil von Transformationsprozessen in der Stadt werden müssen (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2014, S. 41). Der "Masterplan für eine partizipative Stadtentwicklung" (2017) der Stadt Wien unterstreicht ebenfalls die Bedeutung der frühzeitigen Einbindung der Bevölkerung in Planungsprozesse und hebt die Schaffung von Strukturen hervor, die die aktive Beteiligung der Bürger:innen fördern (vgl. Stadt Wien, Magistratsabteilung 21, 2017). Diese

Entwicklungen verdeutlichen, dass die Stadt Wien die Zivilgesellschaft nicht nur als Impulsgeberin, sondern auch als aktive Mitgestalterin in Transformationsprozessen anerkennt. Im Kontext der Radinfrastrukturplanung tragen zivilgesellschaftliche Akteur:innen, wie etwa die Radlobby oder lokale Initiativen, entscheidend dazu bei, Bedürfnisse und Forderungen sichtbar zu machen.

Die zunehmende Aktivität zivilgesellschaftlicher Gruppen lässt sich auch durch bestehende Lücken in der Infrastrukturplanung erklären. Initiativen wie „Radeln in Döbling“ oder die „Initiative Fahrradstraße 16/17“ fordern eine sichere und bedarfsorientierte Radinfrastruktur, da die Stadt Wien mit ihrer Angebotsplanung häufig hinter dem tatsächlichen Bedarf zurückbleibt. Besonders in stark frequentierten Bereichen werden bestehende Defizite sichtbar, wie das Beispiel der Krottenbachstraße zeigt. Solche Initiativen verdeutlichen nicht nur die Dringlichkeit konkreter Maßnahmen, sondern wirken auch als Katalysator, um bestehende Planungsansätze zu hinterfragen und zu verbessern.

Die Bedeutung dieser Akteur:innen wird im Folgenden durch Erkenntnisse aus den geführten Interviews sowie durch konkrete Beispiele, wie den genannten Initiativen beleuchtet. Diese Initiativen zeigen exemplarisch, wie durch gezielte Aktionen und eine starke Vernetzung innerhalb der Nachbarschaft Anliegen erfolgreich in den Planungsprozess eingebracht werden können. Ziel ist es, sowohl die Einflussmöglichkeiten als auch die Herausforderungen und Potenziale des zivilgesellschaftlichen Engagements in Wien zu analysieren.

Akteur:innen und ihre Rollen

Die Zivilgesellschaft in Wien hat sich als bedeutende Akteur:innengruppe der Radinfrastrukturplanung etabliert. Ihre Einflussmöglichkeiten sind vielfältig und reichen von der aktiven Teilnahme an offiziellen Beteiligungsprozessen über Petitionen an die Stadt Wien bis hin zu Aktionen im öffentlichen Raum und gezielter medialer Aufmerksamkeit.

Durch Initiativen, Petitionen und Demonstrationen gelingt es, Ideen und Forderungen sichtbar zu machen und den Druck auf politische und administrative Akteur:innen zu erhöhen. Gleichzeitig spielen zivilgesellschaftliche Gruppen eine entscheidende Rolle in der öffentlichen Meinungsbildung, indem sie Aufmerksamkeit für Missstände schaffen und durch Kampagnen die Diskussion über die Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Wie Barbara Laa beschreibt, ist diese Rolle unverzichtbar, um die oft festgefahrenen Entscheidungsstrukturen in der Verwaltung zu durchbrechen und neue Perspektiven aufzuzeigen (Barbara Laa, 12.09.2024).

Ein umfangreicher Beteiligungsprozess spielte eine zentrale Rolle bei der Neugestaltung der Argentinierstraße. In einer Bürger:innenbefragung wurden verschiedene Varianten diskutiert, deren Ergebnisse maßgeblich in die Planung einfließen. Eine detaillierte Analyse dieses Prozesses erfolgt später in Kapitel 6 „Case Study Argentinierstraße“.

Umfassende Beteiligungsprozesse erfordern erhebliche personelle, finanzielle und zeitliche Ressourcen und sind daher nicht für alle Projekte in diesem Umfang realisierbar. Zudem besteht das Risiko, dass die Ergebnisse nicht mit den politischen oder planerischen Zielsetzungen übereinstimmen, was den Entscheidungsprozess weiter verkomplizieren kann. In solchen Fällen übernehmen lokale Initiativen wie ‚Radeln in Döbling‘ eine aktive Rolle, indem sie gezielt Verbesserungen in ihren Vierteln einfordern und spezifische Missstände adressieren, um eine stärkere Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse zu erreichen.

Ein besonders prominentes Beispiel für eine professionelle zivilgesellschaftliche Organisation ist die Radlobby Wien. Sie versteht sich als verkehrspolitische Plattform und setzt sich umfassend für die Stärkung des Radverkehrs und die Verbesserung der Radinfrastruktur in Wien ein (Radlobby, o. J.). Ziel der Radlobby ist es, „gute Bedingungen für alle, nicht nur für jene, die bereits Radfahren“, zu schaffen (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024). Neben ihrer Interessenvertretung auf politischer Ebene fördert die Radlobby auch die Vernetzung zwischen lokalen Untergruppen und anderen Akteur:innen. Kampagnen für geschützte Radinfrastruktur sowie gezielte Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Maßnahmen, um die Anliegen der Radfahrenden zu fördern. Laut Roland Romano trägt Öffentlichkeitsarbeit entscheidend dazu bei, Bewusstsein zu schaffen und Fortschritte im Ausbau der Radinfrastruktur zu ermöglichen (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024). Die Radlobby wirkt zudem durch Expertise und Netzwerke direkt auf politische und administrative Entscheidungen ein. Laut Romano hat die Radlobby durch ihre Expertise und konsequente Arbeit einen festen Platz im Dialog mit der Stadt Wien gefunden (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024).

Die regelmäßigen Treffen der Radlobby mit Vertreter:innen der Stadt Wien werden als wichtige Plattform angesehen, um Anliegen zu platzieren und Fortschritte im Radverkehr zu erzielen“ (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024). Diese Treffen ermöglichen es, Anliegen direkt zu platzieren und gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Laut einem Mitarbeiter der Mobilitätsagentur steht die Mobilitätsagentur in regelmäßigem Austausch mit der Radlobby und einzelnen Bezirksgruppen, wodurch lokale Anliegen frühzeitig erkannt und berücksichtigt werden können (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Neben der Radlobby gibt es zahlreiche kleinere Initiativen und Bürger:innen-Gruppen, die auf lokaler Ebene spezifische Herausforderungen adressieren. Ein Beispiel dazu ist die Initiative Fahrradstraße 16/17, eine überparteiliche Bewegung für Verkehrsberuhigung und sichere Schulwege mit einer Fahrradstraße in der Geblergasse und Seeböckgasse. Ziel der Initiative ist es, den Durchzugsverkehr zu reduzieren und sichere Wege für Kinder zu schaffen (Fahrradstraße Wien 16/17, o. J.). Durch die Petition „Eine Fahrradstraße für sichere Schulwege in Wien 16/17“, Öffentlichkeitsarbeit und eine starke Vernetzung innerhalb der Nachbarschaft konnte das Projekt vorangetrieben werden (Klauser, 2023). Schließlich wurde es von der Stadt Wien offiziell beschlossen und in das Radinfrastrukturprogramm 2024 aufgenommen (vgl. Stadt Wien, 2024a; Stadt Wien, o. J.-e).

Wie in den meisten Fällen, wenn es zur Neuverteilung von Straßenraum kommt, gab es auch Widerstand gegen dieses Vorhaben. Eine Gegenpetition mit dem Titel „NEIN zum geplanten Umbau Seeböckgasse 1160 Wien zur Fahrradstraße“ wurde beim Petitionsausschuss eingereicht (Wimmer, 2024). Der Ausschuss entschied jedoch, die Empfehlung an Stadträtin Ulli Sima auszusprechen, die Verbesserung der Radinfrastruktur fortzusetzen und die Situation in der Seeböckgasse zu beobachten. In seiner Begründung hob der Ausschuss hervor, dass die geplante Fahrradstraße ein wesentlicher Baustein für die Radinfrastruktur im Westen Wiens sei. Die Petition wurde daher abgeschlossen (Petitionsausschuss, 2024). Dieses Beispiel zeigt nicht nur die Erfolge, sondern auch die Herausforderungen, die zivilgesellschaftliche Initiativen in Planungsprozessen bewältigen müssen. Dennoch gilt die Fahrradstraße 16/17 als ein wichtiger Erfolg der Bürger:innenbeteiligung.

Eine weitere engagierte zivilgesellschaftliche Gruppe, die in einem anderen Teil Wiens aktiv ist, ist die Initiative „Radeln in Döbling“. Diese Bezirksgruppe der Radlobby setzt sich seit 2013 mit Nachdruck für eine Verbesserung der Radinfrastruktur ein und zeigt, wie lokale Akteur:innen durch gezielte Maßnahmen sich in den Planungsprozess einbringen können. Ihr Ziel ist es, den Radverkehrsanteil im Bezirk zu erhöhen und auch weniger geübten Radfahrer:innen sowie Kindern eine sichere Nutzung des Fahrrads zu ermöglichen. Über soziale Medien und andere Kommunikationskanäle steht die Initiative in engem Kontakt mit hunderten Radfahrer:innen und trägt deren Bedürfnisse gezielt in die Bezirkspolitik (Radeln in Döbling, o. J.).

Ein weiteres Beispiel für die Wirksamkeit zivilgesellschaftlicher Initiativen ist der fertiggestellte Radweg in der Krottenbachstraße, der als essenzielle Verbindung für den Radverkehr in Döbling gilt (Mobilitätsagentur Wien, 2023b). Die Initiative „Radeln in

Döbling“ setzte sich gemeinsam mit anderen Unterstützer:innen nachdrücklich für die Umsetzung dieses Projekts ein. Der Ausbau stieß jedoch auf erheblichen Widerstand bei Bezirksvorsteher und politischen Kräften des Bezirks, diese äußerten sich zunächst kritisch und favorisierten den Erhalt bestehender Parkplätze und Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr. Unterstützer:innen des Radwegs wiesen hingegen auf die Bedeutung dieser Verbindung als sicherer Lückenschluss im Hauptradverkehrsnetz hin und forderten, dass der Fokus stärker auf nachhaltiger Mobilität liegen müsse (Pallinger, 2024). Wie auch bei der Seeböckgasse gab es in diesem Fall Petitionen sowohl für als auch gegen das Projekt (Leindl, 2021; Krebitz, 2021). Während Befürworter:innen den Ausbau als dringend notwendigen Schritt für eine sichere und umweltfreundliche Infrastruktur sahen, argumentierten Gegner:innen, dass der Radweg kaum genutzt werde, da „hier doch alle mit dem Auto fahren“ (Pallinger, 2024). Nach intensiven Diskussionen und der Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Stimmen entschied die Stadt Wien letztlich, das Projekt umzusetzen, und der Radweg wurde 2024 fertiggestellt (Mobilitätsagentur, 2024).

Dieser Fall verdeutlicht, dass die Verteilung von Straßenraum nicht nur eine planerische, sondern auch eine politische Herausforderung darstellt. Die Komplexität solcher Projekte ergibt sich nicht zuletzt aus dem Spannungsfeld zwischen lokaler Politik, den Forderungen der Zivilgesellschaft und den übergeordneten Zielen der Stadt Wien, eine nachhaltige Mobilitätswende voranzutreiben. Diese Beispiele zeigen, wie vielfältig die zivilgesellschaftliche Landschaft in Wien ist. Sie arbeiten nicht nur an konkreten Verbesserungen der Infrastruktur, sondern fördern auch den öffentlichen Diskurs über nachhaltige Mobilität. Die Interviews verdeutlichen die Vielschichtigkeit des Engagements zivilgesellschaftlicher Akteur:innen. Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur betonte, dass die Zivilgesellschaft eine entscheidende Rolle spielt, um lokales Wissen zu liefern und die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Fokus zu rücken (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024). Ein weiteres wichtiges Thema ist die Zusammenarbeit zwischen Zivilgesellschaft und Verwaltung. Wie Barbara Laa im Gespräch beschreibt, gibt es immer wieder Herausforderungen, die durch mangelnde Transparenz oder unterschiedliche Prioritäten entstehen. Oft wird die Zusammenarbeit erschwert, wenn die Verwaltung die Forderungen nicht ausreichend ernst nimmt oder sich auf bürokratische Hürden beruft (Barbara Laa, 12.09.2024).

5.3. Partizipationsprozesse

Partizipation, verstanden als die aktive Einbindung von Bürger:innen in Planungs- und Entscheidungsprozesse, bildet eine zentrale Grundlage für demokratische Legitimation und nachhaltige Entwicklung. Sherry Arnstein prägte 1969 mit ihrer "Ladder of Citizen Participation" ein Modell, das die unterschiedlichen Stufen von Partizipation, von Manipulation bis hin zu vollständiger Bürger:innenkontrolle, verdeutlicht. Dabei kritisierte sie, dass viele Prozesse lediglich als Scheinpartizipation fungieren und keine reale Einflussnahme erlauben (Arnstein, 1969, S. 216 ff). Ergänzend hierzu haben Wright, Block und von Unger ein Stufenmodell der Partizipation entwickelt, das den Grad der Mitwirkung und Entscheidungsmacht von Zielgruppen differenziert betrachtet. Ihre höchste Stufe, die Selbstorganisation, betont die Fähigkeit von Gruppen, Prozesse vollständig autonom zu steuern. Die folgende Abbildung veranschaulicht die verschiedenen Stufen dieses Modells und zeigt die Abstufungen von reiner Information bis hin zur vollständigen Selbstorganisation (Wright et al., 2007, S. 2 ff).

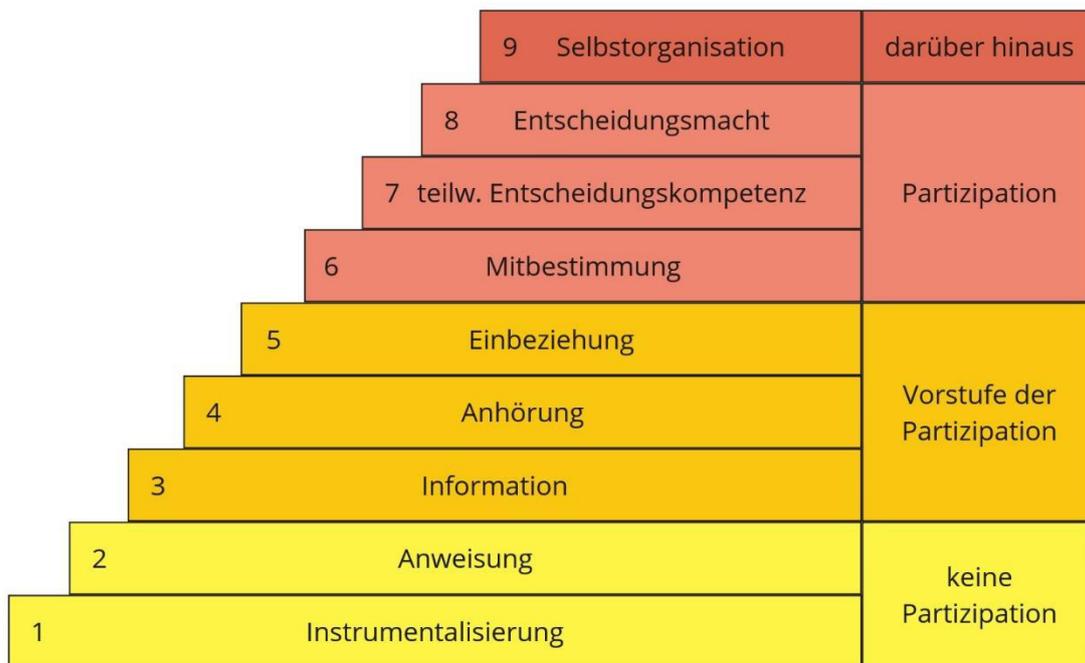


Abbildung 8: Stufenmodell der Partizipation, eigene Darstellung, Quelle: Wright, Block, Unger

Diese theoretischen Ansätze unterstreichen, dass Partizipation nicht nur ein Ziel, sondern auch ein dynamischer Prozess ist, der von der Haltung und Bereitschaft der

Entscheidungsträger:innen abhängt (Diller, 2020). Die Integration von Partizipationsprozessen in die Planung erfordert eine Balance zwischen politischer und fachlicher Steuerung. Politische Planung zeichnet sich durch demokratische Entscheidungsfindung und oft langfristige Zielsetzungen aus, während fachliche Planung auf technische Expertise und effiziente Ressourcennutzung fokussiert. Konflikte entstehen häufig durch unterschiedliche Prioritäten und Kommunikationsstrukturen zwischen diesen beiden Ebenen (vgl. Selle, 2017). Besonders sichtbar wird dies in der Verkehrsplanung, wo Entscheidungen oft stark von politischen Zielsetzungen und fachlichen Machbarkeiten beeinflusst werden.

Gerade im Bereich der Radinfrastruktur kann Partizipation eine entscheidende Rolle spielen. Der Ausbau von Radinfrastruktur ist oft mit verschiedenen Nutzungsansprüchen und Interessenskonflikten verbunden, da Straßenraum neu verteilt werden muss und unterschiedliche Interessen – von Anrainer:innen, Gewerbetreibenden, Autofahrer:innen und Radfahrer:innen – aufeinandertreffen. Partizipationsprozesse bieten hier die Möglichkeit, Akzeptanz für Maßnahmen zu schaffen und Konflikte frühzeitig zu identifizieren. Sie ermöglichen es, lokale Bedürfnisse besser zu integrieren und tragfähige Lösungen zu entwickeln (Banister, 2007, S. 76). Gleichzeitig bleibt die Herausforderung bestehen, dass Verwaltung und Politik bereit sein müssen, Partizipationsprozesse nicht nur symbolisch durchzuführen, sondern sie tatsächlich in Entscheidungsprozesse einfließen zu lassen (vgl. Meyer-Oldenburg, 2003).

Ein zentraler Aspekt der Partizipation ist die Veränderung von Machtstrukturen. Diller (2020) betont, dass Partizipation ohne die Bereitschaft der Entscheidungsträger:innen Einfluss abzugeben, kaum erfolgreich sein kann. Hierbei spielt die Transparenz eine Schlüsselrolle: Bürger:innen müssen verstehen können, wie Entscheidungen getroffen werden, und Zugang zu relevanten Informationen haben (vgl. Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik, 2017).

5.3.1. Partizipationsprozesse in der Wiener Stadtentwicklung

Partizipation spielt in der Wiener Stadtentwicklung eine zunehmend wichtige Rolle. Unterschiedliche Formate und Verfahren ermöglichen es Bürger:innen, sich an Planungs- und Entscheidungsprozessen zu beteiligen. Der Masterplan Partizipation betont die Bedeutung klarer Kommunikationswege und niederschwelliger Angebote, um Bürger:innen aktiv einzubinden, dabei wird die Beteiligungsschleife aus Einladen, Beteiligen und Rückmelden als Leitmodell genannt (Stadt Wien, Magistratsabteilung 21, 2017, S. 40 ff).

Hier unterscheiden sich die Formate nicht nur in ihrem Grad der Verbindlichkeit, sondern auch darin, ob sie formal oder informell organisiert sind. Diese Unterschiede sind entscheidend für die Wirkung und Akzeptanz der Beteiligungsprozesse.

Formelle und informelle Partizipation

Formelle Verfahren sind gesetzlich verankert und verpflichtend. Sie legen fest, wer sich beteiligen darf, wie das Verfahren abläuft und welche Ergebnisse erzielt werden sollen. Beispiele sind Umweltverträglichkeitsprüfungen oder die öffentliche Auflage von Flächenwidmungsplänen. Diese Verfahren enden mit einer klaren behördlichen oder politischen Entscheidung, wie einem Gemeinderatsbeschluss (Partizipation.at, o. J.).

Im Gegensatz dazu sind informelle Verfahren flexibler und basieren auf Freiwilligkeit. Hier legen die Beteiligten selbst fest, wie der Prozess gestaltet wird und welche Methoden zum Einsatz kommen. Die Ergebnisse haben in der Regel empfehlenden Charakter, können aber durch politische Beschlüsse an Verbindlichkeit gewinnen (Partizipation.at, o. J.). Gerade im Bereich der Radinfrastrukturplanung kommen informelle Beteiligungsformate häufiger zum Einsatz, da es keine verpflichtenden Verfahren für Bürger:innenbeteiligung gibt.

Beispiele für Partizipationsformate in Wien

Ein erfolgreiches Beispiel für Bürger:innenbeteiligung im Bereich der Radinfrastruktur ist die Initiative „Fahrradstraße 16/17“, die bereits in Kapitel 5.2.4. vorgestellt wurde. Die Forderung nach sicheren Schulwegen wurde durch eine Petition, gezielte Öffentlichkeitsarbeit und eine starke Vernetzung innerhalb der Nachbarschaft unterstützt. Schließlich wurde das Projekt von der Stadt Wien positiv aufgenommen und in das Radinfrastrukturprogramm 2024 aufgenommen (vgl. Stadt Wien, 2024a; Stadt Wien, o. J.-e). Petitionen sind ein zentrales Instrument, um politische Anliegen direkt in den Gemeinderat einzubringen. Bürger:innen können ab 500 Unterstützer:innen eine Petition einreichen. Diese wird im Petitionsausschuss behandelt, der prüft, ob die formalen Kriterien erfüllt sind, und Stellungnahmen einholt. Diese Stellungnahmen werden in der Regel von Stadträt:innen, Bezirksvorsteher:innen und Organisationen wie ÖAMTC oder Verkehrsclub Österreich (VCO) eingeholt (vgl. Stadt Wien, o. J.-g). Das Beispiel der „Fahrradstraße 16/17“ verdeutlicht, dass Petitionen ein wirkungsvolles Instrument sein können, um Radverkehrsanliegen erfolgreich in die politische Agenda einzubringen. Weitere erfolgreiche zivilgesellschaftliche Initiativen im Bereich der Radinfrastruktur werden in Kapitel 5.2.4. ausführlicher behandelt. Nach dem Stufenmodell nach Wright, Block und Unger (Abb. 8) entspricht dieser Prozess Stufe 4 („Anhörung“) oder

Stufe 5 („Einbeziehung“), da Anliegen angehört und relevante Akteur:innen in die Entscheidungsfindung eingebunden werden. Diese Stufen gelten nach dem Modell als Vorstufe der Partizipation, da Bürger:innen zwar konsultiert, aber nicht direkt in die Entscheidung eingebunden werden (2007, S. 2 ff).

Der Ausschuss kann Empfehlungen aussprechen, doch die Umsetzung ist nicht verpflichtend, was die Verbindlichkeit dieses Formats einschränkt (vgl. Stadt Wien, o. J.-g). Wird die Petition von der Stadt weiterverfolgt und führen die Stellungnahmen zu konkreten Maßnahmen, kann sie sogar Stufe 6 („Mitbestimmung“) erreichen. Auf dieser Stufe wird die Bürger:innenbeteiligung als echte Partizipation eingestuft, da Bürger:innen dann aktiv und verbindlich in die Umsetzung eingebunden werden (Wright et al., 2007, S. 2 ff).

Barbara Laa kritisiert jedoch, dass das Petitionsrecht in seiner aktuellen Form oft an Wirkung verliert, da es an Verbindlichkeit mangelt. Ihrer Meinung nach müsste es gestärkt werden, um nicht bei unverbindlichen Stellungnahmen von Gemeinderatsabgeordneten zu enden. Als Lösung schlägt sie die Einrichtung einer Bürger:innenjury vor, die Petitionen bewerten könnte. Bei einer positiven Entscheidung dieser Jury müsste die Umsetzung verpflichtend sein, wodurch Petitionen eine wesentlich stärkere Bindung erhalten würden (Barbara Laa, 12.09.2024).

Dieser Vorschlag zielt darauf ab, den politischen Druck auf Entscheidungsträger:innen zu erhöhen und die Reichweite von Petitionen über reine Konsultation hinaus zu erweitern. Durch eine solche Reform könnten Petitionen, bei denen eine Bürger:innenjury positiv entscheidet, verbindlicher werden und somit das Vertrauen in dieses Instrument stärken. Gleichzeitig würde eine institutionalisierte Jury die Verantwortung für die Prüfung von Petitionen nicht allein bei politischen Entscheidungsträger:innen belassen, sondern eine unabhängige und breitere Perspektive ermöglichen.

Die Lokale Agenda 21 (LA 21) ist ein intermediäres Instrument der Stadt Wien. Sie fördert nachhaltige Stadtentwicklungsprojekte, wie die „Parklets“ – und unterstützt Bürger:innen dabei, ihre Ideen umzusetzen (Verein Lokale Agenda 21 in Wien, 2025). Diese formalen Prozesse sind oft inklusiv, doch die Umsetzungsverbindlichkeit hängt von politischen Entscheidungen ab. Nach dem Stufenmodell nach Wright, Block und Unger (Abb. 8) erreicht diese Beteiligungsform den Bereich der Partizipation, da Bürger:innen und Stadt gemeinsam an Lösungen arbeiten und die Ergebnisse oft verbindlich umgesetzt werden.

Der Partizipationsprozess zur Neugestaltung der Argentinierstraße zu einer verkehrsberuhigten Fahrradstraße zeigt, wie die Meinung von Bürger:innen aktiv in Radinfrastrukturplanungen einfließen kann. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden die Anrainer:innen befragt und hatten die Möglichkeit, zwischen zwei vorgeschlagenen Varianten zu wählen, was ihnen teilweise Entscheidungskompetenz einräumte. Nach dem Stufenmodell nach Wright, Block und Unger (Abb. 8) erreicht dieses Format den Bereich der Partizipation, da die Rückmeldungen nicht nur angehört, sondern direkt in die Planung eingeflossen sind. Aufgrund der Möglichkeit, zwischen zwei Varianten zu entscheiden, nähert sich der Prozess der Stufe 7 („teilweise Entscheidungskompetenz“), da Bürger:innen hier aktiv an der Entscheidungsfindung beteiligt waren. Besonders im Bereich der Radinfrastrukturplanung zeigt dieses Beispiel, dass partizipative Prozesse dazu beitragen können, die Akzeptanz für Veränderungen im Straßenraum zu erhöhen. Auf die Details wird im Kapitel 6 „Case Study Argentinierstraße“ genauer eingegangen.

Ergänzend dazu bieten regelmäßige Gremien wie die Verkehrskommission Interessensvertretungen Einblick in geplante Maßnahmen und beraten bei wichtigen Projekten. Nach dem Stufenmodell nach Wright, Block und Unger (Abb. 8) entsprechen solche Gremien der Vorstufe der Partizipation, da die Beteiligung auf Beratungsebene bleibt und die endgültige Entscheidungsbefugnis meist bei der Verwaltung und Politik liegt (Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024).

2024 wurde das „Büro für Mitwirkung“ als zentrale Anlaufstelle für Bürger:innenbeteiligung geschaffen. Es bietet Formate wie die Werkstatt für Mitwirkung, die aktiv in den öffentlichen Raum geht, und setzt auf eine inklusivere Beteiligungskultur, insbesondere für schwer erreichbare Gruppen wie Menschen mit geringem Einkommen oder ohne österreichische Staatsbürgerschaft (Stadt Wien, o. J.-b). Nach dem Stufenmodell nach Wright, Block und Unger (Abb. 8) bewegen sich diese Formate je nach Einbindung der Bürger:innen zwischen Stufe 5 („Einbeziehung“) und Stufe 6 („Mitbestimmung“). Insbesondere dann, wenn Bürger:innen aktiv in die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen eingebunden werden, erreichen diese Formate den Bereich der echten Partizipation.

Dieses Format ermöglicht Bürger:innen, Ideen für Klimaschutzprojekte einzubringen. Über 1.600 Ideen wurden im dritten Durchgang gesammelt und von einer Bürger:innenjury bewertet, was eine innovative Verbindung von Zivilgesellschaft und Verwaltung schafft (Stadt Wien, o. J.-h). Nach dem Stufenmodell (Abb. 8) erreicht das Wiener Klimateam die Partizipation Stufe, da Bürger:innen aktiv in die Entscheidungsfindung eingebunden werden und ihre Ideen konkret

weiterentwickelt werden. Die enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Expert:innen und Bürger:innen macht dieses Format zu einem Beispiel für echte Partizipation.

Die vorgestellten Formate zeigen die Bandbreite der Partizipationsmöglichkeiten in Wien. Während innovative Ansätze wie das Klimateam und das Büro für Mitwirkung versuchen, eine inklusivere und kooperative Beteiligung zu etablieren, bleibt die Verbindlichkeit vieler Formate eine zentrale Herausforderung. Gerade bei der Neuverteilung des Straßenraums, wie im Radinfrastrukturausbau, zeigt sich, dass Partizipation nicht nur Akzeptanz schaffen, sondern auch zu besseren Lösungen führen kann. Die Frage, ob stärkere Institutionalisierung oder verbindlichere Verfahren nötig sind, bleibt eine zentrale Diskussion für die zukünftige Stadtentwicklung.

5.3.2. Allgemeine Herausforderungen der Partizipation

Die Literatur zeigt verschiedene Herausforderungen, die Partizipation allgemein erschweren. Ursula Stein kritisiert, dass Partizipationsprozesse häufig als Alibi dienen, ohne reale Einflussmöglichkeiten zu bieten (Stein, 2020, S. 15 f). Besonders marginalisierte Gruppen wie Menschen mit Migrationshintergrund werden durch bestehende Formate kaum erreicht, da sprachliche und kulturelle Barrieren eine Teilnahme erschweren (Dialog Plus, 2019, S. 12). Auch komplexe Verfahren und fehlende Standardisierung hemmen eine effektive Beteiligung. Viele Bürger:innen empfinden solche Hürden als abschreckend, was die Teilnahmequote senkt (Dialog Plus, 2019, S. 10 ff). Diese Herausforderungen können sich auch auf Beteiligungsprozesse im Bereich der Radinfrastruktur auswirken, insbesondere wenn Beteiligungsverfahren nicht niederschwellig gestaltet sind. Die Komplexität von Planungsverfahren, fehlende Transparenz oder unklare Einflussmöglichkeiten können dazu führen, dass bestimmte Gruppen nicht ausreichend in Planungen einbezogen werden.

Ein Ansatz zur Verbesserung könnte die stärkere Institutionalisierung von Partizipationsprozessen sein. Zwar besteht hierbei die Gefahr von Verzögerungen oder Ablehnungen, jedoch bieten moderne Methoden die Möglichkeit, die Bedürfnisse der Menschen effizienter einzuholen und mit den städtischen Zielen in Einklang zu bringen. Ein solcher Ansatz könnte die Partizipation deutlich voranbringen (Barbara Laa, 12.09.2024).

Ein weiterer zentraler Punkt für erfolgreiche Partizipation ist die Kommunikation und Transparenz. Zudem gibt es starke Unterschiede zwischen den Bezirken, die durch die föderalistische Struktur bedingt sind. Hier wird ebenfalls Verbesserungsbedarf bei der

Kommunikation gesehen, um Prozesse transparenter und nachvollziehbarer zu gestalten (Barbara Laa, 12.09.2024).

Diese Herausforderungen verdeutlichen, dass sowohl strukturelle als auch soziale Barrieren überwunden werden müssen, um Partizipation inklusiver zu gestalten. Gerade bei Beteiligungsprozessen erfordert dies verbindlichere Verfahren, niederschwellige Beteiligungsformate und transparente Kommunikationsprozesse, um eine breite Einbindung der Bevölkerung zu ermöglichen. Obwohl Partizipation in Wien zunehmend an Bedeutung gewinnt, bleibt sie oft durch diese Barrieren eingeschränkt. Besonders die Balance zwischen Angebots- und Nachfrageplanung sowie die Diskrepanz zwischen städtischen Strategien und lokalen Bedürfnissen machen deutlich, dass Partizipationsprozesse komplex und vielschichtig sind. Gleichzeitig bleibt das Engagement der Zivilgesellschaft unverzichtbar, um Defizite in der Infrastrukturplanung aufzudecken und die Interessen der Bevölkerung stärker zu berücksichtigen. Um Partizipation effektiver zu gestalten, sind verbindlichere Verfahren, eine gezieltere Ansprache marginalisierter Gruppen und die Stärkung informeller Formate essenzielle Schritte für zukünftige Planungsansätze.

6. Case Study Argentinierstraße

Die Argentinierstraße im 4. Wiener Gemeindebezirk ist ein prominentes Beispiel für den Radinfrastrukturausbau in Wien. Mit ihrer Fertigstellung im Jahr 2024 wurde nicht nur ein wichtiger Lückenschluss im Hauptradverkehrsnetz Süd erreicht, sondern auch ein neues gestalterisches und funktionales Konzept für Fahrradstraßen nach niederländischem Vorbild umgesetzt (vgl. Stadt Wien, o. J.-c; Rachbauer 2024). Die Niederlande gelten als Vorreiter in der Entwicklung und Umsetzung hochwertiger Radinfrastruktur, die Henk Dekker in seinem Buch „Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920–2020“ (2022) als ein über Jahrzehnte gewachsenes und weiterentwickeltes System beschreibt. Sjors van Duren, niederländischer Stadtplaner und Berater für Fahrradmobilität, hat die Stadt Wien und den Bezirk bei der Gestaltung der Argentinierstraße beraten. Im Zuge der feierlichen Eröffnung der Fahrradstraße gab er im Interview mit Stefanie Rachbauer (Der Standard, 2024) Einblicke in seine Einschätzungen und Erfahrungen. Die 1,3 Kilometer lange Straße verbindet zentrale Knotenpunkte wie den Hauptbahnhof und die Innenstadt und spielt somit eine bedeutende Rolle im städtischen Radverkehrskonzept. Neben der infrastrukturellen Funktion trägt die Umgestaltung durch umfangreiche Begrünungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Umgebung bei (Stadt Wien, o. J.-c). Die Umgestaltung der Argentinierstraße wurde von der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur nicht nur umfassend geplant, sondern auch intensiv dokumentiert und kommuniziert. Besonders hervorzuheben ist der mehrstufige Beteiligungsprozess, der sowohl durch Einbindung der Anrainer:innen als auch durch transparente Informationen begleitet wurde (Stadt Wien, o. J.-c; Mobilitätsagentur Wien, o. J.-a). Diese systematische Herangehensweise macht die Argentinierstraße zu einem geeigneten Beispiel, um die generellen Planungs- und Entscheidungsprozesse genauer zu analysieren und nachzuvollziehen.

Das Kapitel ist in die wesentlichen Prozessphasen – von der strategischen Planung über die Abstimmung und Umsetzung bis hin zur Evaluierung – gegliedert. Diese Struktur orientiert sich an den zuvor beschriebenen allgemeinen Prozessschritten und folgt der in der Prozessgrafik dargestellten Abfolge. Dadurch wird eine direkte Verbindung zwischen dem allgemeinen Planungsprozess und der konkreten Umsetzung am Beispiel der Argentinierstraße hergestellt. Darüber hinaus bieten die gewonnenen Daten aus den Expert:innen- Interviews mit Susanne Reichard und einem Mitarbeiter der Mobilitätsagentur wertvolle Hintergrundinformationen zu

den Prozessphasen im Fall der Argentinierstraße und zeigen dabei besonders auch die Herausforderungen und Hürden dahinter auf. Das Kapitel bietet nicht nur Einblicke in die praktische Anwendung theoretischer Ansätze, sondern zeigt auch, wie Bürger:innenbeteiligung und internationale Expertise erfolgreich in die Gestaltung eingebunden werden können.

6.1. Strategische Planung und Initiierung

Die Argentinierstraße war schon in den 1990er-Jahren ein zentrales Anliegen der Verkehrsplanung, da der bestehende Radweg als unzureichend und unsicher galt. Insbesondere Kreuzungsbereiche waren für Radfahrer:innen gefährlich, was zu Forderungen nach einer Verbesserung führte (Susanne Reichard, 01.08.2024). Bereits in dieser Phase führten politische Konflikte und die Priorisierung des motorisierten Verkehrs immer wieder zu Verzögerungen. Ein einstimmiger Beschluss des Bezirks sah vor, die Straße im Zuge von Bauarbeiten am Gasnetz umzugestalten und neue Radinfrastruktur zu errichten. Der Vorschlag wurde jedoch abgelehnt, da die Entscheidungskompetenz für Hauptradrouten auf Stadtebene lag. Dies verhinderte die Umsetzung der geplanten Maßnahmen und zeigte bereits damals die Herausforderungen in der Abstimmung zwischen Bezirk und Stadtregierung (Susanne Reichard, 01.08.2024).

Bei einem neuen Anlauf zur Umgestaltung im Jahr 2021 spielte die veränderte politische Zusammensetzung eine entscheidende Rolle für den Projektfortschritt. Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur erklärte, dass die neue Bezirksvorsteherin durch ihren frischen Wind und ihre Bereitschaft das Projekt unterstützt habe. Gleichzeitig habe die Stadträtin durch starken Rückenwind für den Radverkehr maßgeblich zur Umsetzung beigetragen. Diese politische Konstellation schuf eine günstige Ausgangslage, die den Planungsprozess vorantrieb und eine raschere Umsetzung ermöglichte (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Auf dieser Grundlage spielte die Mobilitätsagentur Wien eine Schlüsselrolle bei der Initiierung des Projekts und fungierte als Schnittstelle zwischen der Stadtverwaltung, politischen Entscheidungsträger:innen und der Zivilgesellschaft. Bereits in einer Frühphase des Projekts wurde ein mehrstufiger Bürger:innenbeteiligungsprozess gemeinsam mit der Bezirksvorstehung initiiert. Dabei wurde festgelegt, dass die Ergebnisse der Befragung eine zentrale Rolle für die weitere Planung spielen würden. So wurden Wünsche und Meinungen der Bevölkerung systematisch erhoben und als Grundlage für die Variantenentwicklung genutzt (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Ein weiterer wichtiger Schritt in der strategischen Planung war die Analyse der bestehenden Infrastruktur und die Identifikation von Defiziten. Dazu zählten die unzureichende Breite des Radwegs, problematische Kreuzungsbereiche und die fehlende Entflechtung von Rad- und Fußverkehr (Holländer & Eckel, 2024). Diese Erkenntnisse bildeten die Grundlage für die strategische Neugestaltung der Argentinierstraße. Ziel war es, eine klimafreundliche, sichere und attraktive Infrastruktur zu schaffen. Gleichzeitig sollte der Radverkehr gezielt gefördert und der öffentliche Raum aufgewertet werden (vgl. Mobilitätsagentur Wien, o. J.-a; Rachbauer, 2024).

Das Projekt wurde als wichtiger Lückenschluss im Hauptradverkehrsnetz Süd definiert, das zentrale Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof schafft (Stadt Wien, o. J.-c). Diese Ziele stehen im Einklang mit der Smart-City-Klimarahmenstrategie der Stadt Wien, die die Förderung des Umweltverbunds und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs priorisiert (Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 2022).

6.2. Abstimmung und Beschlussfassung

Die Einbindung der Bevölkerung war ein zentraler Bestandteil der Planung der Argentinierstraße. Ein besonders umfangreicher Beteiligungsprozess begann bereits im Jahr 2022, bei dem Anrainer:innen frühzeitig eingebunden wurden. In einer ersten Befragung wurden zentrale Anliegen erfasst, wie etwa die Wichtigkeit von Begrünung, Abkühlung und weniger Asphalt, Verkehrsberuhigung und breiteren Gehsteigen. Aufbauend auf diesen Rückmeldungen wurden zwei Gestaltungsvarianten entwickelt (Mobilitätsagentur Wien, o. J.-a.):

Variante A („Die Geradlinige“): Ein Zwei-Richtungs-Radweg mit klarer Trennung der Verkehrsbereiche (Abb. 9). Variante B („Die Flexible“): Eine Fahrradstraße mit mehr Potenzial für Begrünung und breitere Gehsteige (Abb. 10).



Abbildung 9: Variante A, Quelle: Mobilitätsagentur Wien – Illustration: Dialog Plus, Claudia Marschall
Foto: Christian Fürthner



Abbildung 10: Variante B, Quelle: Mobilitätsagentur Wien – Illustration: Dialog Plus, Claudia Marschall
Foto: Christian Fürthner

In einer Abstimmung im Juni 2022 sprachen sich 85,5 % der Teilnehmer:innen für Variante B aus, die daraufhin weiter ausgearbeitet wurde. Die Gestaltung als Fahrradstraße mit rotem Asphalt und multifunktionalen Flächen soll nicht nur zur Verkehrsberuhigung beitragen, sondern bietet aufgrund des Straßenquerschnitts mit schmaleren Verkehrsflächen auch mehr Potenzial für zusätzliche Begrünung und Aufenthaltsqualität (Mobilitätsagentur Wien, o. J.-a.).

Die Planung der Argentinierstraße erforderte eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Mobilitätsagentur, der Bezirksvorstehung Wieden sowie den zuständigen Magistratsabteilungen, insbesondere der MA 28 (Straßenbau und -verwaltung). Als Teil des Hauptradverkehrsnetzes fiel das Projekt in die Zuständigkeit der Stadt, wobei die Bezirksvertretung eine wichtige Rolle im Abstimmungsprozess spielte. Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur betonte, dass die Kooperation mit der Bezirksvorstehung und die ergebnisoffene Gestaltung des Prozesses entscheidend für den Projektfortschritt waren (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Der Beteiligungsprozess führte nicht nur zu einer höheren Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung, sondern trug auch dazu bei, politisch festgefahrene Positionen aufzubrechen. Ein Mitarbeiter der Mobilitätsagentur hob hervor: „Das hat uns Rückenwind gegeben, da die Ziele der Stadt Wien – etwa Entsiegelung, weniger Autoverkehr und Förderung der aktiven Mobilität – genau damit übereinstimmen. Wir können dann sagen: ‚Passt, wir können diese Maßnahmen, die wir auch gerne umsetzen wollen, umsetzen, weil das da draußen mitgetragen wird. Also ist Bürger:innenbeteiligung erfahrungsgemäß ein Mehrwert, weil sie hilft, die Planung voranzutreiben und erfolgreich umzusetzen – nicht umsetzen und sich dadurch Kritik einzuheimsen, sondern im Gegenteil: Die Akzeptanz wächst dadurch“ (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Ein zentrales Steuerungsgremium war das Projektkernteam, das bereits 2021 gegründet wurde, um die Planung und Koordination der Argentinierstraße zu begleiten. Dieses Gremium diente als Plattform für die Abstimmung zwischen den Magistratsabteilungen und anderen relevanten Akteur:innen und legte den Grundstein für strategische Entscheidungen wie die Priorisierung der Argentinierstraße im städtischen Radbauprogramm (Holländer & Eckel, 2024).

Trotz der positiven Ergebnisse aus der Bürger:innenbeteiligung und den verwaltungsinternen Abstimmungen war das Projekt nicht frei von Herausforderungen. Eine Hürde stellte die Finanzierung dar. Während die Planung und der Umbau aus dem städtischen Zentralbudget finanziert wurden, obliegt die langfristige Erhaltung der Straße den Bezirken. Dies führte zu Diskussionen über die finanzielle Belastung und die zukünftige Verantwortung für Instandhaltungsmaßnahmen (Susanne Reichard, 01.08.2024). Der Bund war an diesem Projekt nicht direkt beteiligt, sondern fördert Radverkehrsinfrastruktur lediglich im Rahmen von Klimaaktiv-Programmen mit bis zu 50 % der Projektkosten, sofern die Maßnahmen den Richtlinien der RVS Radverkehr entsprechen (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

6.3. Planung

Die Planung der Argentinierstraße verfolgte das Ziel, eine Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild zu schaffen, die Sicherheit und Funktionalität mit einer attraktiven Gestaltung verbindet. Besonderer Fokus lag auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Entflechtung von Rad- und Fußverkehr sowie der Optimierung des Straßenraums für unterschiedliche Nutzungen (vgl. Mobilitätsagentur Wien, o. J.-a; Mobilitätsagentur Wien, 2023a; Rachbauer, 2024).

Die zentralen technischen Merkmale der neuen Fahrradstraße umfassen:

- **Rot eingefärbter Asphalt:**
Die gesamte Fahrbahn wird rot eingefärbt, um die Vorrangverhältnisse für Radfahrende klar hervorzuheben. Diese Maßnahme verbessert die Sichtbarkeit der Fahrradstraße und trägt sowohl zur Orientierung als auch zur Sicherheit bei (vgl. Rachbauer, 2024).
- **Neugestaltung der Verkehrsführung & Einbahnregelung:**
Durch die Drehung der Einbahnführung in mehreren Abschnitten wird der Kfz-Verkehr beruhigt, während die Erreichbarkeit für Anrainer:innen erhalten bleibt. Radfahrende haben auf der Fahrradstraße Vorrang, dürfen in beide Richtungen fahren und werden

durch Querlinien im Belag sowie einen Verschwenk der Fahrbahn zusätzlich geschützt (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2023a).

- Breite Fahrbahn & Multifunktionsflächen für mehr Sicherheit & Komfort:

Die 5 Meter breite Kernfahrbahn erlaubt das Nebeneinanderfahren von bis zu drei Fahrrädern und verhindert zugleich das Parken in zweiter Spur. Auf beiden Seiten der Fahrbahn sorgt ein 40 cm breiter Pflasterstreifen für mehr Abstand zu parkenden Autos und dient als Dooring-Zone. Zudem bleibt die gesamte Gestaltung durch einen Höhenunterschied von weniger als drei Zentimetern zwischen Fahrbahn und Multifunktionsflächen barrierefrei. Die 2,5 Meter breiten Multifunktionsflächen bieten Platz für Begrünung, Parkplätze, Fahrradständer und Wien-Mobil-Stationen (vgl. Holländer & Eckel, 2024).

- Begrünung & Verbesserung des Mikroklimas:

Die Argentinierstraße wird zu einer begrünten Lebensader im 4. Bezirk. Rund 1.000 m² Asphalt werden entsiegelt und durch Grünflächen ersetzt. Fast 100 neue Beete, 60 Bäume und zahlreiche Sträucher sorgen für Schatten und Kühlung. Eine helle Pflasterung im Gehbereich trägt zusätzlich zur Temperaturregulierung bei. Neben neuen Aufenthaltsräumen entstehen Bänke, Trinkhydranten und Beschattungselemente (vgl. Mobilitätsagentur, 2023a).

Neben der funktionalen Gestaltung spielt auch die Symbolkraft der Fahrradstraße eine wichtige Rolle. Sjors van Duren hebt hervor, dass die baulichen Details nicht nur der Sicherheit dienen, sondern auch die Fahrradfreundlichkeit der Straße klar unterstreichen sollen. Zudem betont er, dass schrittweise Verbesserungen und provisorische Lösungen wertvolle Grundlagen für langfristige Maßnahmen bieten können. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass solche Ansätze die Akzeptanz erhöhen und zusätzlichen Druck schaffen können, weitergehende Maßnahmen umzusetzen (Rachbauer, 2024).

Die Argentinierstraße wurde als Teil des Hauptradverkehrsnetzes strategisch in die städtische Verkehrsplanung eingebettet. Ziel war es, bestehende Defizite zu beheben und die Verbindung im Radlangstreckennetz Süd zu stärken, das den Hauptbahnhof und angrenzende Bezirke mit dem Zentrum verbindet (vgl. Stadt Wien, o. J.-c; Stadt Wien, 2024a; Mobilitätsagentur Wien, o. J.-a). Während Radinfrastrukturprojekte häufig dann umgesetzt werden, wenn ohnehin Bauarbeiten an Versorgungsleitungen oder Verkehrsanlagen stattfinden, war dies bei der Argentinierstraße nicht der Fall. Vielmehr stellte das Projekt für die Einbautenträger selbst ein „Window of Opportunity“ dar, um anstehende Sanierungen an unterirdischen Leitungen wie

Wasser, Gas und Strom durchzuführen: „Eigentlich war dieses Projekt dann ein Window of Opportunity für die ganzen Einbautenträger, ihre Einbauten neu zu machen, aber deswegen hat es sich fast verzögert“ (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Diese Koordination verhinderte spätere Baustellen und reduzierte langfristig sowohl Kosten als auch zeitliche Verzögerungen. Gleichzeitig zeigt dies, wie externe Faktoren die Planungsphase beeinflussen und zusätzliche Koordination erforderlich machten. Durch die Integration in übergeordnete Strategien wurde sichergestellt, dass das Projekt sowohl lokal als auch stadtweit einen nachhaltigen Mehrwert schafft.

6.4. Umsetzung

Die Umsetzung der Argentinierstraße begann im November 2023 und wurde planmäßig am 9. Dezember 2024 mit einem Fest feierlich eröffnet (Stadt Wien, o. J.-c). Der Bauprozess war in mehrere Phasen unterteilt, um die Verkehrsbeeinträchtigungen für Anwohner:innen und andere Verkehrsteilnehmer:innen so gering wie möglich zu halten (Holländer & Eckel, 2024).

Die Umsetzung folgte einem klar strukturierten Straßenplanungsprozess, der in mehreren Phasen organisiert war, wie in der Präsentation von Holländer & Eckel (2024) beschrieben:

- **Verkehrskonzept:** Diese Phase legte die grundlegenden Ziele der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Radinfrastruktur fest. Dabei wurden erste Szenarien für die künftige Verkehrsführung entwickelt.
- **Straßenplanung:** Aufbauend auf dem Verkehrskonzept wurde die technische Straßenplanung konkretisiert. Dabei ist es wichtig, dass Standards eingehalten werden und auf lokale Gegebenheiten eingegangen wird.
- **Freiraumplanung:** Parallel zur Straßenplanung wurde die Gestaltung des Freiraums geplant, einschließlich Begrünung, multifunktionaler Flächen und Aufenthaltsbereiche. Diese Phase zielte darauf ab, die Straße nicht nur funktional, sondern auch als Aufenthaltsraum attraktiv zu gestalten.
- **Bauphasenplan:** Abschließend wurden die Umsetzungsarbeiten in zeitlich und räumlich abgegrenzte Bauphasen unterteilt, um die Auswirkungen auf Anrainer:innen und den Verkehr so gering wie möglich zu halten

Diese strukturierte Herangehensweise stellte sicher, dass die technische Planung, die Freiraumgestaltung und die eigentlichen Bauarbeiten nahtlos ineinandergreifen konnten, um das Projekt effizient umzusetzen (Holländer & Eckel, 2024).

Die Umsetzung der Argentinierstraße stellte hohe Anforderungen an die Koordination zahlreicher Akteur:innen, darunter die Magistratsabteilungen MA 28 (Straßenbau) und MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) sowie externe Einbautenträger. Diese Zusammenarbeit war entscheidend, um die Bauzeit zu minimieren und die Projekteffizienz zu erhöhen (Holländer & Eckel, 2024). Zu den Herausforderungen gehörte außerdem die Einhaltung des straffen Zeitplans, insbesondere vor dem Hintergrund der engen Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen. Die hohe Komplexität der Planung und Umsetzung verlangte ein hohes Maß an Koordination und Flexibilität, um die unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnisse der Akteur:innen zu berücksichtigen (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Während der Bauarbeiten wurden die Bevölkerung und die Anrainer:innen regelmäßig durch Updates und Informationen auf dem Laufenden gehalten. Diese erfolgten über digitale Kanäle wie die Webseite der Mobilitätsagentur, aber auch durch direkte Informationsschreiben, die an Haushalte und Geschäfte im betroffenen Bereich verteilt wurden (Holländer & Eckel, 2024).

6.5. Evaluierung und Anpassungen

Nach der Fertigstellung der Argentinierstraße am 9. Dezember 2024 begann eine Evaluierungsphase, in der beobachtet wird, wie die neue Infrastruktur genutzt und angenommen wird. Ziel dieser Beobachtung ist es, die Funktionalität und Akzeptanz der Fahrradstraße fundiert zu bewerten. Laut einem Mitarbeiter der Mobilitätsagentur wird dabei geprüft: „Was funktioniert gut? Was können wir übernehmen?“ (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Falls Schwachstellen identifiziert werden, könnten basierend auf den Ergebnissen der Beobachtungsphase gezielte Anpassungen vorgenommen werden. Aspekte wie die Verbesserung der Sicherheit, die Nutzung der Multifunktionsflächen und die Nutzer:innenfreundlichkeit stehen dabei besonders im Fokus. Gleichzeitig wird abgewogen, welche Maßnahmen essenziell sind und welche unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten tragfähig bleiben: „Man muss bei jedem Projekt individuell betrachten: Was ist wirklich essenziell? Wie kann das zukünftig umgesetzt werden? Und was kann und möchte man sich leisten?“ (MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

6.6. Fazit zur Case Study

Die Planung und Umsetzung der Argentinierstraße zeigt einen idealtypischen Planungs- und Partizipationsprozess, der sich durch umfassende Dokumentation, transparente Kommunikation und eine intensive Einbindung der Bevölkerung auszeichnet. Vergleicht man diesen Ablauf mit anderen Radinfrastrukturprojekten, wird deutlich, dass es sich um ein Leuchtturmprojekt handelt, das nicht als Standardfall betrachtet werden kann. Besonders in Bezug auf Budget, Planungsaufwand und Öffentlichkeitsarbeit hebt es sich von vielen anderen Projekten ab.

Die Argentinierstraße zeigt, dass eine detaillierte Dokumentation und transparente Kommunikation eine entscheidende Rolle für die Nachvollziehbarkeit von Planungsprozessen spielen. Der Vergleich mit anderen Projekten wird dadurch erschwert, dass viele Verkehrsplanungen nicht systematisch dokumentiert oder öffentlich zugänglich gemacht werden. Eine standardisierte Erfassung von Entscheidungsprozessen könnte künftig helfen, Best Practices aus erfolgreichen Projekten besser zu identifizieren und auf andere Vorhaben zu übertragen.

Gleichzeitig bietet die Argentinierstraße eine Chance für die zukünftige Radverkehrsplanung. Durch eine gezielte Evaluierung der Maßnahmen kann ermittelt werden, welche Elemente – etwa der rote Asphalt oder die veränderte Verkehrsführung – langfristig erfolgreich sind und welche gegebenenfalls optimiert oder nicht weiterverfolgt werden sollten.

Bei der Planung der Argentinierstraße wurde gezielt auf internationale Expertise zurückgegriffen, insbesondere auf jahrzehntelange Erfahrungen aus den Niederlanden. Dies zeigt, dass durch den Wissenstransfer bewährte Konzepte erfolgreich adaptiert werden können, ohne für jede Maßnahme völlig neue Ansätze entwickeln zu müssen. Gleichzeitig bietet ein solches Vorzeigeprojekt die Möglichkeit, selbst Erkenntnisse zu gewinnen, die für zukünftige Planungen von Nutzen sein können. Das Projekt kann somit als Referenz für künftige Planungen dienen und einen wertvollen Beitrag zur Weiterentwicklung partizipativer Prozesse im Radinfrastrukturausbau leisten.

7. Evaluierung, Conclusio und Ausblick

Diese Diplomarbeit “Radinfrastrukturausbau in Wien: Eine Analyse der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie ihrer Auswirkungen auf Entscheidungsprozesse” nahm sich zum Ziel die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen des Radinfrastrukturausbaus in Wien zu beleuchten. Gleichzeitig wurden die Rollen und Interaktionen der beteiligten Akteur:innen im Planungs-, Partizipations- und Entscheidungsprozess der Radinfrastruktur eingehend untersucht. Diese Ergebnisse werden im Folgenden im Detail evaluiert, um die Forschungsfragen umfassend zu beantworten sowie zentrale Hindernisse und mögliche Lösungsansätze zu identifizieren. Abschließend werden die wichtigsten Erkenntnisse in der Conclusio zusammengetragen und ein Ausblick für zukünftige Herausforderungen gegeben.

7.1. Evaluierung

7.1.1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen bilden, wie in dem Kapitel 3.1. dargestellt, die Grundlage für den Ausbau der Radinfrastruktur in Wien und definieren, welche Infrastrukturelemente zulässig sind. Zu den zentralen gesetzlichen Vorgaben gehören die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Fahrradverordnung, die Infrastrukturen wie Radwege, Fahrradstraßen und Begegnungszonen rechtlich verankern. Sie legen fest, wie diese Infrastruktur Typen ausgestaltet und genutzt werden können.

Wie im Kapitel 3.2. erläutert, bringt die rechtliche Zuordnung der Radinfrastruktur zum Straßenraum eine klare Kompetenzverteilung zwischen Bund, Bundesländern und Gemeinden mit sich. Diese Verteilung hängt von der Klassifizierung der Straßen ab und ist im Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) geregelt. Während Bundesstraßen in die Zuständigkeit des Bundes fallen (Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG) und Landesstraßen durch die Landesgesetze geregelt sind, obliegt die Verwaltung lokaler Verkehrsflächen den Gemeinden (Artikel 118 Abs. 3 Z 4 B-VG).

In Wien sieht die Wiener Stadtverfassung (§ 103 Abs. 1 (3) und (4)) eine klare Kompetenzverteilung zwischen dem Hauptradverkehrsnetz und dem Erschließungsnetz vor. Die MA 18 ist für die Planung des Hauptradverkehrsnetzes zuständig, das aus übergeordneten

Verbindungen wie dem Donaukanalradweg und dem Gürtelradweg besteht. Dieses Netz wird zentral aus dem Stadtbudget finanziert, während die Instandhaltung in den Zuständigkeitsbereich der Bezirke fällt. Für das Erschließungsnetz, das der lokalen Anbindung dient, sind hingegen die Bezirke selbst sowohl für die Planung als auch für die Umsetzung verantwortlich. Diese differenzierte Regelung führt zu einer zentralen Steuerung der Hauptverkehrsrouten, während die Qualität und Ausstattung der lokalen Radinfrastruktur je nach Bezirk variieren kann.

Auf Landesebene gibt es in Wien im Gegensatz zu anderen Bundesländern wie Niederösterreich oder Vorarlberg keine spezifischen Regelungen, die die Ausgestaltung von Radinfrastruktur oder die Integration sicherer Rad- und Fußinfrastruktur explizit vorschreiben. Die Wiener Stadtverfassung regelt lediglich die Kompetenzverteilung zwischen Stadt und Bezirken, während die Wiener Bauordnung keine detaillierten Vorgaben zur Gestaltung von Radinfrastruktur enthält. Dies steht im Kontrast zu Niederösterreich und Vorarlberg, wo das Landesstraßengesetz explizit verlangt, dass neue Straßenprojekte sichere Rad- und Fußinfrastruktur berücksichtigen müssen. In Wien gibt es hingegen keine landesrechtlichen Mindestvorgaben für Radinfrastruktur, weshalb die konkrete Umsetzung auf städtischer und bezirklicher Ebene stark variiert.

Eine stärkere gesetzliche Verankerung spezifischer Ziele für den Radverkehr – etwa durch die Wiener Bauordnung – könnte die städtischen Behörden dazu verpflichten, den Ausbau und die Verbesserung der Radinfrastruktur konsequenter voranzutreiben. Dies würde nicht nur den bestehenden Ambitionen Wiens als fahrradfreundliche Stadt Nachdruck verleihen, sondern auch sicherstellen, dass Bezirke, die weniger aktiv in der Radverkehrsförderung sind, trotzdem verbindlich zur Umsetzung von Mindeststandards verpflichtet werden.

In Kapitel 3.3. wurde hervorgehoben, dass die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) Radverkehr eine wichtige Rolle spielen, da sie technische Standards für die Planung von Radinfrastruktur enthalten. Diese sind jedoch nicht rechtlich bindend, sondern dienen lediglich als Empfehlungen. In der Praxis werden sie dennoch häufig als Referenz genutzt; so sind beispielsweise auch Bundesförderungen zum Radverkehr an diese Richtlinien geknüpft. Die rechtliche Verbindlichkeit der RVS wird im Masterplan Radfahren 2030 explizit empfohlen und auch in der Fachliteratur sowie von Expert:innen regelmäßig gefordert, um eine einheitlichere und verbindlichere Grundlage für die Planung zu schaffen. Eine verpflichtende Anwendung der RVS könnte jedoch auch Probleme mit sich bringen. Aufgrund baulicher Gegebenheiten, wie etwa U-Bahn-Aufgängen oder schmalen Straßenquerschnitten, können

bestimmte Mindestbreiten oft nicht eingehalten werden. Eine starre Verpflichtung könnte daher dazu führen, dass Projekte nicht realisiert werden könnten, selbst wenn pragmatische Lösungen verfügbar wären.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die tatsächliche Umsetzung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen. Instrumente wie die Fahrradstraße sind mittlerweile rechtlich verankert, doch der Erfolg hängt stark davon ab, wie sie geplant und umgesetzt werden. Eine bloße Verordnung nach den Vorgaben der StVO reicht nicht aus, um eine sichere und klar erkennbare Radverbindung zu schaffen, bei der für alle Verkehrsteilnehmer:innen deutlich wird, dass sich Fahrräder und Kfz die Fahrbahn teilen und Radfahrende Vorrang haben.

Die in Kapitel 6. dargestellte Case Study Argentinierstraße zeigt, dass begleitende Maßnahmen entscheidend sind, um die gewünschte Sicherheit und Akzeptanz zu gewährleisten. Elemente wie ein roter Belag und ein heller Randstreifen erhöhen die Sichtbarkeit der Fahrradstraße, während die teils verschwenkte Fahrbahn und Querlinien im Boden das Tempo von Autos reduzieren. Zusätzlich beruhigt die abschnittsweise Umkehr der Einbahn den Verkehr insgesamt und steigert die Sicherheit der Radfahrenden. Ebenso spielt die Reduktion von Parkflächen eine wichtige Rolle, da durch parkende Fahrzeuge sowohl Quell- als auch Zielverkehr entsteht, der den Verkehrsfluss stören und die Sicherheit auf der Fahrradstraße beeinträchtigen kann.

Ohne solche begleitenden Maßnahmen verlieren rechtliche Instrumente wie die Fahrradstraße ihre Wirksamkeit und Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmer:innen, da die Qualität der Umsetzung ausschlaggebend dafür ist, ob sie tatsächlich als sichere Radverbindung wahrgenommen wird.

In den letzten Jahren wurde der rechtliche Rahmen mehrfach erweitert, etwa durch die Einführung neuer Anlagearten wie der Fahrradstraße in die StVO (siehe Kapitel 4.2.). Diese Änderungen zeigen, dass sich die rechtlichen Vorgaben für den Radverkehr weiterentwickeln, doch ihre Wirkung hängt stark davon ab, wie sie umgesetzt und angenommen werden. Die Diskussion über ein weitergehendes Mobilitätsgesetz, das verbindliche Vorgaben für den Radverkehr machen könnte, bleibt dabei aktuell und kontrovers. Befürworter:innen sehen darin eine Möglichkeit, klare Ausbauziele zu definieren und den politischen Druck zu erhöhen, während Kritiker:innen befürchten, dass zu starre gesetzliche Regelungen den Handlungsspielraum der lokalen Behörden einschränken könnten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen flexible Möglichkeiten für den Radinfrastrukturausbau bieten, gleichzeitig jedoch keine ausreichenden verbindlichen Vorgaben enthalten, um eine konsequente Umsetzung sicherzustellen. Dies lässt viel Handlungsspielraum für politische Entscheidungen.

7.1.2. Politische Rahmenbedingungen

Während die rechtlichen Rahmenbedingungen die Grundlage schaffen, sind es die politischen Akteur:innen, die maßgeblich über die tatsächliche Umsetzung der Radinfrastruktur entscheiden. Änderungen an der StVO oder der Fahrradverordnung erfolgen auf Bundesebene und benötigen eine einfache Mehrheit im Nationalrat, während auf Gemeindeebene der Gemeinderat über konkrete Projekte entscheidet. Zusätzlich haben die Bezirke ein Mitspracherecht, insbesondere bei der Gestaltung des Erschließungsnetzes. Diese föderale Struktur führt jedoch häufig zu Konflikten und Verzögerungen, da die Stadt Wien für die Errichtung neuer Infrastruktur zuständig ist, während die Bezirke für deren Erhaltung aufkommen müssen. Diese finanziellen Belastungen führen dazu, dass Projekte auf Bezirksebene häufig blockiert oder verzögert werden. Der Stadtrechnungshof und die MA 18 haben daher vorgeschlagen, die Erhaltungskosten zentral zu finanzieren, um eine konsistentere Umsetzung sicherzustellen.

Im Rahmen von Kapitel 4.1. wurde aufgezeigt, dass der politische Wille ein entscheidender Faktor für den Erfolg des Radinfrastrukturausbaus in Wien ist. Der Wille lässt sich vor allem an den finanziellen Prioritäten Budget für den Radverkehr und Radinfrastrukturausbau ablesen. Bereits 2014 wurden im STEP 2025 ambitionierte Ziele für den Radverkehr formuliert. Die Umsetzung dieser Strategien blieb jedoch lange hinter den Erwartungen zurück, da das Budget für den Radverkehr bis 2021 vergleichsweise gering war. Erst mit der signifikanten Budgeterhöhung im Jahr 2021 – auf bis zu 26 Millionen Euro jährlich (ca. 13 € pro Kopf) – wurde ein tatsächlicher Wandel erkennbar. Dies zeigt deutlich, dass es weniger auf die Strategiepapiere und Visionen einer Stadt ankommt, sondern darauf, wie viel Budget tatsächlich zur Verfügung gestellt wird, um diese Ziele zu realisieren. Der international renommierte Stadtplaner Brent Toderian bringt dies auf den Punkt: „The truth about a city’s aspirations isn’t found in its vision. It’s found in its budget.“ (Toderian, 2016).

Ein Vergleich mit anderen europäischen Großstädten zeigt jedoch, dass Wien auch nach der Budgeterhöhung deutlich hinterherhinkt. Während Kopenhagen etwa 36 € pro Kopf und Jahr in den Radverkehr investiert, liegt dieser Wert in Oslo bei 70 € und in Utrecht sogar bei 132 €.

Diese Städte müssen jedoch einen Großteil ihres Budgets in die Instandhaltung und Verbesserung bestehender Infrastrukturen investieren, da sie bereits über ein gut ausgebautes Netz verfügen. Wien hingegen steht weiterhin vor der Herausforderung, große Lücken im Hauptradverkehrsnetz zu schließen und ein durchgängiges Netz zu schaffen.

Auch auf Bundesebene gab es in den letzten Jahren vermehrt Förderungen, die den Ausbau vorantreiben sollen. Wie in den Analysen zur Radverkehrspolitik (siehe Kapitel 4.1.) erläutert, hat der Bund die finanziellen Mittel für den Radverkehr signifikant erhöht. Dennoch zeigt der internationale Vergleich, dass die Stadt trotz der Fortschritte noch deutlich Luft nach oben hat. Die Herausforderung liegt nicht in den Zielen der Stadt Wien, die zeitgemäß und wichtig sind, sondern in den fehlenden Maßnahmen und der bisherigen Unterfinanzierung, die den Fortschritt über Jahre gehemmt haben.

In Kapitel 4. wurden die ambitionierten Ziele der Stadt Wien in der Verkehrspolitik näher betrachtet. Zu diesen Zielen zählen etwa die Erhöhung des Radverkehrsanteils, den Ausbau der Umweltverbundanteile sowie die deutliche Erweiterung der Radverkehrsflächen. Diese Zielsetzungen, die unter anderem im Fachkonzept Mobilität und in der Smart Klima City Rahmenstrategie formuliert sind, gehen in die richtige Richtung und adressieren wesentliche Herausforderungen der Mobilitätswende. Das Problem liegt jedoch nicht in den Zielen selbst, sondern in den Maßnahmen zu deren Umsetzung. Es fehlt häufig an klaren, verbindlichen Vorgaben, die sicherstellen, dass die Strategien konsequent in die Praxis umgesetzt werden.

Ein positives Beispiel für einen gelungenen Prozess ist die Argentinierstraße (siehe Kapitel 6.). Das Radinfrastrukturausbau-Projekt der Stadt Wien hat aufgezeigt, wie ambitionierte Ziele durch eine Kombination aus ergebnisoffener Bürger:innenbeteiligung, verkehrssystemischen Maßnahmen und einem integrierten Ansatz erfolgreich umgesetzt werden können. Der Prozess verdeutlicht, dass die richtigen Maßnahmen – etwa die Umgestaltung von Straßenquerschnitten, die Beruhigung des Verkehrs und die klare Priorisierung von Radfahrenden – entscheidend sind, um die Akzeptanz zu fördern und die Infrastruktur nachhaltig zu gestalten. Solche Prozesse sind jedoch selten und werden oft durch langwierige Planungs- und Entscheidungsprozesse, fehlende Transparenz und unzureichende finanzielle Ressourcen behindert.

7.1.3. Rollen und Interaktion der Akteur:innen

Politische Akteur:innen

Die politischen Akteur:innen, die in Kapitel 5.2.1. beschrieben wurden, sind zentrale Steuerungskräfte im Planungs- und Partizipationsprozess der Radinfrastruktur. Sie setzen die Rahmenbedingungen, Ziele und Budgets, die maßgeblich den Erfolg oder Misserfolg von Projekten beeinflussen. Auf Stadtebene sind der/die Stadträt:in für Innovation, Stadtplanung und Mobilität sowie der Gemeinderat entscheidend, da sie strategische Ziele vorgeben, Budgets festlegen und über die Umsetzung größerer Projekte entscheiden. Auf Bezirksebene spielen die Bezirksvorsteher:innen eine wesentliche Rolle, insbesondere im Hinblick auf das Erschließungsnetz und die Erhaltungskosten. Ihre Unterstützung oder Ablehnung kann Projekte erheblich beschleunigen oder blockieren.

In den Expert:inneninterviews mit Vertreter:innen der Mobilitätsagentur und der Stadt Wien wurde deutlich, dass der politische Wille, eine Schlüsselrolle spielt. Die Radwegoffensive 2021 zeigt, dass mit klaren politischen Prioritäten erhebliche Fortschritte erzielt werden können. Gleichzeitig bleiben jedoch Herausforderungen bestehen: Konflikte zwischen Stadt und Bezirken, schwankende politische Prioritäten und eine oft geringe Wertschätzung für die Ergebnisse von Partizipationsprozessen, wie in Kapitel 5.3. kritisch diskutiert wurde. Politische Akteur:innen nehmen selbst selten direkt an Partizipationsprozessen teil, sondern überlassen diese Aufgaben den Behörden. Dennoch beeinflussen sie durch den Petitionsausschuss und die Entscheidung, ob Petitionen umgesetzt werden, die Ergebnisse indirekt.

Verwaltungsakteur:innen

Die Magistratsabteilungen (MA 18, MA 28, MA 46) und die Mobilitätsagentur spielen eine zentrale Rolle bei der Planung, Umsetzung und Koordination von Radverkehrsprojekten, was in Kapitel 5.2. detailliert beschrieben wurde. Die MA 18 ist beispielsweise für die Aktualisierung des Hauptradwegenetzes verantwortlich, während die Mobilitätsagentur eine wichtige Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft bildet. Sie organisiert das Kernteam Radverkehr, das die Kommunikation und Abstimmung zwischen den verschiedenen Dienststellen erleichtert. Gleichzeitig kritisiert der RH-Bericht, dass die Kommunikation nicht immer transparent ist und Planungsunterlagen häufig nicht öffentlich zugänglich gemacht werden.

Wie in Kapitel 5.3. ausgeführt, übernimmt die Verwaltung auch die Steuerung von Partizipationsprozessen, die jedoch häufig an externe Dienstleister:innen vergeben werden. Die

Mobilitätsagentur führt darüber hinaus direkte Gespräche mit zivilgesellschaftlichen Akteur:innen und organisiert Formate zur Bürger:innenbeteiligung. Trotz funktionierender interner Kommunikation, wie sie in den Interviews hervorgehoben wurde, besteht Optimierungspotenzial in der Abstimmung zwischen Verwaltung und Politik.

Die Abläufe innerhalb der Magistratsabteilungen zeigen, dass Planungs- und Entscheidungsprozesse stark hierarchisch organisiert sind. So werden Projekte meist auf mehreren Ebenen abgestimmt – von der strategischen Planung in der MA 18 bis zur technischen Umsetzung in der MA 28. Steuerungsgruppen wie das Kernteam Radverkehr spielen dabei eine zentrale Rolle, indem sie unterschiedliche Akteur:innen koordinieren und Konflikte frühzeitig erkennen sollen. Dennoch bleibt die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung sowie mit der Politik und der Zivilgesellschaft ein zentraler Punkt, der durch klare Kommunikationsstrukturen und eine bessere Transparenz weiter gestärkt werden könnte.

Zivilgesellschaftliche Akteur:innen

Die zivilgesellschaftlichen Akteur:innen wie Bürgerinitiativen, die Radlobby oder Einzelpersonen werden in Kapitel 5.2.4. beschrieben. Diese Akteru:innen nehmen vor allem die Rollen als Inputgeber:innen und Kritiker:innen ein. Sie reichen Petitionen ein, organisieren Proteste und versuchen, durch öffentliche Aufmerksamkeit politische Entscheidungen zu beeinflussen. In den Planungsprozess selbst sind sie in der Regel nicht direkt eingebunden, sondern agieren eher als kritische Beobachter:innen, die die Umsetzung verfolgen und kommentieren. Partizipationsprozesse bieten ihnen die Möglichkeit, direkt Präferenzen und Vorschläge einzubringen. Diese sind jedoch oft unverbindlich, was zu Frustration führen kann.

Als zentrales Hindernis für die Zivilgesellschaft kann vor allem die schwierige Kommunikation mit der Verwaltung und den politischen Akteur:innen gesehen werden. Während Formate wie Beteiligungsprozesse oder Bürger:innenräte existieren, bleibt die Durchsetzung individueller oder kollektiver Anliegen aufwändig und selten erfolgreich. Bürger:inneninitiativen schaffen es zwar, durch mediale Aufmerksamkeit Diskussionen anzustoßen, jedoch selten, langfristige Veränderungen herbeizuführen. Die Zusammenarbeit zwischen den Akteur:innen wird zudem durch unterschiedliche Prioritäten und Machtverhältnisse geprägt, wobei die Zivilgesellschaft oft auf die Rolle der Kritiker:in oder Inputgeber:in beschränkt bleibt. Diese begrenzten Einflussmöglichkeiten könnten durch eine bessere Abstimmung zwischen den Gruppen und mehr Transparenz in Entscheidungsprozessen verbessert werden, was wiederum die Zusammenarbeit stärken und die Effektivität von Projekten steigern würde.

Partizipationsprozesse

Wie in den Analysen zur Bürger:innenbeteiligung erläutert (siehe Kapitel 5.3.), gibt es zwar Beteiligungsformate in Wien, doch echte Mitbestimmung, wie sie in höheren Stufen des Stufenmodells der Partizipation definiert ist, bleibt selten. Häufig beschränken sich die Formate auf Information, die lediglich als Vorstufen echter Partizipation gelten können. Während es bei großen Stadtentwicklungsprojekten informelle Prozesse gibt, fehlt bei wichtigen Eingriffen und Umgestaltungen von Straßenquerschnitten oft eine ausreichende und verbindliche Einbindung der Zivilgesellschaft. Diese Formate erreichen selten das Niveau von Mitbestimmung oder gar Entscheidung, was dazu führt, dass die Anliegen der Bürger:innen zwar gehört, aber oft nicht in die Entscheidungsfindung integriert werden.

Initiativen wie „Coole Straßen“ oder „Urban Gardening“ bieten zwar Beteiligungsmöglichkeiten, sind jedoch eher darauf ausgelegt, die Bevölkerung bei kleineren, lokalen Projekten einzubinden. Diese können Akzeptanz und Identifikation schaffen, jedoch bleibt bei maßgeblichen Veränderungen der Verkehrsführung oder grundlegenden Umgestaltungen die Mitbestimmung häufig aus. Dies führt zu Kritik, insbesondere am Instrument der Petition, bei dem engagierte Initiativen und Bürger:innen gehört werden, ihre Anliegen jedoch oft nicht weiter verfolgt werden, nachdem sie beim Petitionsausschuss vorgebracht wurden.

Viele Beteiligungsformate entsprechen laut dem Stufenmodell der Partizipation lediglich Vorstufen, wie Information oder Konsultation, und erreichen selten die Ebene der tatsächlichen Mitbestimmung. Ein Beispiel für ein umfassenderes Beteiligungsformat ist die Argentinierstraße (siehe Kapitel 6), wo die Anwohner:innen frühzeitig eingebunden wurden und ihre Meinungen in einem ergebnisoffenen Prozess tatsächlich berücksichtigt wurden. In diesem Fall wurde abgestimmt, wie die Straße umgebaut werden soll, was für eine hohe Akzeptanz bei den Betroffenen sorgte. Solche Prozesse sind zwar zeit- und kostenintensiv, jedoch zu empfehlen, da sie die Akzeptanz fördern, Konflikte reduzieren und langfristig die Qualität der Maßnahmen verbessern können.

Um nicht nur Information als Vorstufe von Partizipation zu bieten, sondern tatsächliche Mitgestaltung zu fördern, sollten Partizipationsprozesse stärker ergebnisoffen und verbindlich gestaltet werden. Eine echte Einbindung der Zivilgesellschaft könnte nicht nur den Dialog zwischen den Akteur:innen verbessern, sondern langfristig auch zu einer besseren Qualität und Akzeptanz der Maßnahmen führen.

7.2. Conclusio

Die Evaluierung der Ergebnisse hat gezeigt, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Radinfrastrukturausbau in Wien flexibel, jedoch nicht ausreichend verbindlich sind, um eine konsequente Umsetzung sicherzustellen. Politische Entscheidungsträger:innen spielen eine gewichtete Rolle, wobei der politische Wille als zentraler Hebel gesehen werden kann. Die Zivilgesellschaft hat bisher nur begrenzten Einfluss auf den Planungsprozess, da Partizipationsformate oft symbolisch bleiben.

Zentrale Herausforderungen ergeben sich weniger aus Konflikten im engeren Sinne, sondern vielmehr aus den unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen der beteiligten Akteur:innen – sei es innerhalb der Zivilgesellschaft, der Politik oder der Verwaltung. Diese unterschiedlichen Prioritäten können die Abstimmung und Umsetzung von Projekten erschweren. Besonders die Verteilung der Verantwortung, etwa bei der Erhaltung der Infrastruktur, führt häufig zu Verzögerungen. Diese Probleme machen deutlich, dass langfristige, politisch unabhängige Strategien notwendig sind, die über Wahlperioden hinaus Bestand haben.

Die Auswertung der Gespräche und Analysen hat zudem gezeigt, dass einige Ansätze – etwa transparente Planungs- und Entscheidungsprozesse – bereits in Ansätzen vorhanden sind, jedoch oft nicht konsequent umgesetzt werden. Planungs- Partizipations- und Entscheidungsprozesse verlaufen oft komplex und wenig nachvollziehbar, was die Akzeptanz sowohl bei der Zivilgesellschaft als auch bei anderen Akteur:innen erschwert. Standardisierte und klar strukturierte Abläufe können hier von zentraler Bedeutung sein: Planungen, die nachvollziehbar und für alle Bürger:innen zugänglich gestaltet sind, können nicht nur Vertrauen schaffen, sondern auch die Effizienz erhöhen.

Wien verfolgt ambitionierte Ziele in der Verkehrspolitik, wie sie im Fachkonzept Mobilität und in der Wiener Smart Klima City Strategie formuliert sind. Die Steigerung des Radverkehrsanteils, der Ausbau der Umweltverbundanteile und die Erweiterung der Radverkehrsflächen weisen einen Weg die in Richtung der Priorisierung des Umweltverbundes auf. Doch die Herausforderungen liegen nicht in den Zielen selbst, sondern in den Maßnahmen, die notwendig sind, um diese zu erreichen. Häufig fehlen verbindliche Vorgaben, etwa für Partizipationsprozesse oder Budgets, wodurch Maßnahmen auf der Ebene von Empfehlungen und Leitlinien verbleiben. Die föderalen Strukturen und die finanzielle Aufteilung zwischen Stadt und Bezirken erschweren die Umsetzung zusätzlich.

Die vorangegangene Untersuchung hat gezeigt, dass oft verbindliche Vorgaben, etwa für Partizipationsprozesse oder Budgets fehlen, wodurch Maßnahmen häufig auf der Ebene von Empfehlungen und Leitlinien verbleiben. Zusätzlich erschweren die föderalen Strukturen und die finanzielle Aufteilung zwischen Stadt und Bezirken die Umsetzung. Die politische Priorisierung von Radinfrastruktur ist dabei ein Schlüsselfaktor: Nur durch klar formulierte und verbindliche Zielsetzungen kann der Ausbau nachhaltig vorangetrieben werden.

Ein zentrales Ergebnis ist auch die Bedeutung der Bürger:innenbeteiligung. Partizipationsformate bleiben oft unverbindlich, was den gesellschaftlichen Rückhalt reduziert. Gleichzeitig sind ergebnisoffene Dialoge und verbindliche Beteiligungsprozesse essenziell, um Akzeptanz und Vertrauen zu fördern. Über die besprochenen politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen auf Partizipationsprozesse hinaus, spielt die Bewusstseinsbildung eine entscheidende Rolle. Radfahrer:innen sollten sich generell sicher fühlen, besonders auf Straßen, auf denen sie Vorrang haben, wie beispielsweise auf Fahrradstraßen. Die Wahrnehmung von Sicherheit ist dabei ein zentraler Faktor, um das Vertrauen in die Infrastruktur zu stärken und den Radverkehr zu fördern. Dies erfordert jedoch sowohl eine Bewusstseinsbildung als auch eine Verhaltensänderung bei Autofahrer:innen, um die Vorrangstellung von Radfahrenden zu respektieren.

Der besondere Stellenwert der langfristigen Planung und kontinuierlichen Umsetzung ist ebenfalls eine zentrale Erkenntnis im Kontext dieser Arbeit. Regelmäßiges Monitoring, klar definierte Zwischenziele und pragmatische Übergangslösungen – wie temporäre Radinfrastruktur – könnten dazu beitragen, das Radverkehrsnetz schneller auszubauen und bestehende Lücken zu schließen, während gleichzeitig langfristige Umgestaltungen vorbereitet werden. Projekte wie die Argentinierstraße zeigen, dass Bürger:innenbeteiligung und abgestimmte Maßnahmen ein erfolgreiches Konzept darstellen können. Solche Ansätze könnten als Vorbild für andere Projekte dienen, um nicht nur die Infrastruktur auszubauen, sondern auch Vertrauen und Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen.

7.3. Ausblick

Zu Beginn dieser Diplomarbeit wurden die Rolle der Raumplanung sowie die Vorteile interdisziplinärer Zusammenarbeit für den Ausbau der Radinfrastruktur hervorgehoben. Die Evaluierung und die Zusammenfassung der Ergebnisse zeigen, dass hinter den Prozessen des Radinfrastrukturausbaus ein großes Potenzial liegt und viele Faktoren noch weiter untersucht werden könnten. Diese Arbeit konnte nur einen kleinen Teil dieser komplexen Thematik

abdecken, soll jedoch dazu anregen, weiteren Fragen in diesem Forschungsbereich nachzugehen und den Diskurs zu vertiefen.

Ein zentraler Fokus zukünftiger Forschung könnte darauf liegen, wie die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Radinfrastrukturausbau weiterentwickelt werden können. Dabei stellen sich Fragen wie: Welche Änderungen wären notwendig, um Standards wie die RVS verbindlich zu machen? Wie könnte eine gerechtere Raumaufteilung zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen rechtlich und praktisch umgesetzt werden? Darüber hinaus wäre zu untersuchen, ob spezifische Anpassungen an Bauordnungen oder Straßengesetzen erforderlich sind, um sichere und nachhaltige Mobilität besser zu integrieren. Gleichzeitig bleibt offen, ob eine stärker zentralisierte Kompetenzverteilung – etwa durch einheitliche Regelungen auf Bundesebene – oder ein verstärkt föderaler Ansatz sinnvoller ist, um regionale Unterschiede zu berücksichtigen.

Ein weiterer Schwerpunkt zukünftiger Forschung könnte die Untersuchung und Ausarbeitung passender Bürger:innenbeteiligungs- und Partizipationsprozesse in Wien sein. Dabei wäre zu prüfen, welche Formate geeignet sind, um echte Mitbestimmung zu fördern. Besonders interessant ist die Frage, ab welcher Projektgröße Beteiligungsprozesse verpflichtend sein sollten und wie sie auch bei kontroversen Themen wie der Verkehrssicherheit konstruktiv gestaltet werden können. Es wäre ebenfalls zu analysieren, wie das Petitionsrecht überarbeitet werden könnte, um Anliegen von Bürger:innen und Initiativen stärker in Entscheidungsprozesse zu integrieren und deren Wirksamkeit zu erhöhen. Schließlich bleibt die zentrale Herausforderung, welche Maßnahmen dazu beitragen können, den gesellschaftlichen Rückhalt für Verkehrswendeprojekte zu stärken und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu fördern.

Schließlich ist es essenziell, Mobilität immer als Ganzes zu sehen und nicht nur einzelne Verkehrsmittel isoliert zu betrachten. Eine integrierte Verkehrspolitik, die alle Mobilitätsformen – Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Fußverkehr, motorisierter Individualverkehr, Mikromobilitätslösungen wie E-Roller sowie Sharing-Angebote – gleichermaßen berücksichtigt, könnte dazu beitragen, die Mobilitätsziele der Stadt Wien effizienter zu erreichen. Dies erfordert jedoch eine enge Abstimmung zwischen den politischen Akteur:innen, der Verwaltung und der Zivilgesellschaft. Wie so oft wird dies nur durch Kompromisse und die Findung eines Konsenses möglich sein, der die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse aller Beteiligten in Einklang bringt.

Quellenverzeichnis

Literatur

- Albers, V. K., & Bugow, K. (2023). Wege zu nachhaltiger Mobilität. *GAI A*, 32(4), 359–367.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Planning Association*, 35(4), 216–224.
- Banister, D. (2007). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Becker, S., & Sterz, A. (2021). Drei Jahre Berliner Mobilitätsgesetz: Wie der institutionelle Umbau die Berliner Verwaltung handlungsfähig für die Umsetzung macht. *Internationales Verkehrswesen*, 73(3), 10–16.
- Bermesser, S. (2019). Ausgenommen Fahrräder: Rechtliche Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Österreich. *Juridikum*, 4, 553–563.
- Blanck, R., Hacker, F., Kasten, P., Schönaue, M., & Zimmer, W. (2021). Die Zukunft der Mobilität nachhaltig gestalten. In W. Siebenpfeiffer (Hrsg.), *Mobilität der Zukunft. Intermodale Verkehrskonzepte* (S. 321–336). Springer.
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2022). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0: Die Zukunft des Radverkehrs in Deutschland*. Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2021). *Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich*.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2024). *Masterplan Radfahren 2030*.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. (2006). *Masterplan Radfahren 2006*.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. (2015). *Masterplan Radfahren 2015–2025*.
- Charta of Brussels. (2009). *European Cyclists Federation: Velo-City*.
- Dekker, H. J. (2022). *Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920–2020*. Amsterdam University Press.

- Dialog Plus. (2019). *Partizipation und Teilhabemöglichkeiten in Wien: Kurzstudie zu Beteiligungsangeboten für StadtbürgerInnen der Stadt Wien*. Stadt Wien, Magistratsabteilung 17 – Integration und Diversität.
- Emberger, G., & Leth, U. (2024). Stellungnahme zu dem Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (35. StVO-Novelle). *Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien*.
- European Commission. (2024). *European Declaration on Cycling*. Brussels.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press.
- Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (Hrsg.). (2022). *RVS 03.02.13: Straßenplanung, Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr, Nicht motorisierter Verkehr, Radverkehr idF 01.04.2022*
- Gehl, J. (2019). *Städte für Menschen*. Jovis.
- Gläser, J., & Laudel, G. (2010). *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse: als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Graf, A., Sonnberger, M., Alcántara, S., Fanderl, N., Feldwieser, M., & Schick, C. (2018). *Erster DynaMo Werkstattbericht: Wissensintegration – Eine inter- und transdisziplinäre Perspektive auf die nachhaltige Gestaltung von Personenmobilität in urbanen Räumen*. Institut für Politikwissenschaft, Westfälische Wilhelms-Universität Münster.
- Greenpeace. (2018). *Mobilität: Expertise Verkehrssicherheit*. Greenpeace e. V.
- Hachleitner, B. (2013). Das Verschwinden des Fahrrads. In B. Hachleitner, M. Marschik, R. Müllner, & M. Zappe (Hrsg.), *Motor bin ich selbst: 200 Jahre Radfahren in Wien* (S. 130–133).
- Hoffer, M., Nagler, M., Unger, E., & Wolf, M. (2022). *Die 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) – Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität*. ÖAMTC-Rechtsdienste.

- Holländer, J., & Eckel, D. (2024, 20. März). *Argentinierstraße NEU*. Präsentation, Mobilitätsagentur Wien & MA 28 Straßenverwaltung und Straßenbau.
- Ingeborgrud, L., Suboticki, I., Ryghaug, M., & Skjølvold, T. M. (2024). Planners as middle actors in facilitating for city cycling. *Mobilities*, 19(1), 103–115.
- Kirchner, J. H. (2021). Öffentliche Mobilität legitimieren: Das Berliner Mobilitätsgesetz. In O. Schwedes (Hrsg.), *Öffentliche Mobilität* (S. 197–210). Springer VS.
- Lawlor, E. R., Ellis, K., Adams, J., Jago, R., Foley, L., Morris, S., Pollard, T., Summerbell, C., Cummins, S., Forde, H., Foubister, C., Xiao, C., & Panter, J. (2023). Stakeholders' experiences of what works in planning and implementing environmental interventions to promote active travel: A systematic review and qualitative synthesis. *Transport Reviews*, 43(3), 478–501.
- Mayring, P. (1991). Qualitative Inhaltsanalyse. In U. Flick, E. von Kardorff, & H. Keupp (Hrsg.), *Handbuch Qualitative Sozialforschung* (S. 209–213). Psychologie Verlags Union.
- Meschik, M. (2008). *Planungshandbuch Radverkehr*. Springer.
- Meyer, L., & Steininger, K. (2017). *Das Treibhausgas-Budget für Österreich*. Wegener Center Wissenschaftlicher Bericht, 72-2017.
- Meyer-Oldenburg, T. (2003). Partizipation als Säule der Nachhaltigkeit – Ein Plädoyer für eine partizipative Umweltplanung. *Berichte der ANL*, 27, 101–113.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad. (2009). *Radfahren in den Niederlanden*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik. (2017). *Handbuch /Öffentlichkeitsbeteiligung*. ÖGUT.
- ÖVP & Die Grünen. (2020). *Aus Verantwortung für Österreich: Regierungsprogramm 2020–2024*. Bundeskanzleramt.
- Peck, O. (2023). Der rechtliche Rahmen für die Mobilitätswende. *Juridikum*, 1, 102–111.
- Pepelnik, J. (2023). Ausgewählte Aspekte der 33. StVO-Novelle. *Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR, 01a)* (2023), 94–108.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.

- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2009). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50(2010), 106–125.
- Reichow, H. B. (1959). *Die autogerechte Stadt: Ein Weg aus dem Verkehrschaos*. Otto Maier Verlag.
- Rittel, H. W. J., & Webber, M. M. (1973). Dilemmas in a General Theory of Planning. *Policy Sciences*, 4(2), 155–169.
- Saar, D., & Marggraf, A. (2021). Klimaschutz geht nicht ohne Verkehrswende – Politik und Autoindustrie müssen heute umsteuern. In W. Siebenpfeiffer (Hrsg.), *Mobilität der Zukunft* (S. 337–352). Springer.
- Schneidmesser, D. v. (2021). Öffentliche Mobilität und neue Formen der Governance: Das Beispiel Volksentscheid Fahrrad. In O. Schwedes (Hrsg.), *Öffentliche Mobilität* (S. 139–164). Springer VS.
- Schwedes, O., & Bormann, R. (2017). *Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge*. Friedrich-Ebert Stiftung, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik.
- Schwedes, O., & Ringwald, R. (2021). Daseinsvorsorge und Öffentliche Mobilität: Die Rolle des Gewährleistungsstaats. In O. Schwedes (Hrsg.), *Öffentliche Mobilität* (S. 23–51). Springer VS.
- Selle, K. (2017). Partizipation 8.0 – Bürgerinnen und Bürger in Prozessen der Stadtentwicklung. *Informationen zur Raumentwicklung*, 6, 12-23.
- Sorensen, A., & Okata, J. (2011). Megacities, urban form, and sustainability. In A. Sorensen & J. Okata (Hrsg.), *Megacities: Urban Form, Governance, and Sustainability* (S. 55–78). Springer.
- SPÖ & NEOS. (2020). *Die Fortschrittskoalition für Wien: Koalitionsprogramm 2020*.
- Stadtrechnungshof Wien. (2023). *MA 18, Prüfung der generellen Radverkehrsplanung (StRH V - 330218-2023)*. In Tätigkeitsbericht 2024.
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 18. (2014). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien*.
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 18. (2015). *STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität – Werkstattbericht 145*.

- Stadt Wien, Magistratsabteilung 21. (2017). *Masterplan Partizipative Stadtentwicklung: Frühzeitiges Beteiligen der Bevölkerung an städtebaulichen Planungs- und Widmungsprozessen (Werkstattbericht 172)*. Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung.
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 18. (2018). *Fachkonzept Öffentlicher Raum: Werkstattbericht 175*. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 18. (2022). *Wiener Smart Klima City Strategie*.
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 20 – Energieplanung. (2022). *Wiener Klimafahrplan: Unser Weg zur klimagerechten Stadt*.
- Stein, U. (2017). Bürgerpartizipation – Stärkung oder Aushöhlung kommunaler Demokratie? In H. Bauer, C. Büchner, & L. Hajasch (Hrsg.), *Partizipation in der Bürgerkommune* (S. 45–57). Universitätsverlag Potsdam.
- Syberg, U., Gomez, M., & Ellenbeck, S. (2021). Der Hidden Champion – oder wie der Radverkehr vom Nischenthema zum Problemlöser wird. In W. Siebenpfeiffer (Hrsg.), *Mobilität der Zukunft* (S. 279–290). Springer.
- Thierbach, C. (2021). Zum Einsatz von Leitfadeninterviews in der Raumforschung. In A. J. Heinrich, S. Marguin, A. Million & J. Stollmann (Hrsg.), *Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung* (S. 183–194). transcript Verlag.
- Umweltbundesamt. (2022). *13. Umweltkontrollbericht. Umweltsituation in Österreich*.
- Umweltbundesamt. (2023). *Klimaschutzbericht 2023*.
- Veryard, D., Perkins, S., Aguilar-Jaber, A., & Samsonova, T. (2017). Integrating urban public transport systems and cycling. In OECD (Hrsg.), *Summary and Conclusions of the ITF Roundtable on Integrated and Sustainable Urban Transport* (Vol. 166). OECD Publishing.
- Walker, W. E., Rahman, S. A., & Cave, J. (2011). Adaptive policies, policy analysis, and policy-making. *European Journal of Operational Research*, 128(2), 709–718.
- Wright, M. T., Block, M., & von Unger, H. (2007). Stufen der Partizipation in der Gesundheitsförderung. In *Dokumentation 13. Bundesweiter Kongress Armut und Gesundheit*. Gesundheit Berlin e.V.

Onlinequellen

bpb – Bundeszentrale für politische Bildung. (o. J.). Volksentscheid, Volksbegehren.

<https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-junge-politik-lexikon/321355/volksentscheid-volksbegehren/>. Zugriff am 01.02.2025.

Bundeskanzleramt. (2021, 16. Juli). Fit for 55-Paket – EU-Kommission geht Herausforderungen zum Klimaschutz an. <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/themen/europa-aktuell/fit-for-55-paket-eu-kommission-geht-herausforderungen-zum-klimaschutz-an.html>. Zugriff am 14.06.2024.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (o. J.). Fahrradverordnung.

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/recht/stvo/fahradvo.html>. Zugriff am 30.04.2024.

Diller, T. (2020, 18. September). Partizipation.

<https://www.thomasdiller.com/2020/09/18/partizipation/>. Zugriff am 02.02.2025.

Fahrradstraße Wien 16/17. (o. J.). Instagram-Profil der Initiative 16/17.

<https://www.instagram.com/initiative1617/>. Zugriff am 09.01.2025.

FSV. (o. J.). FSV-Homepage. <https://www.fsv.at/cms/start.aspx>. Zugriff am 05.05.2024.

Klauser, R. (2023, 14. November). Eine Fahrradstraße für sichere Schulwege in Wien 16/17.

<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=3860f9e322c044dcbcf4ae2bd8aeaea2>. Zugriff am 09.01.2025.

Klima- und Energiefonds. (2024). Impressum: Finanzierung von Projekten im Bereich Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Wien: Klima- und Energiefonds.

<https://www.klimafonds.gv.at>. Zugriff am 14.02.2025

Krebitz, M. (2021, 1. März). Nein zum Radweg Krottenbachstraße/Obkirchergasse!

<https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=8ab7c58bf4bb4d9fb83579b8481d0caa>. Zugriff am 09.01.2025.

Leindl, A. B. (2021, 24. März). Radweg Krottenbachstraße jetzt.

<https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=df1a1f3008704645bdaff484ef29a976>. Zugriff am 09.01.2025.

- Madreiter, T. (2020). Eine Stadt ist wie ein Billy-Regal – klare Struktur, viele Inhalte. Interview geführt von W. Czaja. In Stadt Wien (Hrsg.), Festschrift Stadtentwicklung Wien. https://www.wien.gv.at/spezial/festschrift-stadtentwicklung/chapter_02/eine-stadt-ist-wie-ein-billy-regal-klare-struktur-viele-inhalte/. Zugriff am 09.01.2025.
- Mobilitätsagentur Wien. (2023a, 25. April). Ein bisschen Amsterdam in Wien: Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild. <https://www.fahrradwien.at/2023/04/25/ein-bisschen-amsterdam-in-wien-argentinierstrasse-wird-zur-fahrradstrasse/>. Zugriff am: 13.03.2024.
- Mobilitätsagentur Wien. (2023b, 23. Mai). Entscheidung für Radweg-Lückenschluss in der Krottenbachstraße gefallen. <https://www.fahrradwien.at/news/entscheidung-fuer-radweg-lueckenschluss-in-der-krottenbachstrasse-gefallen/>. Zugriff am 09.01.2025.
- Mobilitätsagentur Wien. (2024). Radoffensive Wien wird 2024 stark fortgesetzt. <https://www.fahrradwien.at/radwegoffensive-2024/>. Zugriff am 14.06.2024.
- Mobilitätsagentur Wien. (o. J.-a). Wir gestalten die neue Argentinierstraße. <https://www.mobilitaetsagentur.at/argentinierstrasse/>. Zugriff am 13.01.2025.
- Mobilitätsagentur Wien. (o. J.-b). Über uns. <https://www.mobilitaetsagentur.at/ueber-uns/>. Zugriff am 07.02.2025.
- Mooshammer, L. (2022, Juli). Hitzewellen nehmen zu. Verkehrsclub Österreich (VCÖ). <https://vcoe.at/blog/detail/hitzewellen-nehmen-zu>. Zugriff am 13.06.2024.
- Pallinger, J. (2024, 31. August). Neuer Radweg in Döbling: Hier fahren doch eh alle mit dem Auto. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/3000000234563/neuer-radweg-in-doebling-hier-fahren-doch-eh-alle-mit-dem-auto>. Zugriff am 09.01.2025.
- ÖKOBÜRO (2025, 12. Februar). ÖKOBÜRO zum Wiener Klimagesetz: Gut gemeint ist nicht gut gemacht. <https://www.oekobuero.at/de/news/2025/02/oekobuero-zum-wiener-klimagesetz-gut-gemeint-ist-nicht-gut-gemacht/>. Zugriff am 12.03.2025.
- Partizipation.at. (o. J.). Rechtlicher Rahmen. Initiative des BMK, betreut durch die ÖGUT. <https://partizipation.at/partizipation-verstehen/basiswissen/rechtlicher-rahmen/>. Zugriff am 12.02.2025.

Pepelnik, J. (2021, 20. Dezember). Welche Änderungen der Fahrradverordnung ich mir von der Verkehrsministerin wünsche. Der Standard.

<https://www.derstandard.at/story/2000131981023/welche-aenderungen-der-fahrradverordnung-ich-mir-von-der-verkehrsministerin-wuensche>. Zugriff am 30.04.2024.

Pepelnik, J. (o. J.). Website zur Fahrradrechtsberatung. <https://pkr.at/de/fahrradrecht>. Zugriff am 28.04.2024.

Petitionsausschuss. (2024, 6. Dezember). Petitionsausschuss tagte im Wiener Rathaus. OTS- Pressemitteilung.

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20241206_OTSO113/petitionsausschuss-tagte-im-wiener-rathaus. Zugriff am 09.01.2025.

Rachbauer, S. (2024, 13. Dezember). Experte über Wiens Radstraßen: „Es braucht ein bisschen Quick and Dirty“. Der Standard.

<https://www.derstandard.at/story/3000000248613/experte-ueber-wiens-radstrassen-es-braucht-ein-bisschen-quick-and-dirty>. Zugriff am 07.02.2025.

Radeln in Döbling. (o. J.). Über uns – Initiative Radeln in Döbling. <https://radeln.wien/ueber-uns/>. Zugriff am 09.01.2025.

Radlobby Wien. (o. J.). Website der Radlobby Wien. <https://www.radlobby.at/wien>. Zugriff am 09.01.2025.

Rathauskorrespondenz. (2025, 5. Februar). Sima/Pipal-Leixner: Große Radweg-Offensive zeigt Wirkung – Zahl der Radler*innen steigt weiter! Stadt Wien.

<https://presse.wien.gv.at/presse/2025/02/05/sima-pipal-leixner-grosse-radweg-offensive-zeigt-wirkung-zahl-der-radler-innen-steigt-weiter>. Zugriff am 9. 02.2025.

Sørensen, R. (2024, 20. März). Wir decken auf: Verkehrswende-Monitor für Berlin. Changing Cities. <https://changing-cities.org/wir-decken-auf-verkehrswende-monitor-fuer-berlin/>. Zugriff am 20.09.2024.

Stadt Wien. (2024a). Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2024.

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/index.html>. Zugriff am 09.01.2025.

Stadt Wien. (2024b). Entwurf für das Wiener Klimagesetz 2024.

<https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/begutachtung/pdf/2024014.pdf>. Zugriff am 14.03.2025.

Stadt Wien. (o. J.-a). Anlagearten im Radverkehr.

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/>. Zugriff am 06.02.2025.

Stadt Wien. (o. J.-b). Büro für Mitwirkung. <https://mitwirkung.wien.gv.at/>. Zugriff am 09.02.2025.

Stadt Wien. (o. J.-c). Fahrradstraße Argentinierstraße ist fertig.

<https://www.wien.gv.at/wieden/argentinierstrasse>. Zugriff am 07.02.2025.

Stadt Wien. (o. J.-d). Hauptradverkehrsnetz. Interaktive Karte zur Radinfrastruktur in Wien.

<https://wien.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=f400119bdfd145de92065e9d77aeea92>. Zugriff am 07.02.2025.

Stadt Wien. (o. J.-e). Neue Radverbindung durch Ottakring und Hernalts bis zum Gürtel.

<https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/radweg-ottakring-hernalts.html>. Zugriff am 09.01.2025.

Stadt Wien. (o. J.-f). Organisation der Wiener Stadtverwaltung.

<https://www.wien.gv.at/spezial/organisation-verwaltung/wien-als-gebietskorperschaft/wien-als-gemeinde/>. Zugriff am 07.02.2025.

Stadt Wien. (o. J.-g). Petitionsplattform der Stadt Wien.

<https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/>. Zugriff am 07.02.2025.

Stadt Wien. (o. J.-h). Wiener Klimateam. <https://klimateam.wien.gv.at/>. Zugriff am 09.02.2025.

Statistik Austria. (2025). Bevölkerung zu Jahres-/Quartalsanfang.

<https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/bevoelkerung-zu-jahres-/-quartalsanfang>. Zugriff am 15.02.2025

Toderian, B. (2016, 29. Februar). <https://x.com/BrentToderian/status/704148379182366720>.

Zugriff am 15.02.2025.

Verein Lokale Agenda 21 in Wien. (2025). Portal der Lokalen Agenda 21 in Wien.

<https://la21.wien/>. Zugriff am 12.02.2025.

Volksentscheid Fahrrad. (o. J.). Ahoi Volksentscheid! Oder der lange Weg vom Papier auf die Straße: Dafür brauchen wir weiterhin Ihre Unterstützung. <https://www.volksentscheid-fahrrad.de/index.html%3Fp=4370.html>. Zugriff am 20.09.2024.

Weber, K. (2016). Der Staat im Schafspelz der Privatwirtschaftsverwaltung. Vortrag, öffentliche Sitzung am 29. November 2016, Tiroler Landesregierung. https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/gesellschaft-soziales/UN-Konventionen/archiv/oeffentliche_sitzungen/6_29.11.2016/Sitzung_29.11.2016_Vortrag_Der_Staat_im_Schafspelz_der_Privatwirtschaftsverwaltung.pdf. Zugriff am 02.02.2025.

Wimmer, P. (2024, 15. Juli). NEIN zum geplanten Umbau Seeböckgasse 1160 Wien zur Fahrradstraße. <https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=e13dbbaf3f114bb0b82817b12953f120>. Zugriff am 09.01.2025

Wir machen Wien (2024): Was steht im Klimaschutzgesetz? <https://wirmachen.wien/blog/was-steht-im-klimaschutzgesetz/>. Zugriff am 12.03.2025.

Rechtsquellen

Alle österreichischen Rechtsquellen abgerufen über das Rechtsinformationssystem des Bundes

(RIS): <https://www.ris.bka.gv.at/default.aspx>. Zugriff am 09.01.2025.

Bauordnung für Wien, LGBl. Nr. 11/1930 idF LGBl. Nr. 37/2023.

Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 89/2024.

Fahrradverordnung, BGBl. II Nr. 146/2001 idF BGBl. II Nr. 297/2013.

Kärntner Straßengesetz 2017 (K-StrG), LGBl. Nr. 8/2017 idF LGBl. Nr. 98/2024.

NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0 idF LGBl. Nr. 16/2022.

Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 52/2024.

Vorarlberger Straßengesetz, LGBl. Nr. 79/2012 idF LGBl. Nr. 51/2024.

Wiener Stadtverfassung (WStV), LGBl. Nr. 28/1968 idF LGBl. Nr. 27/2023.

Deutsche Rechtsquelle abgerufen über die Berliner Vorschriften- und Rechtsprechungs-

datenbank: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBErahmen>.

Zugriff am 09.01.2025.

Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE), GVBl. 2018, S. 464 idF GVBl. 2023, S. 337.

Interviews

Experteninterview mit Roland Romano, Radlobby (2024), 01.07.2024

Expertinneninterview mit Susanne Reichard, ehemalige Bezirksvorsteherin Wieden und Mitarbeiterin Mobilitätsagentur (2024), 01.08.2024

Experteninterview mit Mitarbeiter der Magistratsabteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2024), 07.08.2024

Expertinneninterview mit Barbara Laa, TU Wien (2024), 12.09.2024

Experteninterview mit Mitarbeiter der Mobilitätsagentur (2024) 25.09.2024

Abbildungen

Abbildung 1: Aufbau der Diplomarbeit. Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 2: Zielpfad der THG-Emissionen im Sektor Verkehr bis 2040. Quelle: Stadt Wien, Wiener Klimafahrplan, 2022, Seite 51.

Abbildung 3: Modal Split Wien 1993-2023, eigene Darstellung. Quelle: Wiener Linien zitiert nach, ORF. (2024). Anteil der Radfahrer in Wien steigt. ORF Wien. <https://wien.orf.at/stories/3250117/>. Zugriff am 15.02.2025.

Abbildung 4: Verkehrsflächen in Wien 2022 in m², eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien Datengrundlage online unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/strassen/#daten>, zur Verfügung gestellt als CSV- Datei unter Jahrbuch-Tabelle 3.1.4, Gemeindestraßen in Wien – Verkehrsflächen seit 2003. Zugriff am 23.05.2024

Abbildung 5: Radfahranlagen in Prozent; eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien, Zahlen und Fakten zum Wiener Radverkehrsnetz, <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radnetz/fakten.html>. Zugriff am 15.02.2025.

Abbildung 6: Schematischer Aufbau zum Radinfrastrukturausbauprozess, eigene Darstellung, Quellen: (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2023; Roland Romano, Radlobby, 01.07.2024; Susanne Reichard, 01.08.2024; MA der Magistratsabteilung 18, 07.08.2024; MA der Mobilitätsagentur, 25.09.2024).

Abbildung 7: Wer plant und verwaltet den öffentlichen Raum in Wien?, Quelle: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18. (2018). Fachkonzept Öffentlicher Raum, Seite 56.

Abbildung 8: Stufenmodell der Partizipation, eigene Darstellung, Quelle: Wright, Block, Unger. Wright et al., 2007, Seite 2.

Abbildung 9: Variante A, Quelle: Mobilitätsagentur Wien, Marschall Argentinierstraße: Pressebilder (© Mobilitätsagentur Wien – Illustration: Dialog Plus, Claudia Marschall – Foto: Christian Fürthner). https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2022/05/Argentinier_Variante-A_Abschnitt-Anton-Benya-Park-mit-Blick-in-Richtung-Theresianumgasse.jpg. Zugriff am 15.02.2025.

Abbildung 10: Variante B: https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2022/05/Argentinier_Variante-B_-Abschnitt-Anton-Benya-Park-mit-Blick-in-Richtung-Theresianumgasse.jpg. Zugriff am 15.02.2025.

Anhang

Interviewleitfaden

Gespräche mit Expert:innen zum Radinfrastrukturausbau in Wien

Einleitende Fragen

1. Vorstellung:

- Können Sie sich bitte kurz vorstellen und Ihre Rolle in der Radverkehrsplanung in Wien erläutern?
- Wie lange sind Sie bereits in diesem Bereich tätig und welche Aufgaben haben Sie übernommen?

Einbringen in Planungs- und Entscheidungsprozesse

2. Prozesse und Beteiligung:

- Wie bringen Sie sich bzw. Ihre Institution in die Planungs- und Entscheidungsprozesse zum Ausbau der Radinfrastruktur ein?
- Welche rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen beeinflussen Ihre Arbeit im Bereich der Radinfrastrukturplanung?
- Welche Ressourcen und Kompetenzen bringt Ihre Institution in die Radinfrastrukturplanung ein?
- Welche Erfahrungen haben Sie mit Partizipationsprozessen gemacht, insbesondere im Bereich der Radverkehrsplanung?

Zusammenarbeit mit anderen Akteur:innen

3. Akteur:innen und Zusammenarbeit:

- Welche Akteur:innen sind bei Projekten zum Radwegausbau involviert? Gibt es Unterschiede zwischen größeren Projekten im Hauptradverkehrsnetz und kleineren Projekten auf Bezirksebene?
- Welche Akteur:innen sind bei den verschiedenen Zuständigkeiten des Radwegausbaus (Planung, Finanzierung, Umsetzung) fast immer beteiligt und nehmen somit Schlüsselfunktionen ein?
- Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteur:innen (politische Entscheidungsträger:innen, Verwaltung, Vereine, Bürger:innen), insbesondere angesichts ihrer unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse?

Bewertung der Maßnahmen

4. Analyse und Bewertung:

- Wie bewerten Sie die bisherigen Maßnahmen und die aktuellen Initiativen zur Förderung des Radverkehrs in Wien?
- Gibt es spezifische rechtliche oder organisatorische Hürden, die Ihrer Meinung nach den Radinfrastrukturausbau in Wien behindern?

Fragen zur Umgestaltung der Argentinierstraße (falls relevant)

5. Spezifische Projekte:

- Aus welchen Gründen ist das Projekt Argentinierstraße zustande gekommen? Gab es zentrale Probleme oder Gelegenheiten, die das Projekt ermöglicht haben?
- Welche Ressourcen waren für das Zustandekommen des Projekts erforderlich und wie war die Ressourcenaufteilung (Bund, Stadt, Bezirk)?
- Wie viele solcher Projekte bzw. wie viele Kilometer dieser Qualität sind in den nächsten Jahren geplant?
- Was hat im Planungs- und Entscheidungsprozess besonders gut funktioniert?

Interviewabschluss

6. Abschluss und Ausblick:

- Was wären Ihrer Meinung nach die nächsten notwendigen Schritte zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Wien?
- Gibt es noch etwas, das Sie ergänzen möchten, oder gibt es Aspekte, die wir noch nicht angesprochen haben, die aber wichtig sind?
- Vielen Dank für Ihre Zeit und Ihre wertvollen Einblicke.

Danksagung

Ich möchte mich, bei allen Interviewpartner:innen für die wertvollen Einblicke zum Radinfrastrukturausbau in Wien bedanken.

Ein besonderer Dank gilt meiner Betreuerin, Dragana Damjanovic und meinem Mitbetreuer, Oliver Peck für die Begleitung und inhaltlichen Anregungen.

Ein herzliches Dankeschön an alle Wegbegleiter:innen für die Unterstützung, die inspirierenden Gespräche, die geschenkte Kraft und willkommenen Ablenkungen.