

Der Einfluss von Bürger*inneninitiativen auf nachhaltige städtische Radinfrastrukturplanung

-

betrachtet am Beispiel des Radentscheids München

Bachelor's Thesis
an der TUM School of Engineering and Design
der Technischen Universität München

Supervisors: Prof. Dr. -Ing. Gebhard Wulfhorst
Carolin Zimmer
Matthias Grundei
Technical University of Munich
Chair of Urban Structure and Transport Planning
Arcisstraße 21
80333 München

Submitted by: Simon Breuer

Study program: Environmental Engineering (B.Sc.)

6 Mai 2024

Abstract

This thesis examines the influence of citizen initiatives on urban cycling planning, using the “Radentscheid München” (Munich Bicycle Referendum) as a case study. The study emphasizes the importance of sustainable mobility for maintaining liveable urban spaces, against the backdrop of car-centric urban and traffic planning in Germany. It highlights the role of cycling promotion, in particular.

The analysis of the “Radentscheid München” is the main focus of this work. The initiative was launched with the aim of improving conditions for cyclists in Munich. The study examines the motivations behind its formation, which include traffic safety, traffic justice, climate protection, and quality of life. It also analyzes key factors for successfully adopting and implementing the initiative's demands.

The study is based on qualitative content analysis of expert interviews. The purpose of the interviews is to comprehend the network of stakeholders engaged in Munich's cycling infrastructure planning. The roles of different stakeholders are clarified, including the city administration, citizens, political representatives, and institutions. Factors that affect the success of the initiative in both its initiation and implementation phases are identified. The work describes the cooperation and involvement of stakeholders, as well as the challenges in achieving the initiative's goals.

The study shows the significant impact of the “Radentscheid München” on promoting cycling in Munich. The initiative has given the city administration a long-term planning mandate, which has sustainably changed the administrative structures and guiding principles of the city of Munich.

Kurzfassung

In dieser Arbeit wird der Einfluss von Bürger*inneninitiativen auf die städtische Radverkehrsplanung am Beispiel des Radentscheids München untersucht. Vor dem Hintergrund der autozentrierten Stadt- und Verkehrsplanung in Deutschland wird die Bedeutung von nachhaltiger Mobilität für den Erhalt lebenswerter Stadträume betont. Dabei wird insbesondere die Rolle der Radverkehrsförderung hervorgehoben.

Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Analyse der Initiative Radentscheid München. Diese wurde ins Leben gerufen, um die Bedingungen für Radfahrende in München grundlegend zu verbessern. Es werden die Motivationen zur Gründung der Initiative untersucht, welche von Verkehrssicherheit über Verkehrsgerechtigkeit bis hin zu Klimaschutz und Lebensqualität reichen. Außerdem werden Schlüsselfaktoren für die erfolgreiche Übernahme und Umsetzung der Forderungen der Initiative analysiert.

Methodisch stützt sich die Arbeit auf die qualitative Inhaltsanalyse von Expert*inneninterviews. Ziel der Interviews ist es, das Gefüge der an der Münchner Radinfrastrukturplanung beteiligten Stakeholder*innen zu durchblicken. Dabei wird die Rolle verschiedener Beteiligter beleuchtet, darunter die Stadtverwaltung, Bürger*innen, politische Vertreter*innen, und Institutionen. Es werden Einflussfaktoren für den Erfolg der Initiative sowohl in der Initiierungs- als auch in der Umsetzungsphase identifiziert. Insbesondere die Zusammenarbeit und die Mitsprache der beteiligten Stakeholder*innen werden beschrieben und die sich daraus ergebenden Herausforderungen bei der Realisierung der Ziele der Initiative analysiert.

Die vorliegende Arbeit zeigt den großen Einfluss des Radentscheids auf die Radverkehrsförderung in München. Die Initiative hat der Stadtverwaltung einen langfristigen Planungsauftrag gegeben, der Verwaltungsstrukturen und Leitbilder der Stadt München nachhaltig verändert.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich bei der Erstellung dieser Bachelorarbeit unterstützt und motiviert haben.

Ein besonderer Dank geht an meine Betreuerin Carolin Zimmer, die mir großen Freiraum bei der Themenfindung der Arbeit gegeben hat und mich durch kritische sowie hilfreiche Anmerkungen unterstützt hat. Diese Anregungen haben maßgeblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Den Teilnehmer*innen der Experteninterviews möchte ich ebenfalls Danken. Ohne ihre Auskunftsbereitschaft, interessanten Beiträge und ausführlichen Antworten auf meine Fragen hätte diese Arbeit nicht zustande kommen können.

Ich danke meinen Eltern und Freund*innen für das Korrekturlesen.

Ein besonderer Dank geht an Theo und Giacomo, ohne die gemeinsamen Bib-Pausen wäre die Motivation zum Schreiben der Arbeit deutlich schwerer gefallen!

Inhaltsverzeichnis

Abstract.....	II
Kurzfassung	III
Danksagung	IV
Inhaltsverzeichnis.....	V
Abbildungsverzeichnis.....	VII
Abkürzungsverzeichnis.....	VIII
1 Einleitung	1
1.1 Ziele der Arbeit.....	1
1.2 Aufbau der Arbeit	1
2 Stadt- und Verkehrsplanung in Deutschland.....	3
2.1 Historie.....	3
2.2 Emissionen des Verkehrs.....	5
2.3 Radverkehrsentwicklung in München	7
3 Fallbeispiel: Initiative Radentscheid München	8
3.1 Bürger*inneninitiativen in der Radinfrastrukturplanung	8
3.2 Gründung und Entwicklung der Initiative REM.....	9
3.3 Ziele und Forderungen der Initiative REM	10
3.4 Bilanz der Ziele der Initiative REM.....	11
4 Expert*inneninterviews	12
4.1 Methodische Grundlagen	12
4.2 Interviewleitfäden und Wahl der Befragungspersonen.....	13
4.3 Durchführung und Auswertung.....	16
5 Ergebnisse und Diskussion Expert*inneninterviews	17
5.1 Schlüsselemente für die Übernahme der Forderungen der Initiative REM.....	17
5.1.1 Stakeholder*innen-Identifikation und Analyse der Initiierungsphase.....	17
5.1.2 Stakeholder*innen-Darstellung der Initiierungsphase	20
5.1.3 Beweggründe zur Gründung einer Bürger*inneninitiative in der Münchner Radinfrastrukturplanung	21
5.2 Einflussfaktoren für die Umsetzung der Forderungen der Initiative REM	24

5.2.1	Mitsprache und Zusammenarbeit der beteiligten Stakeholder*innen	24
5.2.2	Stakeholder*innen-Darstellung der Umsetzungsphase.....	30
5.2.3	Herausforderungen	31
6	Fazit	35
	Anhang.....	36
	Digitaler Anhang.....	XV
7	Literaturverzeichnis	XVI
	Eidesstattliche Erklärung	XX

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge (Kraftfahrt-Bundesamt, 2023).....	4
Abbildung 2: Emissionen des Verkehrs (Umweltbundesamt, 2023).....	5
Abbildung 3: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr (Harthan und Förster, 2023).....	6
Abbildung 4: Modal Split München 2008 & 2017 (Eigene Darstellung nach (infas et al., 2019))	7
Abbildung 5: Forderungen Radentscheid München	10
Abbildung 6: Sieben Meilensteine zu einem Radweg (eigene Darstellung nach (Radentscheid München, 2023))	11
Abbildung 7: Stakeholders Ecosystem Map REM Initiierungsphase	20
Abbildung 8: Stakeholders Power Interest Matrix REM Initiierungsphase	21
Abbildung 9: Organisationsstruktur der Verwaltung zur Umsetzung des Radentscheids (eigene Darstellung nach (Mobilitätsausschuss München, 2021b))	25
Abbildung 10: Stakeholders Ecosystem Map REM Umsetzungsphase.....	30
Abbildung 11: Stakeholders Power Interest Matrix REM Umsetzungsphase	31
Abbildung 12: Planungsziele und Vorgaben für Radverkehrsmaßnahmen (Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2023)	33

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	=	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AG	=	Arbeitsgruppen
BA	=	Bezirksausschuss
BI	=	Bürger*inneninitiative
CO ₂ -Äq.	=	CO ₂ -Äquivalente
MIV	=	Motorisierter Individualverkehr
MMS	=	Mit-Maßnahmen-Szenario
MOA	=	Mobilitätsausschuss
MOR	=	Mobilitätsreferat
MVG	=	Münchner Verkehrsgesellschaft
MWMS	=	Mit-Weiteren-Maßnahmen-Szenario
OB	=	Oberbürgermeister*in
REM	=	Radentscheid München
StVO	=	Straßenverkehrsordnung
THGE	=	Treibhausgasemissionen

1 Einleitung

Das Bild deutscher Städte wird seit Jahrzehnten durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Eine Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität ist dringend notwendig, um den urbanen Raum langfristig lebenswert zu gestalten (Frey, 2020). Neben dem Ausbau des ÖPNV nimmt dabei der Radverkehr laut Ellenbeck (2021) eine zentrale Rolle ein. Laut Umweltbundesamt (2022) könnten bis zu 30 Prozent der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine grundlegende Umstrukturierung der Verkehrsinfrastruktur deutscher Städte notwendig. Zur Beschleunigung dieses Paradigmenwechsels in der Verkehrsplanung haben sich bereits in über 50 deutschen Städten Bürger*inneninitiativen zur Förderung der Radinfrastruktur, sogenannte „Radentscheide“, gebildet (CHANGING CITIES E.V., o. J.). In dieser Arbeit wird der Einfluss von Bürger*inneninitiativen auf die Planung der Radinfrastruktur anhand des Fallbeispiels der Initiative Radentscheid München (REM) untersucht. Zudem werden Handlungsempfehlungen für die an der Umsetzung der Initiative beteiligten Akteur*innen erarbeitet.

1.1 Ziele der Arbeit

Die Forschungsfragen der Arbeit lassen sich einteilen in die Analyse der Initiierungsphase (Fragenkomplex 1) und jener der Umsetzungsphase (Fragenkomplex 2) der Initiative REM:

1. Faktoren zur erfolgreichen Übernahme der Initiative REM
 - 1.1 Welche Stakeholder*innen lassen sich identifizieren und wie groß ist deren Einfluss?
 - 1.2 Was waren die Beweggründe zur Gründung einer Bürger*inneninitiative in der Münchner Radinfrastrukturplanung?
2. Faktoren zur erfolgreichen Umsetzung der Forderungen der Initiative REM
 - 2.1 Welche Stakeholder*innen sind an Radinfrastrukturprojekten beteiligt und welchen Einfluss und welche Mitspracherechte haben sie?
 - 2.2 Welche Herausforderungen sind bei der Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten zu erkennen und wie sind sie zu adressieren?

1.2 Aufbau der Arbeit

Zuerst wird anhand einer Literaturrecherche ein knapper Überblick über die Stadt- und Verkehrsplanung in Deutschland gegeben und die Notwendigkeit einer Verkehrswende in deutschen Städten, insbesondere durch die Stärkung des Umweltverbundes (Rad- und

Fußverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr und Carsharing) aufgezeigt. Danach werden ein Überblick über die Radverkehrsentwicklung in München gegeben und das Fallbeispiel der Initiative REM vorgestellt. Anschließend wird die Methodik der qualitativen Inhaltsanalyse von Expert*inneninterviews eingeführt und auf das Fallbeispiel der Initiative REM angewendet. Zunächst werden eine Stakeholder*innen-Analyse der Initiierungsphase des REM durchgeführt und die Beweggründe zur Gründung der Initiative erläutert. Dann werden die an der Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten in München beteiligten Stakeholder*innen identifiziert und deren Einfluss und Mitspracherechte analysiert. Abschließend werden Herausforderungen bei der Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen aus dem Stakeholder*innen-Gefüge identifiziert und Handlungsempfehlungen an beteiligte Stakeholder*innen adressiert.

2 Stadt- und Verkehrsplanung in Deutschland

Im folgenden Kapitel wird eine Einführung in die Stadt- und Verkehrsplanung in Deutschland dargestellt. Anschließend wird ein Überblick über die Verkehrsemissionen in Deutschland gegeben und die Notwendigkeit eines Umdenkens in der Verkehrsplanung erläutert. Danach wird die Radverkehrsentwicklung in München beleuchtet und somit an das Fallbeispiel der Bürgerinitiative Radentscheid München herangeführt.

2.1 Historie

Städtebauliche und verkehrsplanerische Entwicklungen sind eng mit gesellschaftlichen Veränderungen verbunden. Um das heutige Städtebild in Deutschland besser zu verstehen, ist es sinnvoll, die Geschichte der deutschen Stadtplanung seit dem 20. Jahrhundert zu betrachten. Ein zentraler Aspekt dabei ist der Begriff des Leitbilds, der sich in Deutschland als Fokus der räumlichen Planung etabliert hat und im Laufe der letzten sieben Jahre mehrfach neu interpretiert wurde. (Steierwald et al., 2005)

Die Basis der Planungskriterien deutscher Stadtplanung ab den 1950er Jahren war der autogerechte Ausbau der Städte. Dieses Konzept wurde beim internationalen Kongress für Neues Bauen im Jahr 1933 vorgestellt, bei dem in der „Charta von Athen“ das Konzept der Funktionstrennung als zentrales Leitbild festgelegt wurde. Es folgten planerische Leitbilder wie das Konzept der „autogerechten Stadt“ nach Reichow (Reichow, 1959) und der „Raumstadt“ von Schwagenscheidt und Sittmann (Schwagenscheidt und Sittmann, 1986). Damit einher ging eine räumliche Trennung der Verkehrsarten. Diese führte zu erheblichem Flächengewinn des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im urbanen Raum sowie zur Unterordnung des nicht motorisierten Verkehrs. Ein anschauliches Beispiel dafür ist der Neuaufbau Hannovers nach dem Zweiten Weltkrieg, der zum Vorreiter moderner Stadtplanung in den 1950er Jahren wurde. Hannover ist bis heute geprägt von Autotrassen durch die Innenstadt, welche ganze Stadtviertel voneinander abgrenzen, sowie von einer Verkehrsschneise rund um Alt- und Innenstadt. (Lindau, 1998)

Die Auswirkungen des stetig wachsenden Autoverkehrs wurden Anfang der siebziger Jahre durch gravierende Umweltbelastungen wie das Waldsterben und den Treibhauseffekt sichtbar. Neben den Umweltbelastungen war auch die drastisch ansteigende Zahl von Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge ein Auslöser für ein Umdenken in der deutschen Stadt- und Verkehrsplanung. Abbildung 1 zeigt die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland nach Art der Verkehrsbeteiligung von 1960 bis 2022. Im Jahr 1972 erreichte die Zahl mit 19.200 ihren Höchststand. In der Folge stieg die Verkehrssicherheit kontinuierlich an und die Anzahl der Verkehrstoten sank bis zum Jahr 1989. Ab diesem Zeitpunkt ist ein erneuter

Anstieg der Zahlen zu erkennen. Der Hauptgrund dafür war der Mauerfall 1989, durch den das Verkehrsaufkommen insbesondere in den neuen Bundesländern enorm anstieg (Füsser, 1997).

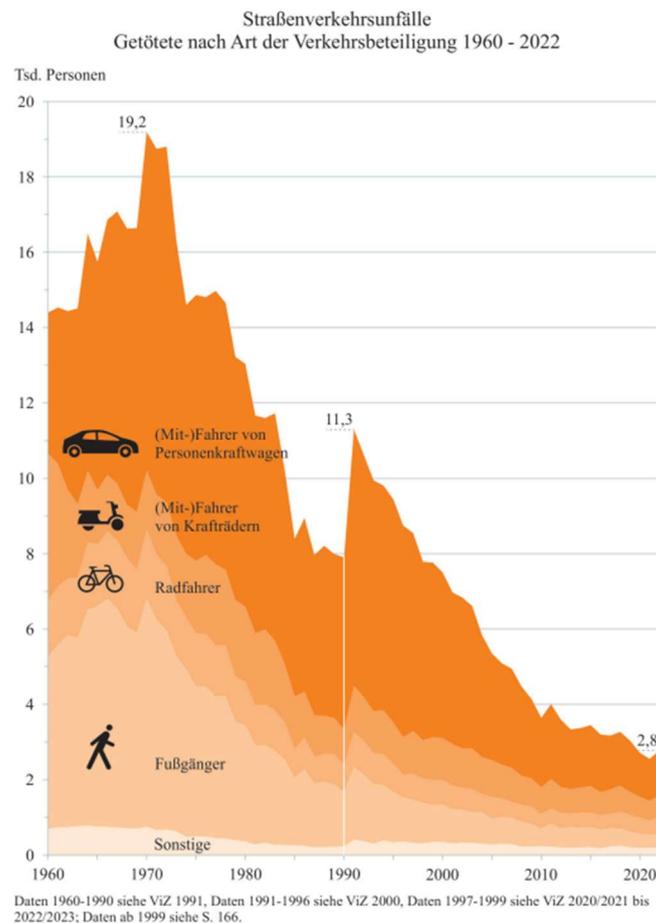


Abbildung 1: Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge (Kraftfahrt-Bundesamt, 2023)

Das heutige Verkehrssicherheitskonzept ist die „Vision Zero“ welches die Todesopfer und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null senken soll. Dieses Konzept wurde im November 2021 in § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur „Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen“ erklärt (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2021). Das europäische Stadtbild wird bis heute von dem Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung geprägt. Dieses Konzept setzte sich Anfang der 1990er Jahre als zentraler Aspekt der räumlichen Entwicklung deutscher Städte durch. Es zeigte sich beispielsweise im Leitbild der „kompakten und durchmischten Stadt“ oder im Prinzip der „dezentralen Konzentration“. Das Ziel ist eine natur- und sozialverträgliche Flächennutzung. Dies soll durch eine hohe Baudichte, Nutzungsmischungen, die Förderung öffentlicher Räume und die ökologische Aufwertung von Stadtquartieren erreicht werden. (Steierwald et al., 2005; Jessen)

2.2 Emissionen des Verkehrs

Die Verkehrswende im urbanen Raum nimmt eine wichtige Rolle bei der Erreichung einer nachhaltigen Stadtentwicklung und der Einhaltung der Klimaziele ein. Eine solche Wende ist jedoch aktuell nicht in Sicht, das Gegenteil ist der Fall: EU-weit erhöhte sich der CO₂-Ausstoß von 1990 bis 2021 im Straßenverkehr um 21%. Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen (THGE) sind dabei Pkw und Motorräder mit einem Anteil von zusammen 64% (Statistisches Bundesamt, 2023). Der Verkehrssektor verursacht aktuell etwa ein Fünftel der THGE in Deutschland. Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des Anteils des Verkehrssektors an den gesamten THGE in Deutschland von 1990 bis 2021. Ihre Menge beläuft sich dabei nahezu konstant auf etwa 180 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten¹ (CO₂-Äq.). Der Anteil des Verkehrssektors an den Gesamtemissionen ist jedoch von 13,1% im Jahr 1990 auf 19,4% im Jahr 2021 gestiegen. Grund dafür ist das stetige Wachstum des MIV sowie des Straßengüterverkehrs und der Zunehmende Absatz von Dieselkraftstoffen. (Umweltbundesamt, 2023)

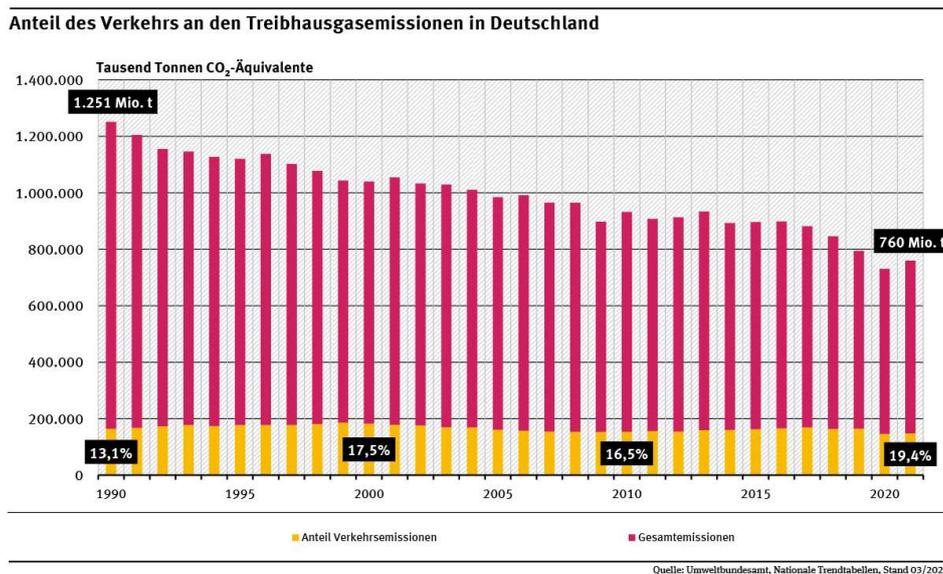


Abbildung 2: Emissionen des Verkehrs (Umweltbundesamt, 2023)

Um die Ziele des Deutschen Klimaschutzplans 2050 einzuhalten, muss der Verkehrssektor seine Emissionen um 42% im Vergleich zu 1990 senken. Dies ergibt sich aus dem deutschen Projektionsbericht 2023 der Bundesregierung nach Vorgaben der EU-Verordnung für die Energieunion und den Klimaschutz (Harthan und Förster, 2023). Der Projektionsbericht projiziert die Entwicklung deutscher Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 mithilfe von zwei Szenarien:

¹ Durch die Einheit des CO₂-Äquivalentes wird die „Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase im Vergleich zu derjenigen von Kohlendioxid ausgedrückt.“ (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, 2024)

„Das Mit-Maßnahmen-Szenario (MMS) beinhaltet alle Klimaschutzinstrumente und -maßnahmen, die bis zum Stichtag 31. August 2022² bereits beschlossen und soweit implementiert sind, dass alle Daten und sonstigen Informationen, die für die Parametrisierung der Modelle erforderlich sind, vorliegen. Bisher lediglich geplante, jedoch noch nicht implementierte Maßnahmen werden zusätzlich im Mit-Weiteren-Maßnahmen-Szenario (MWMS) berücksichtigt.“ (Harthan und Förster, 2023)

Abbildung 3 zeigt die Zielvorgabe der Jahresemissionsmengen des Verkehrssektors laut Bundes-Klimaschutzgesetz von 2020 bis 2030, sowie die projizierten Entwicklungen der Treibhausgasemissionen bis 2050. Die Projektionen zeigen, dass die THGE bis zum Jahr 2030 auf 111 Mio. t CO₂-Äq. im MWMS 2023 verringert werden können, insofern die beschlossenen Maßnahmen zur Senkung der Emissionen greifen. Auch dann bleibt jedoch eine deutliche Lücke zur Erreichung der Klimaschutzziele von 27,7 Mio. t CO₂-Äq. im MWMS. (Harthan und Förster, 2023)

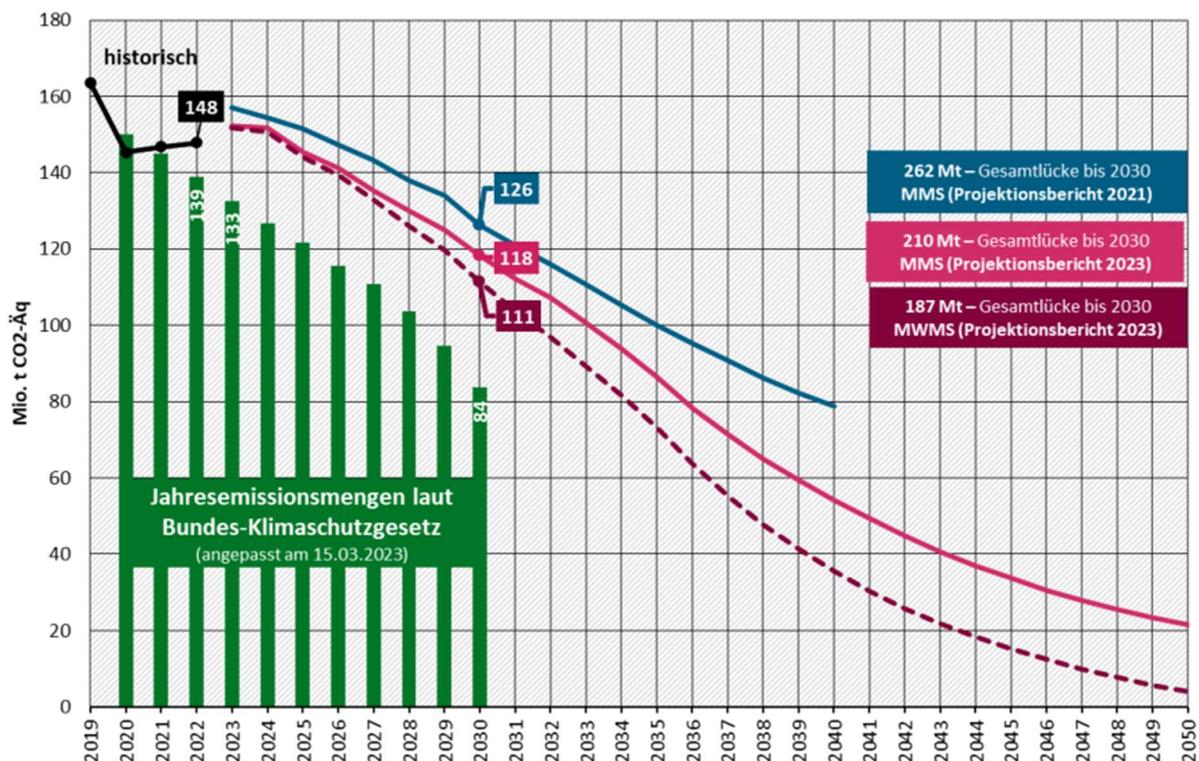


Abbildung 3: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr (Harthan und Förster, 2023)

Um diese Lücke zu schließen, hat das Umweltbundesamt einen Leitfaden erstellt, welcher drei Etappen "zur wirksamen Treibhausminderung im Verkehr" beinhaltet (Hendzlik und Lange, 2019). Das wichtigste Instrument auf europäischer Ebene ist dabei die Verringerung der CO₂-

² Unter Berücksichtigung des 3. Entlastungspakets, wie im Koalitionsausschuss am 3. September 2022 vereinbart.

Flottenzielwerte³ für Pkw und Nutzfahrzeuge. Dieses allein reicht jedoch nicht aus, um die Klimaziele in Deutschland zu erreichen, weshalb weitere auf nationaler Ebene umsetzbare Instrumente vorgeschlagen werden. Ein zentraler Baustein ist dabei die Förderung des Umweltverbundes, welcher 2021 einen geringen Anteil von 18,1 % am Modal Split⁴ der Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland hatte (Umweltbundesamt, 2024). Großes Förderungspotential hat dabei der Radverkehr, auf welchen genauer im Folgenden Kapitel am Fallbeispiel München eingegangen wird. (Hendzlik und Lange, 2019)

2.3 Radverkehrsentwicklung in München

In der Stadt München ist der Fahrradanteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 14% im Jahr 2008 auf 18% im Jahr 2017 gestiegen, wie man in Abbildung 4 erkennen kann. Jüngere Schätzungen des Mobilitätsreferats München gehen für das Jahr 2022 von einem Anteil von 22% aus. Seit 2002 hat sich der Anteil des Radverkehrs fast verdoppelt. Der Verkehr in München wurde jedoch seit den 1970er Jahren auf den MIV ausgelegt und verfügt somit nicht über ein leistungsfähiges Radnetz. Dies führt, in Kombination mit der stetig steigenden Bevölkerungszahl, zu einer hohen Verkehrsbelastung durch den MIV. (Landeshauptstadt München, 2022)

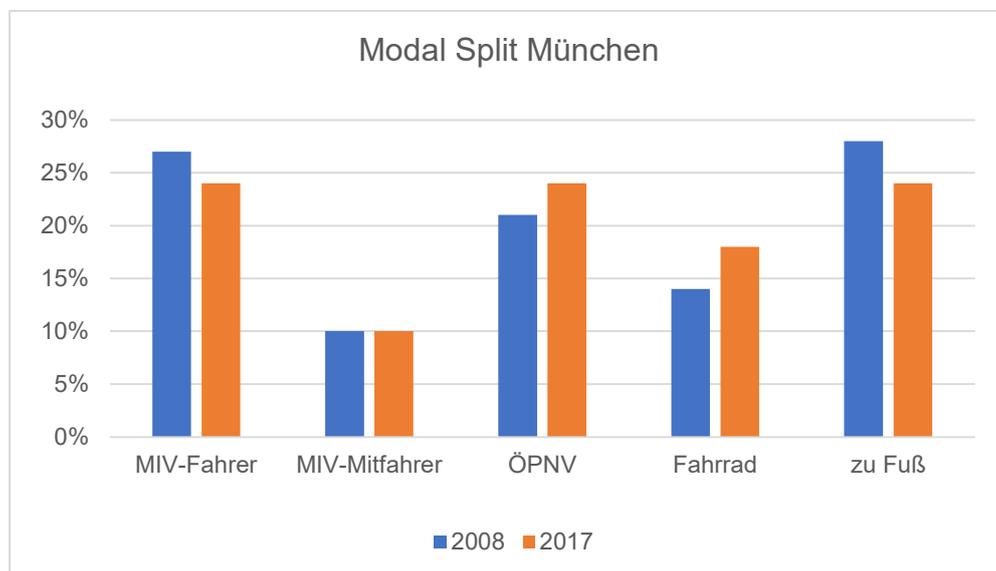


Abbildung 4: Modal Split München 2008 & 2017 (Eigene Darstellung nach (infas et al., 2019))

³ „Die CO₂-Flottenzielwerte für Pkw sind das zentrale Lenkungsinstrument, damit Automobilhersteller Fahrzeuge mit niedrigeren und Null CO₂-Emissionen entwickeln und auf die Straße bringen“ (Kasten, 2021)

⁴ Der Modal Split gibt „Die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung“ an (Umweltbundesamt, 2024)

Der Stadtrat in München hat im Jahr 2018 das bereits in Kapitel 2.1 (S. 3) genannte Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ beschlossen, um die Zahl der infolge von Verkehrsunfällen Schwerverletzten und Toten auf null zu senken. Laut der Analyse der der Stadt München sind Pkw in München die Hauptverursacher schwerer Verkehrsunfälle. Im Betrachtungszeitraum von 2010 bis 2019 waren Pkw demnach bei Unfällen mit Personenschaden und Beteiligung mindestens eines Radfahrenden oder Fußgängers zu 78% der Fälle die Unfallverursacher (Christoph Scharf, 2020). Eine Reduzierung von Autofahrten mit einer Strecke unter 5 Kilometern - welche 40 bis 50 Prozent aller Autofahrten in München ausmachen – könnte diese Unfallzahlen stark reduzieren (Christoph Scharf, 2020). Die Verlagerung dieser Fahrten auf alternative Verkehrsmittel wie z.B. das Fahrrad hätte ebenfalls eine Entlastung des Verkehrs zur Folge. Dafür benötigt es jedoch ein Umdenken der Autoorientierten Verkehrsplanung und mehr Aufmerksamkeit auf den Umweltverbund. (Christoph Scharf, 2020)

Mit diesem Hintergrund wurde im Jahr 2021 das Mobilitätsreferat (MOR) in München gegründet. Dieses ist für die Planung und Steuerung von Mobilitätsprojekten zuständig und verantwortlich für die Umsetzung der ebenfalls 2021 beschlossenen „Mobilitätsstrategie 2035“ für Mobilität und Verkehr. Ziele sind unter anderem die Erhöhung des Fahrradanteils auf 25% sowie eine Erhöhung des Verkehrsanteils des Umweltverbundes und abgasfreier Kraftfahrzeuge auf mindestens 80% bis 2025. Die Initiative REM bildet einen wesentlichen Bestandteil zur Erreichung dieser Ziele und dient als Grundbaustein für die neue Teilstrategie Radverkehr in München (Escher et al., 2023). Dabei will die Stadtverwaltung die Ziele des REM „um weitere, nicht vom Radentscheid behandelte Elemente einer modernen Radverkehrsförderung ergänzen und zu einer schlüssigen Konzeption zusammenführen“ (Mobilitätsausschuss München, 2021a).

3 Fallbeispiel: Initiative Radentscheid München

3.1 Bürger*inneninitiativen in der Radinfrastrukturplanung

Bürger*inneninitiativen in der Radinfrastrukturplanung nehmen in Deutschland einen immer größeren Einfluss auf die Verkehrswende. Diese verankern Ihre Forderungen gesetzlich und bringen die Radverkehrsförderung in Städten voran. Im Folgenden wird ein Überblick der Entwicklung der Radentscheide in Deutschland gegeben.

Eine Vorreiterrolle spielt die Initiative Volksentscheid Fahrrad aus Berlin. Dieser forderte umfangreiche Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur und war damit Vorbild für ähnliche

Initiativen in ganz Deutschland (Volksentscheid Fahrrad, o. J.). Deutschlandweit wurden bisher 57 dieser Radentscheide entwickelt, aus denen bis heute 36 abgeschlossene Bürger*innenbegehren hervorgegangen sind (CHANGING CITIES E.V., o. J.).

Die Forderungen der Bürger*inneninitiativen wurden bei den meisten Radentscheiden bislang kaum umgesetzt. Dies liegt unter anderem daran, dass Gesetzgebungen und Verwaltungsstrukturen nicht mehr zeitgemäß sind und die Umsetzung der Initiativen stark abhängig von den politischen Strukturen und der Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit Bürgern und Stadtverwaltung sind. Ein anschauliches Beispiel dafür ist der Radentscheid München, auf welchen im Anschluss genauer eingegangen wird. (Radentscheid Bayern, o. J.)

3.2 Gründung und Entwicklung der Initiative REM

Die Initiative REM wurde als Bürger*innenbegehren mit dem Ziel gegründet, die Bedingungen für Radfahrende in München grundlegend zu verbessern und umfasst die beiden Bürger*innenbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“. Im Folgenden wird auf die Entwicklung sowie die Organisationsstruktur der Initiative eingegangen.

Das Bündnis wurde von den Kreisverbänden der drei Parteien BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Ökologisch-Demokratische Partei und DIE LINKE, sowie den drei Organisationen Green City e. V., Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e. V. und BUND Naturschutz initiiert, welche den Lenkungskreis REM bilden. Die Initiative hat zwei Sprecher*innen und wird durch ein Bündnis aus mehr als 30 weiteren Organisationen unterstützt (Radentscheid München, o. J.). Im Dezember 2018 begann die Vorbereitung der Initiative, die Unterschriftensammlung startete am 28. März 2019 und dauerte 3 Monate. Um ein Bürgerbegehren in Bayerischen Städten mit mehr als 500.000 Einwohner*innen zu erreichen, müssen mindestens 3% der Stadtbevölkerung unterzeichnen (Bayerische Staatskanzlei 2024). Dies entsprach in München im Jahr 2019 etwa 33.000 Unterschriften. Für die beiden Begehren wurden insgesamt 160.000 Stimmen gesammelt (Radentscheid München, 2024); damit war die erforderliche Stimmenanzahl weit überschritten. Am 24. Juli 2019 hat der Münchner Stadtrat die Forderungen der beiden Bürgerbegehren vollständig übernommen (vgl. Vollversammlung Stadt München 24.07.2019).

3.3 Ziele und Forderungen der Initiative REM

Die Forderungen des Bürger*innenbegehrens „Radentscheid“ lassen sich vier Hauptzielen zuordnen (Abbildung 5). Um die Umsetzung dieser Ziele zu koordinieren, hat der Oberbürgermeister (OB) das MOR beauftragt, einen referatsübergreifenden Arbeitskreis zu gründen. Dieser besteht aus vier Arbeitsgruppen (AG), welche die einzelnen Forderungen der Initiative bearbeiten, ebenfalls zu sehen in Abbildung 5. Zusätzlich gibt es eine übergeordnete AG „Aktuelle Radverkehrsprojekte“: Sie ist nicht direkt einem Hauptziel zugeteilt, sondern koordiniert die Abstimmung über Radprojekte, die vor dem Radentscheid begonnen wurden (Mobilitätsausschuss München, 2021b).

<p style="text-align: center;">1. Qualität von Radwegen</p> <p>Schaffung baulich geschützter Radwege an stark befahrenen Straßen, mit Mindestbreiten von 2,30m pro Fahrtrichtung und ebener, eingefärbter Oberfläche</p> <p style="text-align: center;">→ AG Planungsleitlinien & technische Standards</p> <p style="text-align: center;">2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz</p> <p>Entwicklung eines Lückenlosen, effizienten Radverkehrsnetzes aus optisch hervorgehobenen Rad-Vorrangrouten</p> <p style="text-align: center;">→ AG Netz & strategische Planung</p> <p style="text-align: center;">3. Sichere Kreuzungen und Einmündungen</p> <p>freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen, langsames Abbiegen von Autos und ausreichend große Radaufstellflächen</p> <p style="text-align: center;">4. Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten</p> <p>Vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl Geschützte Abstellanlagen, die im gesamten Stadtgebiet Flächendeckend gut zugänglich sind</p> <p style="text-align: center;">→ AG Fahrradabstellanlagen</p>
--

Abbildung 5: Forderungen Radentscheid München

Das Bürger*innenbegehren „Altstadt-Radring“ fordert die Errichtung eines durchgängigen Fahrradweges entlang des Altstadtrings in München, welcher aus „Radwegen mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände besteht, die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können.“ (Vollversammlung Münchner Stadtrat, 2019).

3.4 Bilanz der Ziele der Initiative REM

Im Zuge der Umsetzung des Bürger*innenbegehrens „Radentscheid“ werden seit Anfang 2020 quartalsweise Maßnahmenpakete mit jeweils zehn Einzelmaßnahmen (z. B. Straßenabschnitte, Kreuzungen, Plätze) durch den Stadtrat beschlossen. Bisher wurden fünf dieser Maßnahmenpakete für insgesamt 65 Einzelmaßnahmen beschlossen (Mobilitätsausschuss München, 2021b). Nachfolgend werden die in Abbildung 6 dargestellten sieben „Meilensteine“, die zur Umsetzung eines Maßnahmenpakets notwendig sind, beschrieben.

Gemäß des Stadtratsbeschlusses wird das MOR damit beauftragt, Umgestaltungspläne für die Einzelmaßnahmen zu entwerfen und der Öffentlichkeit vorzustellen. Anschließend werden die Rückmeldungen ausgewertet, die Pläne entsprechend angepasst und durch den OB freigegeben. Im nächsten Schritt beschließt der Stadtrat die Umgestaltungspläne und beauftragt das Baureferat mit dem Umbau. Zunächst muss das Baureferat die konkrete Detailplanung erstellen und den Umbau einleiten. Die Dauer der Baumaßnahme variiert je nach Komplexität und Länge des Straßenabschnitts und kann bis zu 2 Jahre betragen.

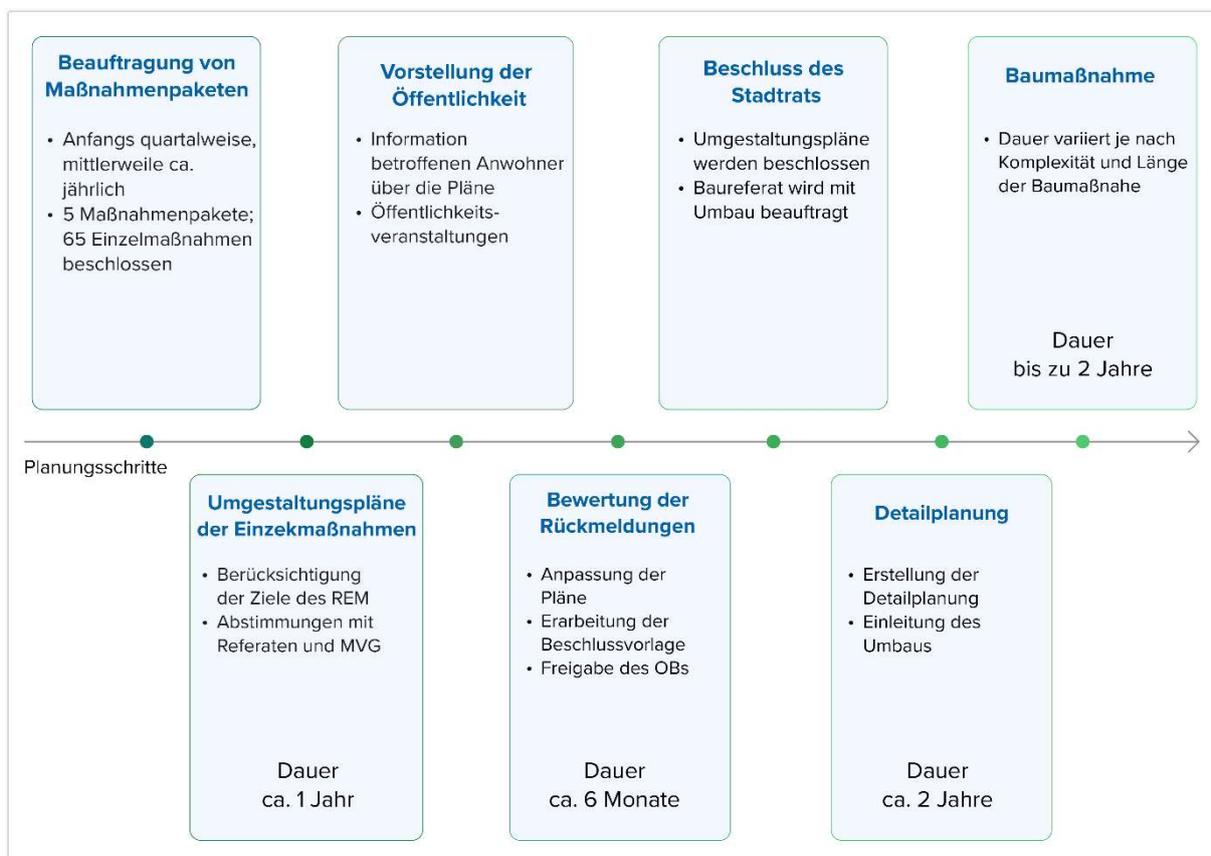


Abbildung 6: Sieben Meilensteine zu einem Radweg (eigene Darstellung nach (Radentscheid München, 2023))

Der Planungsprozess beansprucht demnach insgesamt etwa fünf Jahre für jede beschlossene Einzelmaßnahme. Bis Januar 2024 war eine REM-Einzelmaßnahme abgeschlossen und eine weitere Einzelmaßnahme im Bau befindlich. Für vier weitere Einzelmaßnahmen wurde der Bau beauftragt; dies entspricht 10% der Gesamtlänge der 65 beschlossenen Straßenabschnitte (Radentscheid München, 2023; Hälsig, 2024).

Die Umsetzung des Bürger*innenbegehrens „Altstadt Radlring“ ist in fünf Planungsabschnitte mit insgesamt acht Einzelmaßnahmen aufgeteilt. Im Juli 2023 waren bereits zwei der geforderten Einzelmaßnahmen abgeschlossen, eine befand sich im Bau, und eine weitere war für den Bau beauftragt (Radentscheid München, 2023; Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2024).

Ziel des Stadtrats war es, die beiden Bürgerbegehren bis zum Jahr 2025 weitestgehend umzusetzen. Dies ist nach aktuellem Stand nicht mehr realistisch. In dieser Arbeit wird der Frage nachgegangen, welchen Einfluss die Initiative REM auf die Radinfrastrukturplanung in München hat und welche Herausforderungen sich bei der Planung stellen.

4 Expert*inneninterviews

Im folgenden Kapitel wird zunächst eine Einführung der Forschungsmethode des qualitativen Interviews gegeben. Dann werden der Aufbau und die Durchführung der Interviews beschrieben. Schließlich wird genauer auf die Interviewleitfäden, die Wahl der Befragungspersonen und die Auswertungsmethodik der Interviews eingegangen.

4.1 Methodische Grundlagen

Das Expert*inneninterview ist eine qualitative Methode, welche bei der Bearbeitung von Fallstudien zum Einsatz kommt. Eine Fallstudie ist dabei definiert als „eine Untersuchung, die sich nur auf einen einzelnen oder höchstens wenige, vielfach vergleichbare, Fälle bezieht“ (Kaiser, 2014). Die Initiative REM dient in dieser Arbeit als Fallstudie im Sinn dieser Definition. Angestrebt werden eine tiefe Durchdringung und das Verständnis des betrachteten Einzelfalls; eine Generalisierung der Ergebnisse ist nicht vorgesehen. Der fallspezifische Vergleich von einzelnen, aus der Arbeit hervorgehenden Erkenntnissen, mit den über 50 weiteren Radentscheiden deutscher Städte ist jedoch prinzipiell möglich (Kaiser, 2014).

Das Erhebungsinstrument für qualitative Interviews ist der Interviewleitfaden, welcher die Strukturierung und Steuerung der Befragung ermöglicht. Dieser ist nicht als starr anzusehen, sondern kann auf die jeweiligen Gesprächssituationen angepasst werden. Dies soll eine offene, möglichst informative und dabei auf die jeweiligen Forschungsfragen angepasste Gesprächssituation ermöglichen. Die befragten Expert*innen lassen sich in zwei Interessensgruppen einteilen:

- Vertreter*innen der Initiative REM (Interviewleitfaden A)
- Sonstige Beteiligte in der Münchner Radinfrastrukturplanung (Interviewleitfaden B)

Entsprechend wurden zwei Interviewleitfäden erstellt (siehe Anhang 1, Anhang 2), welche den Teilnehmenden im Vorfeld zur Vorbereitung auf das Gespräch zugesendet wurden. Die Erstellung der Leitfäden sowie die Auswertung der Interviews orientieren sich an der Fachliteratur zu Qualitativen Expert*inneninterviews von Kaiser (2014). Auf die Leitfäden sowie die Auswahl der Befragungspersonen wird im folgenden Unterkapitel genauer eingegangen.

4.2 Interviewleitfäden und Wahl der Befragungspersonen

Die beiden Interviewleitfäden beginnen mit einer Einführungsfrage (EA / EB) über die Tätigkeit und Rolle der befragten Person in der Münchner Radinfrastrukturplanung. Interviewleitfaden A ist aufgeteilt in die Themenkomplexe der Übernahme (A1) sowie der Umsetzung (A2) der Forderungen der Initiative REM mit jeweils drei spezifischen Fragen. Interviewleitfaden B bezieht sich ausschließlich auf die Umsetzung der Forderungen der Initiative REM und ist unterteilt in fünf spezifische Fragen (B). Die spezifischen Fragen wurden ausschließlich in offener Form gestellt, um eine flexible Gesprächssituation zu ermöglichen. Durch die Formulierung der Fragen sollte verhindert werden, dass sich das Gespräch in eine unerwünschte Richtung entwickelt und vom Thema abkommt. War dies dennoch der Fall, wurde das Gespräch durch eine gezielte strukturierte Frage zurück in das eigentliche Untersuchungsinteresse geleitet. Die Reihenfolge der Interviewfragen wurde der jeweiligen Gesprächssituation angepasst. Vereinzelt wurden von den Expert*innen Sachverhalte angesprochen, welche in der Untersuchungsabsicht lagen, jedoch im Vorhinein unbekannt waren. Diese wurden, insofern es die Gesprächssituation erlaubte, spontan durch spezifizierende Fragen aufgegriffen.

Die Auswahl der Expert*innen beeinflusst entscheidend die Qualität der Daten, die bei der Befragung erhoben werden. In dieser Arbeit wurden diese nach den folgenden vier Kriterien zur Auswahl von Expert*innen nach Gläser und Laudel (2010) ausgewählt:

1. Wer verfügt über die relevanten Informationen?
2. Wer ist am ehesten in der Lage, präzise Informationen zu geben?
3. Wer ist am ehesten bereit, Informationen zu geben?
4. Wer von den Informant*innen ist verfügbar?

*Tabelle 1: Auswahlkriterien von Expert*innen (Gläser und Laudel 2010)*

Basierend auf diesen Kriterien und mittels einer Literaturrecherche im Themengebiet der Münchner Radinfrastrukturplanung wurde eine Auswahl von acht geeigneten Expert*innen getroffen; sechs von ihnen stimmten einem per E-Mail angefragten Interview zu (siehe Anhang 3).

Die befragten Expert*innen werden in dieser Arbeit anonymisiert behandelt, um ihre Identifikation anhand der Daten auszuschließen. Somit sind die Einhaltung von Datenschutzbestimmungen und der Schutz der Privatsphäre der Befragten gewährleistet. Neben der Differenzierung von „Vertreter*innen der Initiative REM“, sowie „sonstigen Beteiligten in der Münchner Radinfrastrukturplanung“ (vgl. Kap. 4.1, S. 12), wurden die befragten Expert*innen spezifisch nach ihren Aufgabenbereichen ausgewählt. Ziel dabei war es, das komplexe Netzwerk von Politik, Verwaltung und Bürger*inneninitiative (BI) (als Vertretung der Bürger*innen) in den Gesprächen zu durchdringen. Im Folgenden werden die befragten Expert*innen vorgestellt, benannt mit den Kürzeln aus Tabelle 2 in kursiver Schrift:

E-REM-MOA ist vertreten im Lenkungskreis REM, im Münchener Stadtrat und im Mobilitätsausschuss (MOA) sowie in zwei weiteren Ausschüssen der Stadt München. Schwerpunkte sind dabei unter anderem der nachhaltige Ausbau der Radinfrastruktur, sowie umweltverträgliche Mobilitätskonzepte. *E-REM-MOA* war bis zum Übernahmebeschluss der Initiative REM Sprecher*in des Bündnisses und hat damit einen umfangreichen Einblick in die Strukturen des Bündnisses. Der REM hat fünf politische Vertreter*innen im Münchner Stadtrat; diese stellen eine wichtige Schnittstelle zwischen REM und Politik dar.

E-REM-1 und *E-REM-2* sind maßgeblich an der Umsetzung der Forderungen der Initiative REM beteiligt. Sie sind Teil verschiedener REM-interner Arbeitsgruppen sowie des Lenkungskreises REM und stehen in engem Kontakt zu Stadtverwaltung sowie Politik. Beide Expert*innen sind erst seit der Umsetzungsphase in der Initiative REM beteiligt und haben deshalb primär Teil B von Leitfaden A beantwortet.

E-REM-3 ist Sprecher*in und Mitinitiator*in der Initiative REM und vertreten im Lenkungskreis REM. *E-REM-3* hat anfangs hauptsächlich Öffentlichkeitsarbeit für den REM übernommen, inzwischen jedoch ein breiteres Aufgabenspektrum, und somit einen guten Überblick über die Struktur der Initiative sowie die Beziehungen zu außenstehenden Stakeholder*innen.

E-MOA ist Stadtratsmitglied und vertreten in Mobilitäts- und Bauausschuss sowie in zwei weiteren städtischen Ausschüssen. Die langjährige berufliche Tätigkeit als Stadtplaner*in mit Schwerpunkten Rad- und Fußverkehr gibt *E-MOA* besondere Expertise bei der Beurteilung von Radinfrastrukturprojekten in München.

E-MOR ist verantwortlich für den Radverkehr im Mobilitätsreferat München (MOR) und Ansprechpartner*in für die Schnittstelle der Radverkehrsförderung zwischen Politik, Bürger*innen und Verwaltung und für alle den Radverkehr in München betreffenden Themen.

Expert*innen	Institution	Datum; Gesprächsdauer	Hintergrund der Einladung	Verwendeter Leitfaden
E-REM-MOA	Politik: MOA BI: REM	10.01.2024; 65 Min.	Mitglied MOA, Lenkungskreis REM -> Schnittstelle Politik/Initiative REM	Leitfaden A
E-REM-1	BI: REM	17.01.2024; 68 Min.	Expert*in Umsetzungsphase REM, Mitglied Lenkungskreis REM	Leitfaden A
E-REM-2	BI: REM	25.01.2024; 58 Min.	Expert*in Umsetzungsphase REM, Mitglied Lenkungskreis REM	Leitfaden A
E-REM-3	Bund Naturschutz BI: REM	26.01.2024; 45 Min.	Sprecher*in REM, Mitglied Lenkungskreis REM	Leitfaden A
E-MOA	Politik: MOA	08.02.2024; 33 Min	Mitglied MOA -> Außensicht auf Initiative REM	Leitfaden B
E-MOR	Verwaltung: MOR	27.02.2024; 55 Min	Verantwortlich für Radinfrastrukturplanung Stadt München	Leitfaden B

*Tabelle 2: Befragte Expert*innen*

4.3 Durchführung und Auswertung

Die Interviews haben auf Wunsch der Befragten entweder online oder in Präsenz stattgefunden und wurden mit ihrer Einwilligung (siehe Anhang 4) aufgezeichnet. Es wurden insgesamt sechs Interviews zwischen 45 und 60 Minuten Länge geführt. Alle Expert*innen waren dem Thema gegenüber sehr aufgeschlossen und haben eine offene Interviewsituation ermöglicht. Aus den Audiodateien wurde mithilfe des Programms „Transkriptor“ zu jedem Interview ein Transkript erstellt, welches die Grundlage zur weiteren Analyse darstellt (Transkriptor, 2024).

Im nächsten Schritt wurde zu jedem Interview ein Steckbrief erstellt, um die Kernaussagen der Expert*innen zu identifizieren und zusammenzufassen. Zur Auswertung der Steckbriefe wurde eine Vorlage erstellt (siehe Anhang 5), welche in die beiden Fragenkomplexe der Initiierungsphase sowie der Umsetzungsphase aufgeteilt ist. Zur Kodierung der Transkripte wurden zu den beiden Fragenkomplexen jeweils Unterkategorien erstellt. Bei der Formulierung der Unterkategorien ist darauf zu achten, dass diese „ausreichend konkret formuliert sind, aber noch keine Festlegung von Merkmalsausprägungen beinhalten sollten“ (Kaiser, 2014).

Die Interviewaussagen der Expert*innen lassen sich den einzelnen Unterkategorien zuordnen und ermöglichen im weiteren Verlauf die Analyse und den Vergleich der Interviews. Zur Diskussion der Ergebnisse wird zum einen mit den paraphrasierten Aussagen der Expert*innen, zusammengefasst in den Steckbriefen, gearbeitet. Zur Erhebung von Betriebswissen werden ausgewählte Zitate als hilfreich angesehen, da diese „zur Einordnung des Experten und zur Interpretation seiner Informationen und Deutungen durchaus in größerem Umfang angemessen sind, insbesondere auch deshalb, weil es für solche Informationen vielfach keinen alternativen Quellenzugang gibt.“ (Kaiser, 2014). Dies hat sich im Laufe der Auswertung bestätigt; wörtliche Zitate nehmen in der Diskussion eine zentrale Rolle ein. Die Transkripte sowie die Steckbriefe sind im digitalen Anhang hinterlegt.

Neben der Auswertung der Interviews werden die folgenden zwei Stakeholder*innen-Analysetools des europäischen Austausch- und Lernprogramms URBACT verwendet (URBACT, o. J.). Die „Stakeholders Ecosystem Map“ schafft einen Überblick über die interviewten Stakeholder*innen und deren Beteiligung an dem Projekt. Durch die „Stakeholders Power-Interest Matrix“ lassen sich Einfluss und Interesse der Stakeholder*innen veranschaulichen und anschließend diskutieren.

5 Ergebnisse und Diskussion

Expert*inneninterviews

5.1 Schlüsselemente für die Übernahme der Forderungen der Initiative REM

5.1.1 Stakeholder*innen-Identifikation und Analyse der Initiierungsphase

Im Folgenden werden die bei der Initiierung und der Übernahme der Initiative REM beteiligten Stakeholder*innen in die vier Kategorien „Institutionen“, „Organisationen und Unternehmen“, „Stadtverwaltung und Politik“ sowie „Bürger*innen und Community“ eingeteilt. Anschließend werden ihr Einfluss und Interesse an der Initiierung und der Übernahme der Forderungen der BI analysiert.

Institutionen:

Der Lenkungskreis REM stellt das wichtigste Organisationsinstrument der BI dar. Die Schaffung dieses „großen Bündnisses“ ist laut *E-REM-3* maßgeblich für die erfolgreiche Übernahme der Initiative und verhindert eine Konkurrenzbildung zwischen den Interessensvertreter*innen:

„Das macht keinen Sinn, wenn eine Organisation oder eine Partei das alleine macht, weil da kommt keiner, das ist ja immer ein bisschen Konkurrenzkampf. Wichtig ist, dass man so etwas gemeinsam macht. Deswegen haben wir versucht, ein großes Bündnis zu schmieden, wo auch wirklich alle die wollten, sich beteiligen konnten.“ (E-REM-3)

Dies macht den Lenkungskreis zu einem sehr einflussreichen Akteur der Initiierungsphase der Initiative; das Interesse an einer Übernahme der BI ist ebenfalls sehr hoch.

Organisationen und Unternehmen:

Der Lenkungskreis wurde laut *E-REM-MOA* insbesondere bei der Stimmensammlung und der Veranstaltung von Demonstrationen und sonstigen Events durch ein breites Netzwerk von über 30 Organisationen unterstützt:

„Also es gibt so ein ganz großes Netzwerk an Organisationen, die dann mit gesammelt haben an Unterschriften, die mit dabei waren bei Demos, die mit aufgerufen haben. Ein Deutscher Alpenverein hat Unterschriftenlisten in den Zeitschriften beigelegt, und und und.“ (E-REM-MOA)

Die Organisationen haben keinen direkten Einfluss auf Entscheidungen der Initiative, nehmen jedoch durch Ihre Unterstützung eine wichtige Rolle ein. Ihr Einfluss auf die Umsetzung wird laut laut *E-REM-MOA* und *E-REM-3* als mittel bis gering angesehen, ihr Interesse jedoch als hoch.

Entscheidend zur erfolgreichen Übernahme einer BI ist die juristische Absicherung ihrer Forderungen. Vor diesem Hintergrund hat die Initiative REM eine auf Verwaltungsrecht spezialisierte Kanzlei damit beauftragt, die Forderungen juristisch zu prüfen:

*„Natürlich muss man das ja auch immer juristisch überprüfen, weil ich bin kein*e Verwaltungsrechtler*in und keiner von uns. Und auch ein normaler Jurist kann das nicht einschätzen, deswegen muss man dann eine Kanzlei finden, die sich damit auskennt und die so ein bisschen darüber schauen kann und sagen kann: Das kann Erfolg haben oder nicht, weil die Hürde ist schon hoch.“ (E-REM-3)*

Die Kanzlei kann dabei als Dienstleister der Initiative angesehen werden. Sie bringt die Forderungen in den vorgegebenen rechtlichen Rahmen, nimmt dabei jedoch keine grundsätzlichen Veränderungen an den Forderungen vor. Der Einfluss der Kanzlei wird somit als mittel eingestuft, das Interesse einer Übernahme der BI als hoch.

Stadtverwaltung und Politik:

Die Politischen Vertreter*innen des REM bilden eine wichtige Schnittstelle zwischen BI und Politik. Sie haben sich laut *E-REM-MOA* den Zeitpunkt vor Münchens Kommunalwahl im Jahr 2020 für die Initiierungsphase der BI zunutze gemacht und das Begehren in die Wahlprogramme ihrer Parteien eingebracht. Die breite politische Unterstützung ist einzigartig, verglichen mit anderen Radentscheiden in Deutschland:

„Ja, wobei wenn Sie sich andere Ratenscheide anschauen, da war die Politik nicht dabei. Das ist bei uns tatsächlich einzigartig. [...] Es war klar, dass es am idealsten ist, die Stimmen vor der Kommunalwahl zu sammeln und das Begehren in die Wahlprogramme der Parteien einfließen zu lassen.“ (E-REM-MOA)

Die direkte Verbindung zur Kommunalpolitik Münchens ist ein großer Vorteil für den REM. Der Einbezug in die Wahlprogramme der drei Unterstützer-Parteien zeigt den hohen Einfluss sowie das große Interesse der politischen Vertreter*innen der BI.

Die Vollversammlung des Stadtrats sowie der OB sind zuständig für die Prüfung der formellen und materiellen Korrektheit von Bürgerinitiativen. Diese haben die beiden Bürgerbegehren der Initiative REM per Stadtratsbeschluss als gültig übernommen (Vollversammlung Münchner Stadtrat 24.07.2019). Der OB hat die Stadtverwaltung dabei beauftragt, den REM an der Umsetzung der Maßnahmen zu beteiligen. Dies lässt auf ein hohes Interesse des Stadtrats sowie des OB auf die Übernahme des REM schließen, der Einfluss auf diese ist ebenfalls groß.

Bürger*innen und Community:

Neben dem Netzwerk an Organisationen wurde der REM von 1000 Radlbotschafter*innen bei der Ideenverbreitung der Initiative sowie der Stimmensammlung unterstützt:

„Und da hatten wir dann 1000 Leute, die gesagt haben, wir unterstützen diese Initiative, Wir sammeln für euch Unterschriften. [...] Und das ist natürlich, einmal ist es unterschriftensammelnde Wirkung, aber auch die, sich freizunehmen und seinen Leuten zu erzählen: Leute, ich stehe da jetzt, wer Lust hat, mich zu supporten, soll vorbeikommen.“ (E-REM-3)

Diese haben auch über die Stimmensammlung hinaus eine große Bedeutung: Sie informieren und überzeugen Freundeskreis und Familie über das Begehren und erweitern dadurch den Unterstützer*innenkreis. *E-REM-3* betont dabei die offene Zusammenarbeit mit den Unterstützer*innen als „Teil des Erfolgs“ der Initiative:

„Die Ausgestaltung, wie man jetzt an die Unterschriften kommt, das haben wir mit den Menschen bei Veranstaltungen erarbeitet. Ich glaube, das war auch ein Teil des Erfolgs, dass wir da offen waren und sich jeder beteiligen konnte, der wollte.“ (E-REM-3)

Die Radlbotschafter*innen nehmen wegen ihrer sehr großen Anzahl und der Partizipationsmöglichkeit eine wichtige Rolle für die Übernahme der Initiative ein. Ihr Interesse an der Initiative ist ihrem Engagement nach sehr hoch, ihr Einfluss wird als mittel eingestuft.

Bürgerbegehren können nicht ohne die Stimmenabgabe der Unterzeichner*innen umgesetzt werden. Diese haben ebenfalls ein großes Interesse an der Umsetzung, jedoch keinen direkten Einfluss auf die Forderungen der Initiative. Dieser wird daher als mittel eingestuft.

Auf Gegner*innen bei der Initiierung des REM wurde in den Gesprächen nicht eingegangen, diese werden zusammen mit den Bewohner*innen Münchens als Bürger*innen dargestellt.

Der Einfluss sowie das Interesse dieser auf die Übernahme der BI ist daher als gering anzusehen.

5.1.2 Stakeholder*innen-Darstellung der Initiierungsphase

Abbildung 7 und Abbildung 8 geben einen schematischen Überblick über die oben beschriebenen Stakeholder*innen. Wie Abbildung 7 darstellt, sind die Stakeholder*innen homogen auf die vier Kategorien aufgeteilt. Abbildung 8 zeigt, dass alle Stakeholder*innen mit hohem Einfluss auf die Übernahme der beiden Bürgerbegehren auch großes Interesse daran hatten. Diese werden als Schlüsselakteure angesehen und spielen eine entscheidende Rolle für das Projekt. Bürger*innen, die nicht unterzeichnet haben oder anderweitig für die Initiative engagiert waren, hatten mittleres bis geringes Interesse und einen geringen Einfluss auf die erfolgreiche Übernahme der Forderungen des REM. Sie sind jedoch sehr nah am Projekt und direkt von den Forderungen der Initiative betroffen. Es ist daher wichtig, die beteiligten Stakeholder*innen besonders gut über das Vorhaben zu informieren.

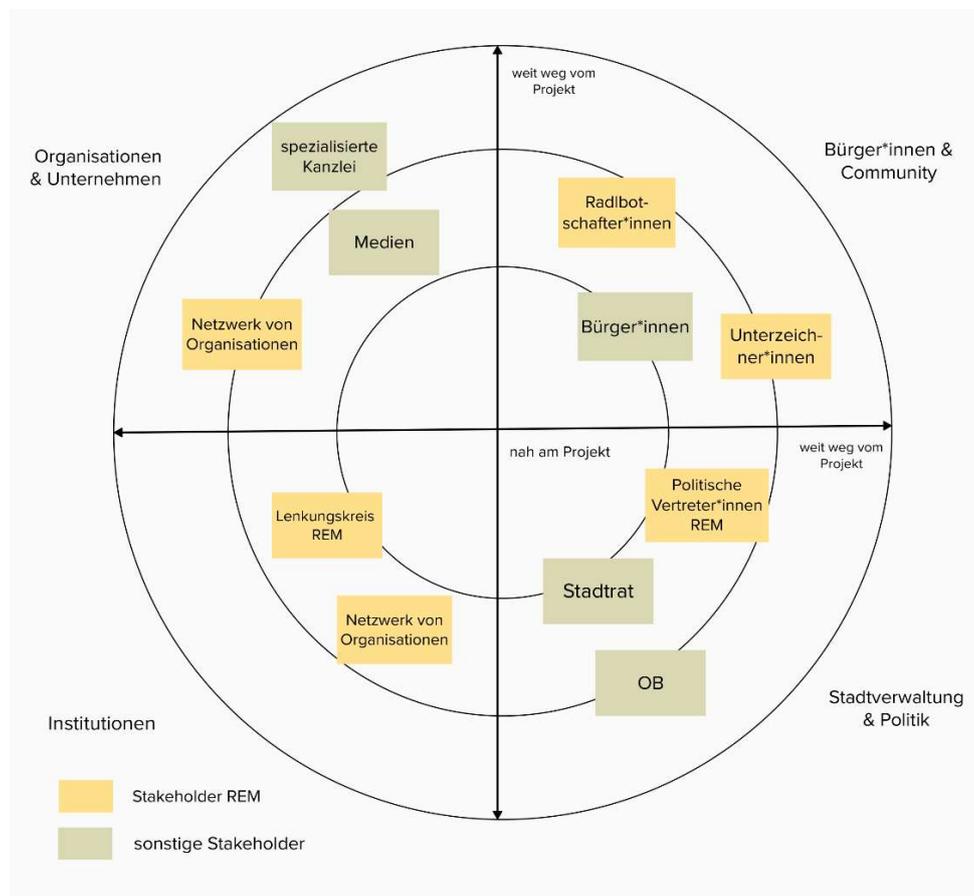


Abbildung 7: Stakeholders Ecosystem Map REM Initiierungsphase

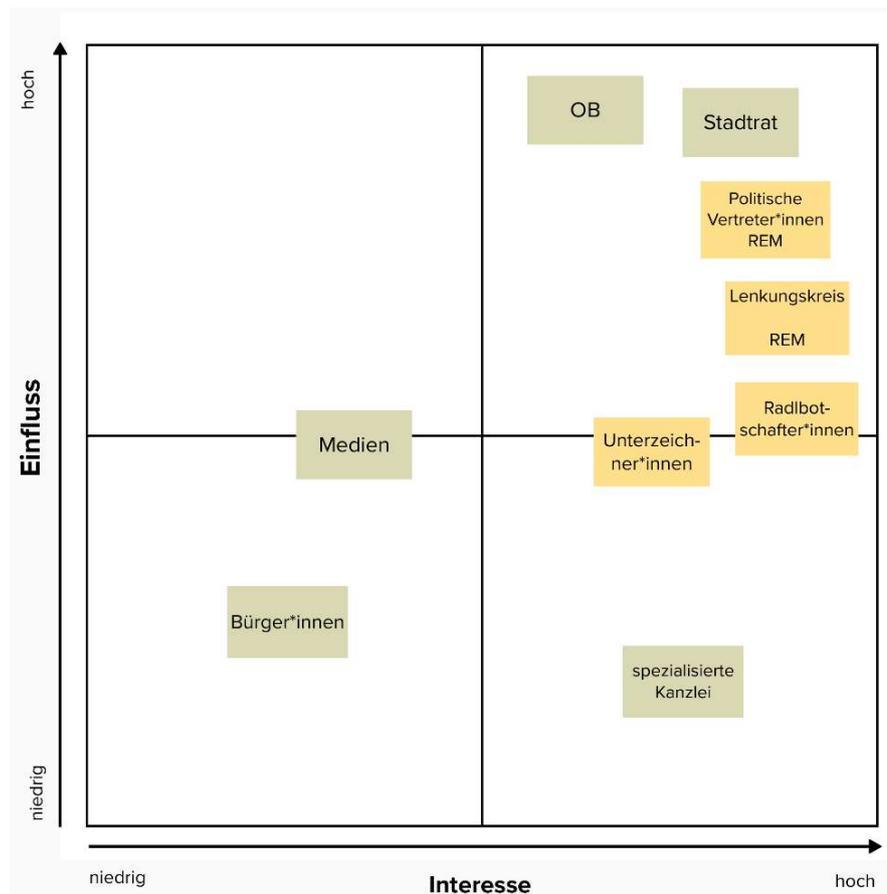


Abbildung 8: Stakeholders Power Interest Matrix REM Initiierungsphase

5.1.3 Beweggründe zur Gründung einer Bürger*inneninitiative in der Münchner Radinfrastrukturplanung

Anhand der in den Expert*inneninterviews getroffenen Kernaussagen wurden vier zentrale Motive zur Gründung der Initiative REM identifiziert. Diese umfassen die Handlungsfelder Verkehrssicherheit, Verkehrsgerechtigkeit, Klimaschutz und Lebensqualität. Ein wichtiger Beweggrund für die Initiator*innen bei der Gründung war außerdem das Fehlen einer umfassenden Strategie der Stadt München zum Ausbau der Radinfrastruktur. Auf diese Beweggründe wird nachfolgend eingegangen.

Verkehrssicherheit:

Die sichere Gestaltung des Rad- und Fußverkehrs in München ist ein zentrales Anliegen der Initiative REM. Die Stadt München verfolgt dieses Ziel bereits mithilfe des Verkehrssicherheitskonzeptes „Vision Zero“ (vgl. Kap. 2.3, S. 7). Laut *E-REM-2* gibt es in

München aktuell jedoch zu wenig sichere Infrastruktur, was insbesondere schwache Verkehrsteilnehmer*innen davon abhält, das Fahrrad zu benutzen:

„Es gibt zu wenig sichere Radinfrastruktur, [...] Unsicherheit oder Angst vor dem Fahrradfahren, ist für ganz viele der Grund zu sagen: Nee, da nehm ich lieber das Auto, das ist mir zu gefährlich. Die Unfallzahlen belegen das ja auch immer wieder. Die eigenen Erfahrungen belegen das immer wieder. Unsere Aktivitäten zielen nicht ab auf die Hardcore Fahrradfahrer, die fahren, egal wie die Situation ist. Unsere Zielgruppe sind die Leute, die noch nicht Fahrrad fahren oder schwache Verkehrsteilnehmer, also Leute, die einfach nicht so sicher Fahrrad fahren, nicht so gut Fahrrad fahren.“ (E-REM-2)

Im weiteren Gesprächsverlauf wird die Zielgruppe der schwachen Verkehrsteilnehmer*innen als entscheidender Faktor zur Entlastung des MIV gesehen, dies wiederum führt zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit.

Klimaschutz und Lebensqualität:

Die Motive Klimaschutz und Verbesserung der Lebensqualität wurden von E-REM-2 und E-REM-3 als übergeordnete Motivation angesehen. Die Notwendigkeit der Stärkung des Umweltverbundes wird betont, welcher als effektives Mittel zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor dient (vgl. Kap.2.2, S.5):

„Das übergeordnete Thema, was uns alle betrifft, ist Klimawandel. Dem Klimawandel kann man, muss man begegnen. Das geht vor allen Dingen, wenn man CO₂-Sparsame Mobilität stärkt in der Stadt, also im Umweltverbund. [...] Daraus ziehen wir die Berechtigung, uns für den Radverkehr einzusetzen.“ (E-REM-2)

Das Problem der gerechten Flächenaufteilung geht dabei einher mit der Stärkung des Umweltverbundes. Der MIV muss demnach zwangsläufig Flächen an den Rad- und Fußverkehr abgeben. Die Gewährleistung einer besseren Lebensqualität in der Stadt wirkt sich laut E-REM-2 positiv auf den Klimawandel aus und verbindet somit die Handlungsfelder Klimaschutz und Flächengerechtigkeit:

„Die Lebensqualität in der Stadt durch weniger Abgase, bessere Luft, weniger Lärmbelastung und mehr Freiflächen, mehr Grün, Stadtgrün, was ja auch nicht nur fürs Klima, sondern auch für die Psyche, für die Lebensqualität ein wichtiger Beitrag sind, zu verbessern und zu stärken.“ (E-REM-2)

Verkehrsgerechtigkeit:

Ein weiterer Beweggrund zur Gründung der Initiative war laut *E-REM-2* und *EREM-3* die Förderung der Verkehrsgerechtigkeit, bei der das Fahrrad eine zentrale Rolle einnimmt. Es ist deutlich kostengünstiger als der MIV und ein Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsschichten:

„Wichtig ist auch: Das kann man mit wenig Geld und viel Geld machen. Also das ist auch für alle zugänglich so ein Fahrrad. Autos können sich Leute leisten, die Geld haben in München. Menschen, die kein Geld haben in München, haben oft keine Autos.“ (E-REM-3)

Der Aspekt der Verkehrsgerechtigkeit wird nicht nur bezogen auf Privatpersonen betrachtet, sondern auch auf den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur. *E-REM-2* sieht Radinfrastrukturmaßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung meist als die effektivste Investition in den Verkehr. Ein ausschlaggebender Grund dafür ist das Investitionsvolumen, welches bei Radinfrastrukturmaßnahmen deutlich geringer ist als bei anderweitigen Mobilitätsprojekten. In München stehen seit 2020 im Rahmen der Nahmobilitätspauschale jährlich 25 Millionen Euro für Rad- und Fußverkehr zur Verfügung (Escher et al., 2023). Zum Vergleich: Große Mobilitätsprojekte wie z. B. die zweite Stammstrecke in München kosten laut Deutscher Bahn 7 Milliarden Euro (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 29.09.2022).

Radverkehrsstrategie:

Die bisher vorgestellten Motive vereint eine umfassende Radverkehrsstrategie der Stadt München. Diese fehlte laut *E-REM-MOA* zum Gründungszeitpunkt der Initiative und war eine ausschlaggebende Motivation zur Bildung des Bündnisses:

„Es war klar, dass nichts passiert, es werden keine Radwege gebaut, es gibt keine Strategie der Stadt. Es hat sich so gut wie nichts getan und es war klar, dass wir, um wirklich voranzukommen, ganz anderes aufgestellt werden müssen.“ (E-REM-MOA)

5.2 Einflussfaktoren für die Umsetzung der Forderungen der Initiative REM

5.2.1 Mitsprache und Zusammenarbeit der beteiligten Stakeholder*innen

Im Folgenden werden die in der Umsetzungsphase des REM beteiligten Stakeholder*innen analog zur Initiierungsphase in vier Kategorien aufgeteilt (vgl. Kap. 5.1.1, S.17) und deren „Ecosystem Map“ bzw. „Power-Interest-Matrix“ erarbeitet. Insbesondere wird auf die Mitsprache und Akzeptanz des REM seitens der beteiligten Akteure eingegangen.

Institutionen:

Der Lenkungskreis REM bildet laut *E-REM-MOA* die Schnittstelle zwischen Initiative, Politik und Stadtverwaltung. Entscheidend für die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Verantwortungsträger*innen der Stadtverwaltung ist laut *E-REM-2* ein sachliches Vertrauensverhältnis. Die Kommunikation mit der Stadtverwaltung verläuft dabei primär parteiunabhängig, um das Einspielen politischer Interessen zu vermeiden. Falls notwendig, wird jedoch die gezielte Eskalation auf Sachbearbeiter*innen-Ebene, sowie durch höhere Instanzen wie Politik und Öffentlichkeit als wichtiges Mittel angesehen:

„Das ist wichtig zum einen um ernstgenommen zu werden, als NGO. Dass sie wissen, wir haben noch andere Hebel, also wenn das bilaterale Gespräch vielleicht nicht zum Erfolg führt, dann schalten wir oder gehen natürlich auch über die Politik oder parallel. Aber, genau also, dass man trotzdem erstmal im geschützten Raum Dinge ausarbeiten kann.“ (E-REM-2)

E-MOR betont die juristisch kluge Formulierung der Forderungen des REM, welche der Stadtverwaltung einen „langfristigen Planungsauftrag“ gegeben hat. *E-REM-MOA* und *E-REM-3* weisen im Gespräch ebenfalls auf den Stadtratsbeschluss hin, welcher die Beteiligung des REM bei der Umsetzung der Forderungen vorsieht. Die vier Arbeitsgruppen werden vor diesem Hintergrund als wichtiges Mittel zur Zusammenarbeit mit der Verwaltung gesehen. *E-REM-2* sieht es dabei als Aufgabe der Initiative, diese aktiv zu nutzen:

„Es ist Auftrag der Stadt, uns zu beteiligen, auch von ihrer Seite diese Arbeitsgruppen zu bilden. Ganz wesentlich ist aber auch, dass man diese Arbeitsgruppen dann, also sich da verankert, mit Leben füllt, sich da breitmacht, es wirklich nutzt.“ (E-REM-2)

Die Expert*innen des REM geben fundierte Vorschläge zur Unterstützung der Stadtverwaltung und sind laut *E-REM-1* zu durchaus akzeptierten Gesprächspartner*innen der Planer*innen

geworden. Diese haben sehr frühzeitig Einblick in Unterlagen der Verwaltung und können dadurch aktiv Einfluss auf Planungsprozesse nehmen. *E-REM-1* betont dabei die privilegierte Situation des REM im Vergleich zu anderen Radentscheiden:

„Das ist ein Privileg. [...] Und wir reden ja auch mit anderen Radentscheiden in Deutschland, die sind längst nicht in dieser privilegierten Situation.“ (E-REM-1)

Die sinnvolle Begründung und Nachvollziehbarkeit von Maßnahmen ist laut *E-REM-2* maßgeblich für die Mitsprache und Akzeptanz von Planer*innen und Entscheidungsträger*innen der Verwaltung. Die dafür benötigte Fachexpertise haben sich die Expert*innen des REM allen geführten Gesprächen zufolge schon seit der Initiierungsphase angeeignet. Die genannten Faktoren machen die Vertreter*innen des Lenkungskreises REM sowie die vier AG zu wichtigen Playern in der Münchner Radinfrastrukturplanung. Ihr Interesse und Einfluss werden demnach als hoch eingestuft.

Stadtverwaltung und Politik:

Die Stadtverwaltung, insbesondere die Mobilitäts- und Baureferate, spielen eine Schlüsselrolle bei der Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen in München. Die Organisationsstruktur der Verwaltung zur Umsetzung des REM, veranschaulicht in Abbildung 9, lässt sich in die Arbeitsebene, die Steuerungsebene und die Lenkungskreisebene einteilen. Auf der Arbeitsebene sind aktuell 45 Personen in den vier referatsübergreifenden Arbeitsgruppen mit Radverkehrsthemen befasst; dies sind deutlich mehr als vor fünf Jahren. Diese Entwicklung führt E-MOR auf den REM zurück. Das MOR tritt zur Detailplanung in Sitzungen mit dem REM in Kontakt, übernimmt Öffentlichkeitsarbeit und ist in engem Austausch mit dem Stadtrat.



Abbildung 9: Organisationsstruktur der Verwaltung zur Umsetzung des Radentscheids (eigene Darstellung nach (Mobilitätsausschuss München, 2021b))

Neben den Arbeitsgruppen wurde der „Steuerungskreis Radentscheid MOR“ gegründet, bei dem die Sprecher*innen des REM, der Referent des MOR, der Radverkehrsbeauftragte und ein*e Strategieexpert*in sich mit übergeordneten Fragen aus Politik und Öffentlichkeit befassen. Ein weiteres Verwaltungsinstrument ist der „Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr“, welcher quartalweise unter Leitung des zweiten OB tagt. Zweimal jährlich werden Vertreter*innen des REM sowie des Stadtrats dazu eingeladen und über wesentliche Entscheidungen und Planungsfortschritte informiert. Laut *E-REM-2* ist dies eine wichtige Möglichkeit, direkt mit Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und BI zu kommunizieren und zwischen diesen drei Gruppen zu vermitteln. Die Stadtverwaltung wird vereinfachend als ein Akteur dargestellt. Sie hat einen hohen Einfluss sowie großes Interesse an der erfolgreichen Umsetzung der Forderungen, ihr Handlungsspielraum wird jedoch rechtlich und politisch eingeschränkt.

Der Stadtrat ist das Oberste Steuerungsgremium zur Umsetzung des Radentscheids (siehe Abbildung 9). Dieser entscheidet über Beschlussvorlagen, welche die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen des REM, den Bezirksausschüssen und unter bestmöglicher Berücksichtigung der Bevölkerung erarbeitet. Die Koalition (Grün/Rot) steht dabei laut *E-MOR* sowie *E-MOA* grundsätzlich hinter der Umsetzung des Radentscheids. Es besteht nach *E-MOR* jedoch ein großes politisches Spannungsverhältnis bezüglich des Themas Radverkehr, welches der Stadtrat in den Beschlussvorlagen abdecken muss:

„Da kommen wir dann ins Spiel, noch mal die Pläne anzuschauen, auch sozusagen: Radentscheid sehr wichtig, aber in Abwägung mit den anderen Aspekten, die wir vertreten sollen.“ (E-MOA)

Bei Absprachen über die Umgestaltungspläne tritt der Stadtrat laut *E-MOA* hauptsächlich in Kontakt mit der Stadtverwaltung. Konkrete Projekte werden jedoch vor ihrer Präsentation in der Öffentlichkeit mit Vertreter*innen der Verwaltung und des REM abgesprochen, was auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Stakeholder*innen hinweist. Einzelne Fraktionen treffen sich ebenfalls bei Bedarf mit Vertreter*innen des REM. Der Stadtrat hat somit einen sehr hohen Einfluss auf die Entscheidung über Radinfrastrukturmaßnahmen. Es herrschen jedoch laut *E-REM-1*, *E-REM-3* und *E-MOA* große Interessenkonflikte zwischen den Parteien, insbesondere zwischen Regierung und Opposition. Da die Regierung den REM größtenteils befürwortet, wird das Interesse des Stadtrats als mittel bis hoch eingestuft.

Die Umsetzung der Forderungen des REM wird von den Politischen Vertreter*innen der Initiative unterstützt. Diese dienen dabei nach *E-REM-1* als „Sprachrohr in den Stadtrat“ und stellen wie in der Initiierungsphase eine wichtige kommunikative Verbindung zwischen REM und städtischen Entscheidungsträger*innen her. *E-REM-MOA* betont dabei die Vor- und Nachteile der Beteiligung im Stadtrat: Einerseits macht der direkte Draht zur Stadtverwaltung

sowie das frühzeitige Einsehen der Beschlussvorlagen die Politischen Vertreter*innen zu einem wichtigen Bindeglied und erleichtern die Einflussnahme auf politische Entscheidungen. Andererseits wird die diverse politische Ausrichtung der Vertreter*innen als „Gradwanderung“ angesehen, da sie die Kompromissfindung für Aktionen des REM erschwert. Dabei entsteht ein Spannungsfeld zwischen parteiinternen Interessen und Anliegen des REM:

„Der Vorteil des Ganzen ist, dass wir wissen, was da los ist. Wir kennen die Beschlussvorlagen, ich meine ansonsten, in einer anderen Stadt und sowas, da wirklich die Beschlussvorlagen zu kennen und die Leute zu kennen, die in den Behörden hier arbeiten, und und und. Also das hat auch große, große Vorteile, aber es ist halt so ein bisschen, und jedes Mal wieder diskutieren wir das: Sollen wir aggressiver auftreten, oder mehr mit dem, mit der Verwaltung zusammenarbeiten?“ (E-REM-MOA)

Die politischen Vertreter*innen haben ein hohes Interesse an der Umsetzung des REM und können laut *E-REM-2* direkten Einfluss auf Entscheidungen ihrer Parteien nehmen, insofern diese in deren politischen Rahmen liegen.

Herr der Tagesordnung im Stadtrat ist der OB. Bevor es zu einer Abstimmung über Beschlussvorlagen durch den Stadtrat kommt, muss der OB diese freigeben. Insofern er dabei rechtliche Einwände sieht, hat er diese zu beanstanden (Landeshauptstadt München 2020). Der OB hat dadurch einen erheblichen Einfluss auf Radinfrastrukturprojekte, *E-REM-1* und *E-REM-3* bemängeln jedoch sein Interesse an deren Umsetzung. Laut *E-REM-MOA* lässt sich der OB leicht durch die öffentliche Meinung sowie durch Gegner*innen von Radinfrastrukturprojekten beeinflussen.

Bezirksausschüsse

Ein Instrument der lokalen Mitbestimmung einzelner Stadtviertel sind die 25 Bezirksausschüsse (BA). Diese sind unter anderem für die stadtviertelbezogene Planung von Fuß- und Radwegen mitverantwortlich und werden laut *E-MOR* in die Ausarbeitung von REM-Maßnahmen miteinbezogen. *E-REM-1* und *E-MOA* betonen des Weiteren die Entscheidungsrechte der BA über Fahrradabstellanlagen. In Stadtbezirken wie Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wurden diese durch den BA bereits stark gefördert. Eine weitere Aufgabe der BA ist die Beurteilung der Netzplanung, welche das Mobilitätsreferat Stadtbezirksübergreifend ausarbeitet. Aus den Gesprächen geht hervor, dass das Interesse und der Einfluss an der Umsetzung des REM hoch sind.

Bürger*innen & Community:

Die Bürger*innen sind direkt von Verkehrsmaßnahmen betroffen, weshalb es sehr wichtig ist, diese frühzeitig in Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Die Öffentlichkeit, insbesondere betroffene Anwohner*innen, werden daher nach der Erstellung von ersten

Umgestaltungsplänen von der Verwaltung informiert (siehe Abbildung 6). Das Interesse der Bevölkerung an Radinfrastrukturmaßnahmen ist gespalten. *E-MOR und E-REM-3* betonen, dass die Angst vor Veränderungen in der Bevölkerung meist sehr groß ist und Radverkehrsmaßnahmen ein emotional aufgeladenes Thema sind. Die Gegenstimmen in den Bezirksausschüssen und Bürgerversammlungen sind nach *E-REM-3* oft sehr laut, auch wenn diese meistens in der Minderheit sind.

Die Befürworter*innen der Initiative beteiligen sich in der „Radl-Community“, bei „Radl-Stammtischen“ und in Bürgerversammlungen. Sie unterstützen den REM nötigenfalls mit Demonstrationen und Veranstaltungen wie z. B. der „Critical Mass“ und können somit Druck auf die Politik ausüben (Critical Mass München, o. J.). Es ist laut *E-REM-2* sehr wichtig, dass die Vertreter*innen des REM die Community „hinter sich weiß“, wenn sie deren Unterstützung braucht. Daran wird die Bedeutung der Community des REM ersichtlich:

„Es ist immer ganz klar, wir agieren nicht als Einzelpersonen, wir sind ja nur Vertreter, das ist mir auch ganz wichtig: Wir sind nur, wir sind Vertreter einer großen gesellschaftlichen Gruppe, also dieser hundertsechzigtausend Unterschriften oder unterschriebenen. Es muss immer sicher sein, dass die auch noch hinter uns stehen, also dass wir nicht unsere eigenen Süppchen kochen, sondern dass wir Vertreter sind für ganz, ganz viele, für andere.“ (E-REM-2)

Auf der einen Seite stellt der Unterstützerkreis der Befürworter*innen des REM ein Druckmittel auf Politik und Verwaltung dar. Auf der anderen Seite lässt sich die Politik stark von der breiten öffentlichen Meinung beeinflussen, welche laut den Expert*innen oftmals verunsichert gegenüber Radinfrastrukturprojekten ist. Da die Interessen sehr gespalten sind, wurde zwischen der Stadtbevölkerung mit mittlerem bis niedrigem Interesse und den Befürworter*innen des REM mit hohem Interesse unterschieden.

In jedem Münchner Stadtbezirk findet einmal jährlich eine Bürgerversammlung statt. Die im Stadtbezirk ansässigen Bürger*innen können dort Anträge stellen und somit Einfluss auf Entscheidungen der Stadtverwaltung nehmen. Bürgerversammlungen sind ein wichtiges Instrument der Kommunalpolitik. Das Interesse sowie der Einfluss von Radinfrastrukturprojekten in Bürgerversammlungen lassen sich anhand der geführten Interviews jedoch nicht genau einordnen. Diese wird deshalb nicht in der Power-Interest Matrix (Abbildung 11) dargestellt.

Organisationen und Unternehmen:

E-REM-2 beschreibt das Netzwerk an Unterstützer*innen als Überzeugungsinstrument für die Verwaltung zur Umsetzung des REM:

„Wir sind Lobbyisten, muss man mal ganz klar sagen. Viele Kontakte, viele Leute überzeugen, mit vielen Leuten Kontakt haben. Dass die neuen Ideen, von denen wir überzeugt sind, für die wir auch Begründungen haben, von verschiedenen Seiten so langsam in diesen großen Organismus der Verwaltung einsickern.“ (E-REM-2)

Obwohl deren Interesse an einer erfolgreichen Umsetzung groß ist, wird ihr Einfluss als gering erachtet.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Berufsfeuerwehr und Verbände werden in Planungsprozesse des MOR einbezogen und sind laut *E-REM-2* stark von den Umgestaltungsplänen betroffen. Die Umgestaltungsmaßnahme an der Lindwurmstraße in München-Sendling, welche aus Sicht von *E-MOR* das aktuell wichtigste aller REM-Projekte ist, zeigt den Einfluss dieser Akteure. Die Wirtschaftsverbände haben dabei ein Defizit für den Lieferverkehr bemängelt, woraufhin OB Dieter Reiter eine Kompromisslösung gefordert hat. Dies verzögert den bevorstehenden Stadtratsbeschluss und ist bei vielen Anwohner*innen auf starke Kritik gestoßen. Der Einfluss des Wirtschaftsverbandes auf den REM wird demnach als mittel eingestuft und das Interesse als gering. Einfluss und Interesse von weiteren Verbänden, MVG und Berufsfeuerwehr auf die Umsetzung des REM lassen sich aus den Gesprächen nicht erschließen, diese werden somit nicht in der Power-Interest Matrix (Abbildung 11) dargestellt.

Die Medien nehmen durch die Berichterstattung über Verkehrsthemen eine aufklärende und verantwortungsvolle Rolle gegenüber der Öffentlichkeit ein. Laut *E-REM-3* berichten die Medien oft gut über Radinfrastrukturprojekte. Allerdings haben ihre Schlagzeilen oft eine polarisierende und zum Teil negative Ausrichtung. Die Verkehrswende betrifft die Münchner Bürger*innen stark, daher ist eine zeitnahe Berichterstattung wichtig und das Interesse der Medien an Radinfrastrukturprojekten groß. Der Einfluss der Medien ist nicht unbedeutend, da sich politische Entscheidungsträger laut den Gesprächen stark von der Öffentlichen Meinung leiten lassen; er wird deshalb als mittel eingestuft.

5.2.2 Stakeholder*innen-Darstellung der Umsetzungsphase

Die „Stakeholders Ecosystem Map REM Umsetzungsphase“ (Abbildung 10) und die „Stakeholders Power Interest Matrix REM Umsetzungsphase“ (Abbildung 11) geben analog zu Kapitel 5.1.2 (S.20) einen Überblick über die oben beschriebenen Stakeholder*innen der Umsetzung der BI. Aus Abbildung 11 ist ersichtlich, dass alle Akteure des REM ein hohes Interesse an der Umsetzung der BI haben. Der Lenkungskreis REM, die politischen Vertreter*innen REM sowie die Arbeitsgruppen REM haben einen Hohen Einfluss auf die Radverkehrsprojekte und sind somit als Schlüsselakteure anzusehen. Weitere Schlüsselakteure sind die Stadtverwaltung und die Kommunalpolitiker*innen, welche ein mittleres bis hohes Interesse an der Umsetzung haben. Die Bürger*innen zeigen mittelmäßiges bis geringes Interesse an der Umsetzung und haben nur wenig Einfluss darauf. Herausforderungen, die sich aus dem Stakeholder*innen-Gefüge ergeben, werden in Kapitel 5.2.2 (S. 31) diskutiert und Handlungsempfehlungen für diese erarbeitet.

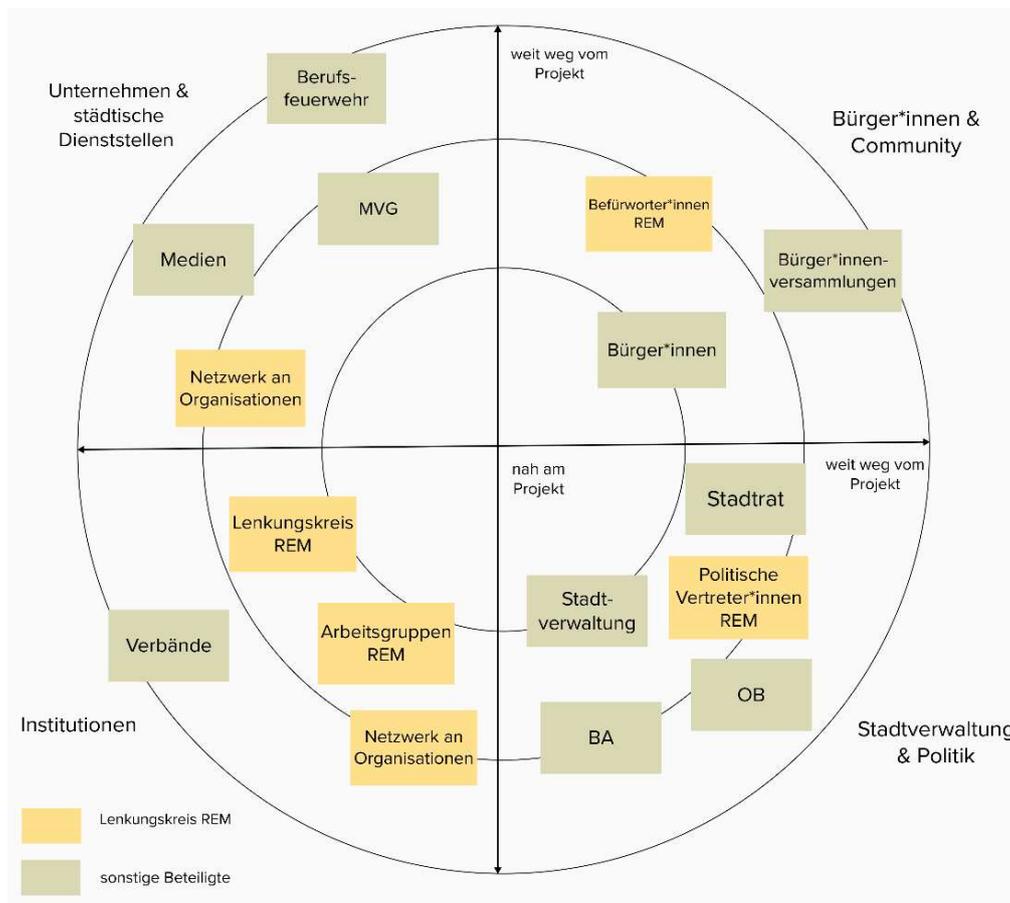


Abbildung 10: Stakeholders Ecosystem Map REM Umsetzungsphase

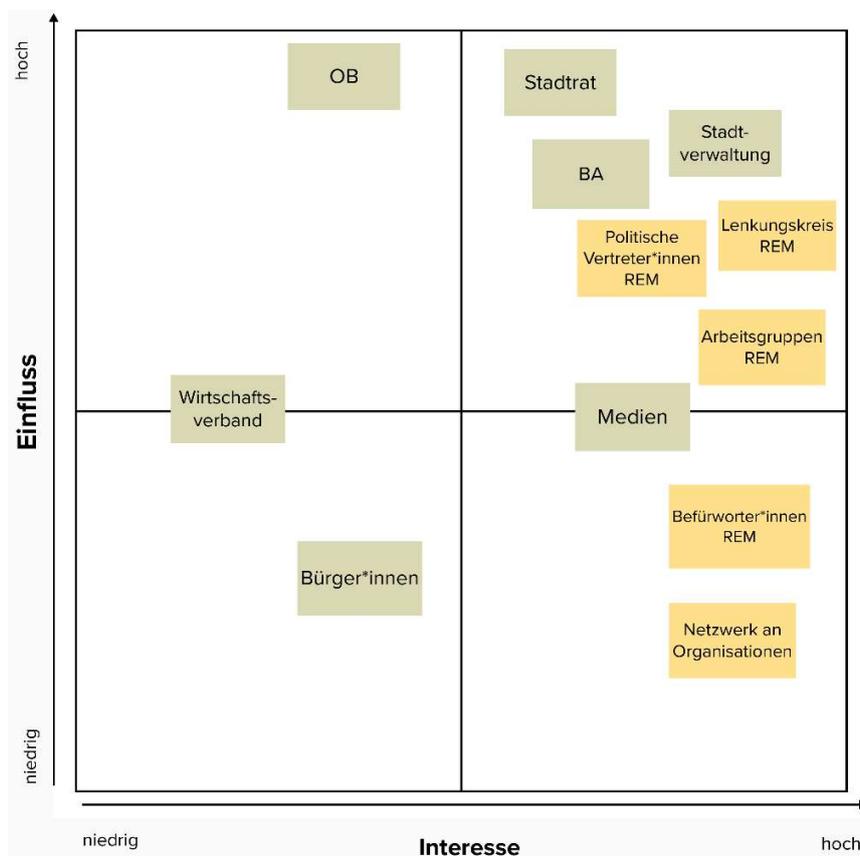


Abbildung 11: Stakeholders Power Interest Matrix REM Umsetzungsphase

5.2.3 Herausforderungen

Anhand der in den Expert*inneninterviews getroffenen Kernaussagen wurden vier Themenbereiche identifiziert, die zu Herausforderungen bei der Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen führen. Im Folgenden werden diese in Kombination mit den Ergebnissen der Stakeholder*innen-Analyse interpretiert und die beteiligten Akteure adressiert.

Politisch-gesellschaftliches Spannungsverhältnis

Das politisch-gesellschaftliche Spannungsverhältnis stellt eine große Herausforderung bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs dar. Die Flächenkonkurrenz im Verkehr nimmt stetig zu und ist, wie bereits erörtert, auf die langjährige autozentrierte Stadtplanung zurückzuführen. Diese Konflikte können laut *E-REM-2*, *E-MOA* und *E-MOR* im Zweifelsfall nur auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gelöst werden. Der damit einhergehende Wegfall von Parkplätzen und Fahrspuren erregt laut *E-MOR* die Gemüter der

Anwohner*innen und führt zu einer ablehnenden Grundhaltung der Bürger*innen gegenüber Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Dies wiederum wirkt sich auf politische Entscheidungsträger*innen aus, welche der Initiative laut *E-REM-1* zu wenig politischen Rückhalt geben. *E-MOR* kritisiert in diesem Zusammenhang den grundsätzlich „grünen Anstrich“ von Radinfrastrukturthemen:

„Das Radverkehrsthema oder die Radverkehrsförderung hat irgendwie immer n grünen Anstrich. So nach dem Motto, als ob das rein grüne Politik ist und ich mich manchmal frage, warum konservativere, Parteien oder andere Parteien nicht sagen: Nee, für unsere Wähler ist das genauso wichtig, unsere Wähler fahren auch Fahrrad und das sind nicht alles eingefleischte Autofahrer, sondern die würden da auch, oder sogar auch Autofahrer würden von profitieren, wenn mehr Rad gefahren wird, weil dann die Straßen freier sind.“ (E-MOR)

E-REM-1 bestätigt diese Einstellung des OB zu Radinfrastrukturmaßnahmen:

„Und der Bürgermeister sagt ganz deutlich: Radwege dienen nur den Grünen, aber nicht mir. Deswegen mach ich das nicht.“ (E-REM-1)

Der Stadtrat und der OB haben von den betrachteten Stakeholder*innen den größten Einfluss auf Radverkehrsmaßnahmen. Es zeigt sich jedoch, dass ihr Interesse an ihrer Umsetzung begrenzt ist. Zusätzlich wird die Umsetzung des REM durch negativ behaftete Partikular-Interessen von Bürger*innen gegenüber Radverkehrsmaßnahmen erschwert. In diesem Kontext ist es Aufgabe der Medien, sich nicht von den „wenigen lauten“ Stimmen leiten zu lassen, sondern im Sinne des gesamtgesellschaftlichen Interesses zu berichten. Ein Umdenken in diesem Diskurs von politischer als auch gesellschaftlicher Seite würde die Umsetzung von BI in der Radverkehrsplanung erleichtern und die Verkehrswende vorantreiben.

Frustrationstoleranz und Durchhaltevermögen

Die Expert*innen des REM sind zu wichtigen und akzeptierten Akteur*innen bei der Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten geworden. Dies ist ihrer hohen Fachkompetenz und dem Vertrauensverhältnis zu den beteiligten Akteur*innen zu verdanken. Dafür benötigt es laut *E-REM-2* und *E-REM-3* Hartnäckigkeit und eine hohe Frustrationstoleranz:

„Ja und dann sehr hartnäckig, und das ist n ganz wichtiger Teil. Man muss langen Atem haben, sehr hartnäckig sein Frustrationstolerant, das heißt, wenn man in einem Gespräch nichts erreicht hat oder nicht sein Ziel erreicht hat, das muss völlig unwichtig sein. Weitermachen, weiter diskutieren.“
(E-REM-2)

Die Vertreter*innen des REM sind ausschließlich ehrenamtlich für die Initiative tätig, mit Ausnahme einer in Teilzeit angestellten Organisationskraft. Dies stellt angesichts des großen Zeitaufwands, den die Expert*innen betreiben, eine große Herausforderung dar. Einige Vertreter*innen des REM arbeiten laut *E-REM-2* in Vollzeit für die Initiative; ohne private finanzielle Rücklagen wäre ein solches Engagement nicht möglich. Ein Lösungsansatz für dieses Problem wäre demnach gewesen, eine Finanzierung in die Forderungen der BI aufzunehmen. Rückwirkend ist dies jedoch schwer umsetzbar.

Nicht nur auf Seiten des REM benötigt es viel Durchhaltevermögen; auch *E-MOR* bezeichnet Radverkehrsthemen als sehr diskussionsintensiv und würde sich schnellere politische Entscheidungsfindungen wünschen:

„Bei den Verkehrsthemen, vor allem bei den Radverkehrsthemen, ist es schon mitunter durchaus sehr anstrengend und fordernd, weil eben über jedes Projekt gestritten wird und diskutiert wird. Und da würde ich mir manchmal wünschen, dass auch weniger hart um kleine Details gerungen wird, sondern auch mehr und schneller entschieden wird. [...] Wenn politisch gestritten wird, ist es gut. Das gehört zur Demokratie dazu. Wenn man's aber beim 25ten Radprojekt immer wieder von vorne anfängt, denkt so: hey, ja, das haben wir doch schon bei den letzten 24 das Thema durch und dann kommt es aber wieder und wieder und wieder und es geht wieder um die Parkplätze und es geht wieder um die Fahrspuren.“ (E-MOR)

Komplexität und Kompromissbereitschaft

PAbbildung 12 veranschaulicht die Komplexität der Planung von Radverkehrsmaßnahmen und zeigt die Planungsziele für Radverkehrsprojekte des MOR, welche in sechs Anforderungen unterteilt sind. Oberste Priorität haben dabei die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit.

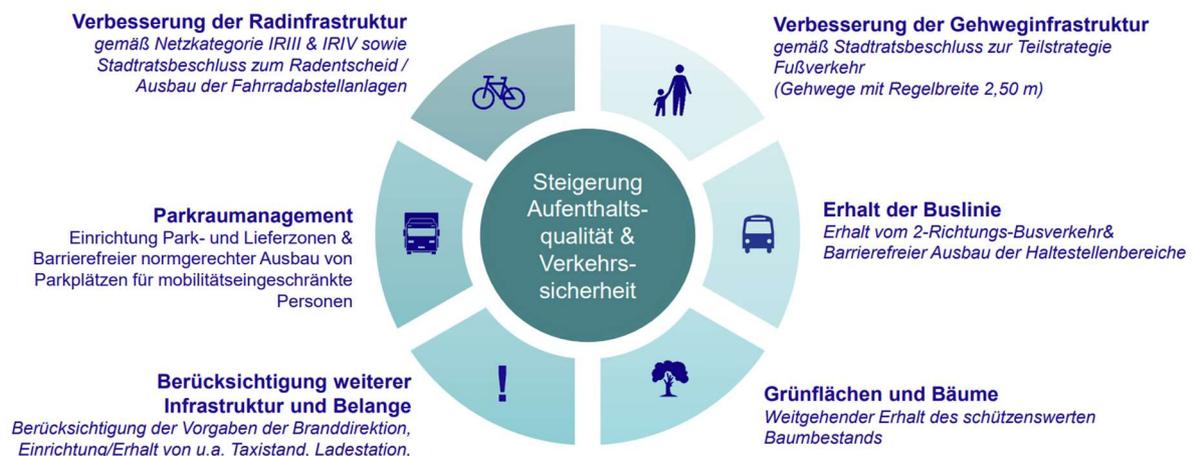


Abbildung 12: Planungsziele und Vorgaben für Radverkehrsmaßnahmen (Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2023)

Bei der Planung muss eine Kompromisslösung unter Berücksichtigung der verschiedenen Ziele gefunden werden. Laut *E-MOR* gibt es keine Lösung für Radverkehrsmaßnahmen, die alle Ziele ganzheitlich erfüllen und jede beteiligte Person vollständig zufriedenstellen kann. Eine höhere Kompromissbereitschaft der einzelnen Akteur*innen würde demnach die Planung deutlich erleichtern und zu einer schnelleren Lösungsfindung führen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Handlungsspielraum der Stadtverwaltung und des REM wird laut *E-REM-1*, *E-REM-3* und *E-MOR* deutlich durch die rechtlichen Rahmenbedingungen der StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eingeschränkt:

„Die Kommunen müssten eigentlich mehr Einflussmöglichkeiten haben, haben sie aber nicht, weil ihnen eben die Hände gebunden sind durch die Straßenverkehrsordnung.“ (E-REM-1)

Die Stadtverwaltung und die Vertreter*innen des REM sind nach den Kommunalpolitiker*innen die einflussreichsten Stakeholder*innen bei der Umsetzung der BI. Sie müssen sich an die gesetzlichen Vorgaben halten, welche jedoch laut *E-REM-2* Interpretationsspielräume zulassen. *E-REM-1* betont, dass die Kommunalpolitik, insbesondere der OB, den nötigen Einfluss hat, um die Stadtverwaltung und den REM bei strittigen Entscheidungen zu unterstützen. Allerdings kann dies zu Konfliktpotential führen und Politiker*innen davon abhalten, ihre Unterstützung zu geben. Eine Erneuerung der Gesetzgebung auf Bundesebene, welche der Stadtverwaltung mehr Handlungsspielraum bei Radverkehrsmaßnahmen gibt, würde dieses Konfliktpotential verkleinern, den politischen Rückhalt stärken und die Umsetzung von Radverkehrsprojekten erleichtern.

6 Fazit

Aus den Expert*innenaussagen geht hervor, dass die Bildung eines großen Bündnisses und die aktive Einbeziehung interessierter Bürger*innen maßgeblich für die erfolgreiche Übernahme der Initiative waren. Ebenfalls entscheidend waren das große Netzwerk an Unterstützer*innen und die breite Akzeptanz in der Bevölkerung.

Als Beweggründe für die Gründung der Initiative wurden die Handlungsfelder Verkehrssicherheit, Verkehrsgerechtigkeit, Klimaschutz und Lebensqualität identifiziert. Ein weiterer Grund war laut den Vertreter*innen des REM das Fehlen einer umfassenden Strategie der Stadt München zum Ausbau der Radinfrastruktur. Die angegebenen Motive zeigen das breite gesellschaftliche Anliegen eines schnellen und guten Ausbaus der Radinfrastruktur in München, auf welchen die Initiative REM maßgeblichen Einfluss nimmt.

Durch die Benennung sehr ambitionierter Ziele haben die beiden Bürger*innenbegehren der Stadtverwaltung einen langfristigen Planungsauftrag übergeben. Die Initiative hat die Umstrukturierung von Verwaltungsstrukturen beschleunigt und den Handlungsdruck auf verantwortliche Kommunalpolitiker*innen erhöht. Die Vertreter*innen der Initiative werden dabei von Verantwortungsträger*innen der Stadtverwaltung und dem Stadtrat als wichtige und akzeptierte Ansprechpartner*innen wahrgenommen.

Die komplexen Beziehungen bei der Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen zwischen Stadtverwaltung, Politik und Bürger*inneninitiative bringen Herausforderungen mit sich. Von den Expert*innen wurde betont, dass der Diskurs über Radinfrastrukturmaßnahmen stark emotional aufgeladen ist und das politisch-gesellschaftliche Spannungsverhältnis dabei eine große Rolle einnimmt. Zudem erschweren starke Flächenkonkurrenzen im Verkehr und veraltete Gesetzgebungen eine Kompromissfindung bei der Umgestaltung von Radwegen.

Diese Arbeit zeigt somit, dass die Initiative ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Radverkehrsförderung ist. Es Zur effektiven Umsetzung einer Verkehrswende weg von einer Auto-Zentrierten Planung und hin zu einer nachhaltigen Mobilitätsplanung erfordert es jedoch ein gesamtgesellschaftliches Umdenken, welches dem Fahrrad mehr Flächen zuspricht.

Anhang

Anhang 1: Interviewleitfaden A	X
Anhang 2: Interviewleitfaden B	XI
Anhang 3: E-Mail-Vorlage	XII
Anhang 4: Einverständniserklärung	XIII
Anhang 5: Steckbrief Vorlage	XIV

Interviewleitfaden A

(E) Einführung

(EA) Bitte stellen Sie sich einmal vor: Wer Sie sind, in welchem Bereich Sie tätig sind und was für eine Rolle Sie bei der Initiative REM einnehmen?

(A1) Schlüsselemente zur erfolgreichen Übernahme der Initiative REM

(A1.1) Was waren die Beweggründe zur Gründung der Bürgerinitiative?

(A1.2) Können Sie mir einen Überblick über den Aufbau und die Struktur der Initiative REM geben?

(A1.3) Wie sind Sie in der Initiierungsphase der Bürgerinitiative vorgegangen?

(A2) Faktoren zur erfolgreichen Umsetzung der Forderungen der Initiative REM

(A2.1) Mit welchen Akteuren treten Sie in der Umsetzungsphase in Kontakt?

(A2.2) Können Sie mir die Zusammenarbeit zwischen Initiative REM, der Politik und der Stadtverwaltung erläutern?

(A2.3) Wie würden Sie den Erfolg der Initiative REM bislang bewerten, insbesondere im Hinblick auf ihre Ziele und Forderungen?

Interviewleitfaden B

(E) Einführung

(EB) Bitte stellen Sie sich einmal vor: Wer Sie sind, in welchem Bereich Sie tätig sind und was für eine Rolle Sie in der Münchner Radinfrastrukturplanung einnehmen?

(B) Faktoren zur erfolgreichen Umsetzung der Forderungen der Initiative REM

(B1) Mit welchen Akteuren treten Sie bei der Bearbeitung von Radinfrastrukturprojekten in Kontakt?

(B2) Können Sie mir das Zusammenspiel von Politik, der Stadtverwaltung und der Initiative REM bei der Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten erläutern?

(B3) Wie würden Sie den Erfolg der Initiative REM bislang bewerten?

(B4) Welche Herausforderungen sehen Sie bei der Umsetzung der Forderungen der Initiative REM?

(B5) Welche Perspektiven sehen Sie für die zukünftige Entwicklung der Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten?

Sehr geehrte*r Frau/Herr,

im Zuge meiner Bachelorarbeit am Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung von Prof. Wulfhorst zum Thema „Bürgerbeteiligung in der Radinfrastrukturplanung am Beispiel München“ möchte ich gerne aufgrund Ihrer Expertise in diesem Bereich ein Gespräch mit Ihnen vereinbaren.

Folgende inhaltliche Punkte würden dabei auf Sie zukommen:

- Schlüsselemente zur erfolgreichen Übernahme der Initiative Radentscheid München
- Einflussfaktoren für die effektive Umsetzung der Forderungen der Initiative Radentscheid München

Ziel meiner Arbeit ist die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für die beteiligten Stakeholder auf Seiten der Initiative sowie der Stadtverwaltung zur Verbesserung der städtischen Radinfrastrukturplanung.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie einem gemeinsamen Gespräch zustimmen und mir **1-2 Terminvorschläge für das neue Jahr** zukommen lassen würden.

Das Interview wird sicher **nicht mehr als 45 Min.** Ihrer Zeit in Anspruch nehmen.

Für Nachfragen oder eine Terminanfrage können Sie mich auch telefonisch erreichen (s. Signatur).

Ich freue mich auf eine Rückmeldung und bedanke mich im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen,

Simon Breuer

--

Simon Breuer

Bachelorstudent Umweltingenieurswesen

Technische Universität München
TUM School of Engineering and Design
Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung

Mobil: +49 179 1017407

Email: simon.breuer@tum.de

Einverständniserklärung zur Erwerbung und Verarbeitung von Interviewdaten

Erläuterung

Sie erklären sich dazu bereit, im Rahmen der Bachelorarbeit „Der Einfluss von Bürger*inneninitiativen auf nachhaltige städtische Radinfrastrukturplanung“ von Herrn Simon Breuer an einem Interview teilzunehmen. Das Interview wird bei Einverständnis mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet und dann in Schriftform gebracht, das Transkript dient nur zu Analysezwecken.

Ihre personenbezogenen Kontaktdaten werden von Interviewdaten getrennt für Dritte unzugänglich gespeichert und vertraulich behandelt.

Einverständnis

Sie sind damit einverstanden, im Kontext des o. g. Forschungsvorhabens an der Befragung teilzunehmen. Darüber hinaus akzeptieren Sie die o.g. Form der Weiterverarbeitung und wissenschaftlichen Verwertung des geführten Interviews und der daraus entstehenden Daten.

	Ja	Nein
Besteht Einverständnis mit einer Ton- und Videoaufzeichnung des Interviews?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besteht Einverständnis zur Zitation Ihrer Aussagen in der Arbeit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sollen Ihnen Textpassagen, in denen Ihre Aussagen verwendet werden, zur Freigabe vorher zugeschickt werden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ihre Teilnahme an der Erhebung und Ihre Zustimmung zur Verwendung der Daten sind freiwillig. Durch die Ablehnung entstehen Ihnen keinerlei Nachteile. Ihnen ist bekannt, dass Sie diese Einwilligung jederzeit gegenüber Herrn Simon Breuer widerrufen können mit der Folge, dass die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten, nach Maßgabe der Widerrufserklärung, für die Zukunft unzulässig wird. Dies berührt die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung jedoch nicht.

Unter diesen Bedingungen erklären Sie sich bereit, das Interview zu geben und sind damit einverstanden, dass es aufgezeichnet, verschriftlicht, ausgewertet und veröffentlicht wird.

Vorname, Nachname

Ort, Datum / Unterschrift

Steckbrief Vorlage

Schlüsselemente zur erfolgreichen Übernahme der Initiative REM

- Beweggründe zur Gründung der Initiative
 -
- Aufbau / Struktur der Initiative
 -
- Vorgehensweise Initiierungsphase
 -
 - Stimmensammlung
- Stakeholder Identifikation Initiierung
 -

Faktoren zur erfolgreichen Umsetzung der Forderungen der Initiative REM

- Umgesetzte Maßnahmen
 -
- Stakeholder Umsetzungsphase
 -
- Mitsprache und Zusammenarbeit Stakeholder
 -
- Perspektiven für die Zukunft
 -
- Erfolgsbewertung
 -

Digitaler Anhang

Die Aufnahmen und Transkripte der Interviews sind in dem Digitalen Anhang hinterlegt.

Digitaler Anhang 1:

- Digitaler Anhang 1.1 Interview Aufnahme E-MOA
- Digitaler Anhang 1.2 Interview Transkript E-MOA
- Digitaler Anhang 1.3 Interview Steckbrief E-MOA

Digitaler Anhang 2:

- Digitaler Anhang 2.1 Interview Aufnahme E-MOR
- Digitaler Anhang 2.2 Interview Transkript E-MOR
- Digitaler Anhang 2.3 Interview Steckbrief E-MOR

Digitaler Anhang 3:

- Digitaler Anhang 3.1 Interview Aufnahme E-REM-1
- Digitaler Anhang 3.2 Interview Transkript E-REM-1
- Digitaler Anhang 3.3 Interview Steckbrief E-REM-1

Digitaler Anhang 4:

- Digitaler Anhang 4.1 Interview Aufnahme E-REM-2 Ende
- Digitaler Anhang 4.2 Interview Aufnahme E-REM-2
- Digitaler Anhang 4.3 Interview Transkript E-REM-2 Ende
- Digitaler Anhang 4.4 Interview Transkript E-REM-2
- Digitaler Anhang 4.5 Interview Steckbrief E-REM-2

Digitaler Anhang 5:

- Digitaler Anhang 5.1 Interview Aufnahme E-REM-3 Ende
- Digitaler Anhang 5.2 Interview Aufnahme E-REM-3
- Digitaler Anhang 5.3 Interview Transkript E-REM Ende
- Digitaler Anhang 5.4 Interview Transkript E-REM-3
- Digitaler Anhang 5.5 Interview Steckbrief E-REM-3

Digitaler Anhang 6:

- Digitaler Anhang 6.1 Interview Aufnahme E-REM-MOA
- Digitaler Anhang 6.2 Interview Transkript E-REM-MOA
- Digitaler Anhang 6.3 Interview Steckbrief E-REM-MOA

7 Literaturverzeichnis

Bayerische Staatskanzlei (2024): Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung – GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796) BayRS 2020-1-1-I. Art. 18a Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, vom 22.08.1998. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGO-18a>, zuletzt geprüft am 22.02.2024.

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (29.09.2022): 2. Stammstrecke: Neuer Zeit- und Kostenplan. Online verfügbar unter <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/neuigkeiten-reader/2-stammstrecke-muenchen-neuer-zeit-und-kostenplan.html>, zuletzt geprüft am 08.03.2024.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2021): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. VwV-StVO. Online verfügbar unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, zuletzt geprüft am 05.03.2024.

CHANGING CITIES E.V. (o. J.): Radentscheide in Deutschland. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/radentscheide/>, zuletzt geprüft am 19.10.2023.

Christoph Scharf (2020): PKW-Unfälle in München. Analyse der Verkehrsunfälle nach beteiligten Verkehrsmitteln. Hg. v. Statistisches Amt der Landeshauptstadt München. Online verfügbar unter <https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:9dbce8c9-8294-4ff0-bdbd-6a4217b186b2/mb200301.pdf>, zuletzt geprüft am 05.03.2024.

Critical Mass München (o. J.): Critical Mass München - Startseite. Online verfügbar unter <https://www.criticalmass-muenchen.de/>, zuletzt aktualisiert am 19.03.2024.

Escher, Christian; Lange, Katrin; Müller, Falko (2023): München Radelt. Report 2022/23. Hg. v. Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München. Online verfügbar unter https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/static-content/pdf/Fahrradbericht_final_11052023_web.pdf.

Frey, Kilian et al. (2020): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität.

Füsser, Klaus (1997): Stadt, Straße und Verkehr. Braunschweig: Vieweg+Teubner Verlag.

Hälsig, Michael (2024): Maßnahmenplanung REM 24.01.2024. Online verfügbar unter https://maps.radwegplanung-muenchen.de/assets/img/grafik_massnahmen.svg, zuletzt geprüft am 01.04.2024.

Harthan, Ralph O.; Förster, Hannah et al. (2023): Projektionsbericht 2023 für Deutschland. Gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des

Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie §10 (2) des Bundes-Klimaschutzgesetzes. 39/2023. Hg. v. Umweltbundesamt (Climate Change).

Henzlik, Manuel; Lange, Martin et al. (2019): Kein Grund zur Lücke. So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030. Hg. v. Umweltbundesamt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/19-12-03_uba_pos_kein_grund_zur_luecke_bf_0.pdf, zuletzt geprüft am 05.02.2024.

Jessen, Johann (2018): Leitbilder der Stadtentwicklung. Ausgabe 2018. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung). Online verfügbar unter <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Leitbilder%20der%20Stadtentwicklung.pdf>.

Kaiser, Robert (2014): Qualitative Experteninterviews. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Kasten, Peter (2021): CO2 Flottenzielwerte für Pkw. Hg. v. Umweltbundesamt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_flottenzielwerte_pkw_kliv.pdf, zuletzt geprüft am 02.04.2024.

Landeshauptstadt München (2020): Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München. GeschO. Online verfügbar unter <https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/A19.html>, zuletzt geprüft am 11.03.2024.

Landeshauptstadt München (2022): Verkehrsdaten: Erhebungen und Prognosen. Online verfügbar unter <https://stadt.muenchen.de/infos/verkehrsdaten.html>, zuletzt geprüft am 21.02.2024.

Lindau, Friedrich (1998): Planen und Bauen der Fünfziger Jahre in Hannover. Hannover: Schlüter.

Mobilitätsausschuss München (2021a): Mobilitätsstrategie 2035 Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München. Mobilitätsausschuss München. Online verfügbar unter <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6619227?dokument=v6625968>, zuletzt geprüft am 21.02.2024.

Mobilitätsausschuss München (2021b): Sachstandsbericht 2021 zum Radentscheid und Altstadt-Radlring. Hg. v. Mobilitätsausschuss München. Online verfügbar unter <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6619233?dokument=v6712891>.

Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München (2024): Altstadt-Radlring Radschnellweg Münchner Norden. Online verfügbar unter <https://muenchenunterwegs.de/content/855/download/20240306-rsv-altstadtradlring-brienner-odeonsplatz-ludwigstr.pdf>, zuletzt geprüft am 01.04.2023.

Radentscheid Bayern (o. J.): Sicher Radeln. Jetzt! Online verfügbar unter <https://radentscheid-bayern.de/>, zuletzt geprüft am 20.10.2023.

Radentscheid München (o. J.): Wir sind der Radentscheid München. Hg. v. Radentscheid München. Online verfügbar unter <https://www.radentscheidmuenchen.de/hintergrund/wer-wir-sind/>, zuletzt geprüft am 22.02.2024.

Radentscheid München (2023): 4 Jahre REM Meilensteine. Online verfügbar unter https://www.radentscheidmuenchen.de/wp-content/uploads/2023/07/2023-07-24-4-Jahre-REM_Massnahmen_Meilensteine.pdf, zuletzt geprüft am 08.02.24.

Radentscheid München (2024): Radentscheid München. Hg. v. Radentscheid München. Online verfügbar unter <https://www.radentscheidmuenchen.de/>.

Reichow, Hans Bernhard (1959): Die autogerechte Stadt. ein Weg aus dem Verkehrs Chaos: Otto Maier Verlag.

Schwagenscheidt, Walter; Sittmann, Tassilo (1986): Die Raumstadt von ihren Anfängen bis heute: Stadt Albstadt.

Statistisches Bundesamt (2023): Straßenverkehr: EU-weite CO₂-Emissionen seit 1990 um 21 % gestiegen. Hg. v. Statistisches Bundesamt. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Strassenverkehr.html#:~:text=Seite%20teilen&text=Rund%20740%20Millionen%20Tonnen%20Kohlendioxid,weitere%2010%20%25%20auf%20leichte%20Nutzfahrzeuge., zuletzt geprüft am 06.02.2024.

Steierwald, Gerd; Künne, H.-D; Vogt, Walter (2005): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, methoden, ziele. Berlin: Springer.

Transkriptor (2024): Transkriptor. Online verfügbar unter https://transkriptor.com/de?utm_source=google-ads&utm_medium=cpc&utm_campaign=17306952227&utm_agid=138569574604&utm_term=automatische%20transcriptie&creative=598926702199&device=c&placement=&targetid=kwd-

404248774505&matchtype=b&network=g&devicemodel=&gad_source=1&gclid=CjwKCAjwq
mwBhBVEiwAL-
WAYfALPCCAtJduH64JtzXC2juHd5KNdpsdTIOi5ocTJN48w4I9wJb5SRoC9W0QAvD_BwE,
zuletzt geprüft am 01.04.2024.

Umweltbundesamt (2023): Emissionen des Verkehrs. Online verfügbar unter
[https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-
luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung](https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung), zuletzt geprüft am 04.01.2024.

Umweltbundesamt (2024): Fahrleistungen, Verkehrsleistung und Modal Split. Hg. v.
Umweltbundesamt. Online verfügbar unter
[https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-
split#fahrleistung-im-personen-und-guterverkehr](https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterverkehr), zuletzt geprüft am 28.03.2024.

URBACT (o. J.): Stakeholders Ecosystem Map. For identifying and mapping stakeholders.
Hg. v. URBACT. Online verfügbar unter
https://urbact.eu/sites/default/files/1._stakeholders_ecosystem_map_0_0.pdf.

Volksentscheid Fahrrad (o. J.): Volksentscheid Fahrrad, Radverkehrsgesetz. Online
verfügbar unter [https://www.adfc.de/artikel/volksentscheid-
fahrrad#:~:text=Umsetzung%20des%20Gesetzes.-
,Der%20Volksentscheid%20Fahrrad%20ging%20im%20Dezember%202015%20an%20die
%20%C3%96ffentlichkeit,Daraus%20entstand%20das%20Radgesetz.](https://www.adfc.de/artikel/volksentscheid-fahrrad#:~:text=Umsetzung%20des%20Gesetzes,-,Der%20Volksentscheid%20Fahrrad%20ging%20im%20Dezember%202015%20an%20die%20%C3%96ffentlichkeit,Daraus%20entstand%20das%20Radgesetz.), zuletzt geprüft am
08.02.24.

Vollversammlung Münchner Stadtrat (2019): Beschluss Bürgerbegehren "Altstadt-Radlring",
2019. Online verfügbar unter <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5608158>, zuletzt
geprüft am 14.03.2024.

Vollversammlung Münchner Stadtrat (24.07.2019): Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572.
Entgültiger Beschluss. Online verfügbar unter
<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5551938>, zuletzt geprüft am 11.03.2024.

Vollversammlung Stadt München (24.07.2019): Übernahme des Bürgerbegehrens zum
Radentscheid. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572. Online verfügbar unter
<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5551938>.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich ausdrücklich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst habe. Außer der angegebenen Literatur und den sonstigen in der Arbeit genannten Quellen habe ich keine fremden Hilfsmittel benutzt.

Die von mir bei der Anfertigung dieser wissenschaftlichen Arbeit wörtlich oder inhaltlich benutzte Literatur und alle anderen Quellen habe ich deutlich gekennzeichnet und gesondert aufgeführt.

Mir ist bekannt, dass ein Verstoß gegen diese Regelung zum Nichtbestehen der Arbeit führt.

Ort, Datum, Unterschrift