

MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Radverkehrsförderung als Teil der Mobilitätswende in Wien: Eine
Governance-Analyse der Akteur:innen, Maßnahmen und Strategien

verfasst von | submitted by

Fabian Tobias Kühnberger BEd

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Education (MEd)

Wien | Vienna, 2025

Studienkennzahl lt. Studienblatt |
Degree programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 199 500 510 02

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Masterstudium Lehramt Sek (AB) Unterrichtsfach
Bewegung und Sport Unterrichtsfach Geographie
und wirtschaftliche Bildung

Betreut von | Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Meike Levin-Keitel

Kurzzusammenfassung

Die Mobilitätswende ist ein zentrales Ziel vieler internationaler Städte, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, die Luftqualität zu verbessern und eine nachhaltige städtische Entwicklung zu gewährleisten. Der Radverkehr spielt dabei eine entscheidende Rolle, da er eine umweltfreundliche, platzsparende und gesundheitsfördernde Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet. Wien hat zwar Fortschritte bei der Radverkehrsförderung gemacht, der Radverkehrsanteil im Modal Split ist gestiegen, bleibt jedoch im Vergleich zu Vorreiterstädten wie Amsterdam, Utrecht oder Kopenhagen deutlich geringer. Diese Masterarbeit untersucht auf Basis des Multi-Level Governance-Ansatzes, wie die Radverkehrsförderung in Wien organisiert ist, welche Maßnahmen und Strukturen wirken und wo zentrale Herausforderungen liegen. Methodisch stützt sich die Arbeit auf qualitative, leitfadengestützte Expert:inneninterviews mit Stakeholder:innen unterschiedlicher Governance-Ebenen. Die Analyse wird durch eine Literatursynthese und ein Fallbeispiel zum Radverkehr in Wien in den Kontext gesetzt. Die Befunde zeigen eine Multi-Level Governance, deren operative Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse vor allem auf Stadt- und Bezirksebene verankert sind, während EU, Bund und Land rahmensetzend wirken. Die Mobilitätsagentur wird dabei als zentrale Schnittstelle und Schlüsselakteurin der Governance identifiziert. Zivilgesellschaftliche Akteur:innen sind primär auf Bezirks- und Stadtebene präsent und wirken dort über Interessenvertretungen und Initiativen. Herausforderungen entstehen durch heterogene Bezirksprioritäten, knappe Ressourcen und nur punktuell institutionalisierte Beteiligung. Aus den Ergebnissen werden handlungsorientierte Empfehlungen abgeleitet, die auf die Stärkung von Verbindlichkeit zwischen Stadt und Bezirken, die Sicherung der Maßnahmenqualität und die institutionalisierte, rückgekoppelte Beteiligung der Zivilgesellschaft zielen. Damit leistet die Arbeit einen Beitrag zum besseren Verständnis der Governance der Radverkehrsförderung in Wien.

Abstract

Mobility transition is a key goal for many international cities in order to reduce CO₂ emissions, improve air quality and ensure sustainable urban development. Cycling plays a crucial role in this, as it offers an environmentally friendly, space-saving and health-promoting alternative to motorised private transport. Although Vienna has made progress in promoting cycling, and the share of cycling in the modal split has increased, it remains significantly lower than in pioneering cities such as Amsterdam, Utrecht or Copenhagen. Based on the multi-level governance approach, this master's thesis examines how cycling promotion is organised in Vienna, which measures and structures are effective, and where the key challenges lie. Methodologically, the thesis is based on qualitative, guided expert interviews with stakeholders at different levels of governance. The analysis is contextualised by a literature review and a case study on cycling in Vienna. The findings reveal a multi-level governance system whose operational decision-making and implementation processes are primarily anchored at the city and district levels, while the EU, federal government and state provide the framework. The Mobilitätsagentur is identified as the central interface and key player in governance. Civil society actors are primarily present at district and city level, where they operate through interest groups and initiatives. Challenges arise from heterogeneous district priorities, scarce resources and only sporadic institutionalised participation. The results are used to derive action-oriented recommendations aimed at strengthening the commitment between the city and the districts, ensuring the quality of measures and institutionalised, feedback-based participation by civil society. The work thus contributes to a better understanding of the governance of cycling promotion in Vienna.

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG.....	1
1.1 PROBLEMSTELLUNG UND RELEVANZ.....	1
1.2 ZIELSETZUNG UND FORSCHUNGSFRAGEN	3
2. THEORETISCHER RAHMEN	4
2.1 MOBILITÄTSWENDE	4
2.1.1 Geschichte der autozentrierten Verkehrsplanung	6
2.1.2 Notwendigkeit der Mobilitätswende in Städten	7
2.1.3 Wandel zu einer nachhaltigen Mobilitätswende	9
2.1.4 Strategien der Mobilitätswende	11
2.2 RADVERKEHR ALS TEIL DER NACHHALTIGEN MOBILITÄTSWENDE	15
2.2.1 Potenziale und Bedeutung des Radverkehrs	15
2.2.2 Maßnahmen der Radverkehrsförderung	19
2.2.3 Herausforderungen der Radverkehrsförderung.....	24
2.3 GOVERNANCE-KONZEPT	27
2.3.1 Governance-Formen	29
2.3.2 Governance-Ebenen.....	30
2.3.3 Governance-Konzepte im Rahmen urbaner Mobilität	31
2.4 FORSCHUNGSLÜCKE	33
3. METHODIK.....	34
3.1 BESCHREIBUNG DER EXPERT:INNENINTERVIEWS.....	34
3.1.1 Auswahl	35
3.1.2 Interviewleitfaden und Durchführung	37
3.1.3 Transkription.....	38
3.1.4 Auswertung	38
4. FALLBEISPIEL WIEN	40
4.1 GOOD-PRACTICE STÄDTE UND ERFOLGREICHE KONZEPTE	41
4.2 ENTWICKLUNGEN DES RADVERKEHRS IN WIEN.....	45
4.3 GOVERNANCE-STRUKTUREN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN WIEN	47
4.3.1 Europäische Ebene.....	47
4.3.2 Nationale Ebene.....	49
4.3.3 Stadt Wien Ebene	50
4.3.4 Bezirks Ebene	52

4.3.5 Zivilgesellschafts Ebene	53
4.4 STRATEGIEN UND KOOPERATIONSSTRUKTUREN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN WIEN	54
5. ERGEBNISSE.....	58
5.1 ZUSAMMENFASSUNG DER LITERATURERKENNTNISSE	58
5.1.1 Kernerkenntnisse zu den Maßnahmen der Radverkehrsförderung	58
5.1.2 Kernerkenntnisse zu den Governance-Strukturen der Radverkehrsförderung	59
5.1.3 Kernerkenntnisse zu den zentralen Herausforderungen und Erfolgsfaktoren der Radverkehrsförderung	60
5.2 ZUSAMMENFASSUNG DER ERKENNTNISSE ZUM FALLBEISPIEL WIEN	61
5.3 ERGEBNISSE DER EXPERT:INNENINTERVIEWS	64
5.3.1 Übergeordnete Ziele	64
5.3.2 Allgemeine Maßnahmen und Strategien	65
5.3.3 Allgemeine Herausforderungen in Wien	67
5.3.4. Ausblick	68
5.3.5 Tabellarische Übersicht: Governance der interviewten Expert:innen	69
6. DISKUSSION.....	77
6.1 EINORDNUNG DER INTERVIEWERGEBNISSE IN DEN THEORETISCHEN RAHMEN UND DAS FALLBEISPIEL	77
6.2 BEANTWORTUNG DER FORSCHUNGSFRAGEN	79
6.3 SYNTHESE	81
6.4 LIMITATIONEN DER ARBEIT	82
7. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	83
7.1 VERBINDLICHE STADT-BEZIRK-VEREINBARUNGEN MIT PROJEKTPipeline	83
7.2 QUALITÄTSRAHMEN FÜR GANZHEITLICHE MAßNAHMEN STRATEGIE	84
7.3 INSTITUTIONELLE EINBINDUNG DER ZIVILGESELLSCHAFT UND LEGITIMITÄT.....	86
8. FAZIT UND AUSBLICK	88
LITERATURVERZEICHNIS	89
ANHANG.....	97
INTERVIEWLEITFADEN 1 DER EXPERT:INNENINTERVIEWS.....	97
INTERVIEWLEITFADEN 2 DER EXPERT:INNENINTERVIEWS.....	98
EXPERT:INNENINTERVIEW ZUSAMMENFASSUNGEN	100

1. Einleitung

Die vorliegende Masterarbeit untersucht Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Wien sowie die daran beteiligten Akteur:innen und ihre Governance-Konstellationen. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren gewachsenen Bedeutung des Radverkehrs in Politik und Mobilitätsplanung analysiert die Arbeit, welche Akteur:innen auf unterschiedlichen Ebenen wirken, welche Maßnahmen und Strategien verfolgt werden und wie sich die Governance auf die Radverkehrsförderung auswirkt. Ziel ist es, die organisatorischen Strukturen und Wechselwirkungen der Multi-Level Governance im Wiener Kontext herauszuarbeiten und daraus Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Erhöhung des Radverkehrsanteils abzuleiten. Im Folgenden wird eine Einführung in die Problemstellung und Relevanz dieses Themas gegeben, ehe die Leitfragen und Zielsetzung der Arbeit aufgezeigt werden.

1.1 Problemstellung und Relevanz

Urbane Mobilität hat sich im letzten Jahrhundert stark gewandelt (Schipper et al., 2020). Ab circa 1950 stand in europäischen Städten die Auto-zentrierte Verkehrsplanung im Vordergrund, ehe sie sich seit den 2000er Jahren zu einer nachhaltigeren Stadtplanung mit mehr Fokus auf öffentlichen Personennahverkehr – kurz ÖPNV, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren gewandelt hat (Jones, 2014). Dieses Umdenken mit einem strukturellen Wandel im Verkehrssystem hin zu nachhaltigeren, umweltfreundlicheren und sozial gerechteren Mobilitätsformen, durch die Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs und dem Hauptaugenmerk auf der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, wird als Mobilitätswende – im Englischen als *mobility transition* bezeichnet (Bücher et al., 2024; Levin-Keitel et al., 2023; Wissenschaftlicher Beirat beim BMDV, 2023). Ziel dieser Mobilitätswende ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch verschiedene Maßnahmen, wie beispielsweise autofreie Innenstädte, alternative Mobilitätsangebote, Sharing-Modelle für Fahrräder, Roller und andere Verkehrsmittel deutlich zu verringern (Levin-Keitel et al., 2023). Vieles deutet also darauf hin, dass das Auto in einer modernen, nachhaltigen Stadt im Mobilitätsverhalten nur noch eine untergeordnete Rolle spielen wird (Pucher & Buehler, 2017; VCÖ, 2019). Städte sollten daher ein sozial gerechtes und ökologisch nachhaltiges Verkehrssystem anstreben, das allen Menschen barrierefreien Zugang zur Mobilität ermöglicht (VCÖ, 2019).

Der Radverkehr spielt in diesem nachhaltigen Verkehrssystem und in der Mobilitätswende eine zentrale Rolle, da er nicht nur platzsparend, kostengünstig und gesundheitsfördernd, sondern auch emissionsfrei ist (Pucher & Buehler, 2017). Fahrradverkehr wird daher weltweit als Schlüsselstrategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung angesehen (ebd.). Die Fahrradmobilität erreichte in vielen europäischen Städten um 1950 ihren Höhepunkt, bevor der Radverkehr aufgrund einer autozentrierten Verkehrsplanung rapide zurückging und in den 1970er Jahren seinen Tiefpunkt erreichte (Oldenziel & Trischler, 2016, S. 200; Stadt Wien, o. J.-a). Erst in den folgenden Jahrzehnten setzte in Westeuropa ein Umdenken in der Verkehrsplanung ein, das maßgeblich durch Wissenschaftler:innen wie Jan Gehl und Jane Jacobs angestoßen wurde (Gehl, 2001; Row, 1962). Die Geschichte der urbanen Mobilität zeigt, dass autozentrierte Planung im 20. Jahrhundert als zukunftsweisend galt, ohne die negativen Folgen für Umwelt, Raum und soziale Gerechtigkeit ausreichend zu bedenken (Schipper et al., 2020). Auch in Wien führte seit den 1980er Jahren die zunehmende Kritik an der autozentrierten Planung zu einem Umdenken der zuständigen Politik und somit zu einer schrittweisen Förderung des Radverkehrs (Stadt Wien, o. J.-a). So hat sich das Radverkehrsnetz in Wien von 11km im Jahre 1977, auf 187 km im Jahre 1986 gesteigert (ebd.).

Obwohl das Fahrrad lange nur eine untergeordnete Rolle im Modal Split – also der Verteilung der Wege auf verschiedene Verkehrsmittel – in Wien gespielt hat, erhöht sich der Radverkehrsanteil seit 1993 stetig: von drei (1993) auf sieben (2019) und schließlich auf elf Prozent im Jahr 2024 (Stadt Wien, 2025-a, S. 38). Trotz dieser positiven Entwicklung bleibt der Anteil des Radverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln weiterhin gering (Stadt Wien, 2025-a). Im Gegensatz dazu erreichte Kopenhagen 2021 einen fast doppelt so hohen Radverkehrsanteil von 21 % im Modal Split der Stadt (City of Copenhagen, 2022, S. 6). Um den Radverkehrsanteil weiter zu steigern, sind tiefgehende Analysen erforderlich, die sowohl bestehende Maßnahmen als auch die Akteur:innen und ihre Maßnahmen und Strategien untersuchen. Die Förderung des Radverkehrs hängt dabei nicht nur von physischen Maßnahmen ab, sondern ebenso von den gesellschaftlichen und institutionellen Rahmenbedingungen (Aldred & Jungnickel, 2014). Unter Einbeziehung dieses Hintergrunds untersucht diese Arbeit die Governance der Radverkehrsförderung in Wien. Governance-Analysen ermöglichen eine differenzierte Betrachtung von Steuerungsmechanismen und Entscheidungsebenen (Benz et al., 2007). Gerade im Verkehrssektor ist das Governance-Konzept aufgrund der Vielzahl an Stakeholder:innen auf unterschiedlichen politischen Ebenen besonders geeignet (Urban Agenda for the EU, 2020). Diese Argumentation lässt sich auch auf den

Radverkehr übertragen, da er als Teilbereich des Verkehrssektors durch ähnliche Akteur:innenvielfalt und komplexe Entscheidungsprozesse geprägt ist.

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen

Das Ziel dieser Masterarbeit ist es, aufzuzeigen, wie die Radverkehrsförderung in Wien organisiert ist, welche Maßnahmen und Strategien umgesetzt werden und wo zentrale Herausforderungen liegen. Dazu werden bestehende Maßnahmen und die Rolle der zentralen Stakeholder:innen auf den unterschiedlichen Ebenen der Multi-Level Governance aufgezeigt. Darüber hinaus wird untersucht, wie die verschiedenen Governance-Ebenen im Kontext der Radverkehrsförderung zusammenwirken und welche Herausforderungen dabei auftreten. Abschließend sollen Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Stadt Wien den Radverkehrsanteil langfristig steigern kann.

Die zentrale Forschungsfrage dieser Arbeit lautet:

- Wie ist die Governance der Radverkehrsförderung in Wien organisiert und wer sind die zentralen Akteur:innen dieser?

Zur Konkretisierung werden folgende drei Unterfragen behandelt:

1. Welche Maßnahmen und Strategien prägen aktuell die Radverkehrsförderung in Wien, wie werden sie hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bewertet und welche Erfolgsfaktoren lassen sich ableiten?
2. Welche institutionellen, politischen und gesellschaftlichen Herausforderungen beeinflussen die Radverkehrs-Governance in Wien?
3. Welche zusätzlichen Maßnahmen oder Governance-Ansätze könnten zur langfristigen Steigerung des Radverkehrsanteils in Wien beitragen?

2. Theoretischer Rahmen

In diesem Kapitel werden die theoretischen und konzeptionellen Grundlagen für die Analyse der Radverkehrsförderung in Wien gelegt. Ausgangspunkt ist die Mobilitätswende. Radverkehr wird als zentraler Bestandteil dieser gesehen. Die themen- und theoriegeleitete Literaturrecherche dient dazu, zentrale Konzepte der Mobilitätswende und Governance sowie Maßnahmen, Potenziale und Herausforderungen des Radverkehrs zu erfassen und für die Analyse aufzubereiten. Die Auswahl orientiert sich dabei an der Relevanz für die Forschungsfragen und an der wissenschaftlichen Qualität der Publikationen wobei vorrangig peer-reviewte Fachartikel herangezogen wurden. Um den aktuellen Forschungsstand abzubilden, lag der Fokus zudem vorwiegend auf Veröffentlichungen der letzten zehn Jahre. Ältere Quellen wurden nur einbezogen, wenn sie grundlegende theoretische Konzepte oder historische Entwicklungen erklären. Recherchiert wurde in Scopus, Google Scholar und dem Recherchetool u:search der Universität Wien. Verwendete Suchbegriffe umfassten unter anderem „Mobilitätswende“, „governance“, „Radverkehr“, „nachhaltige Mobilität“, „sustainable urban transport“, „modal shift“, „urban transport policy“, „active mobility“, „transport governance“, „cycling policy“, „cycling promotion“ und „cycling interventions“. Zusätzlich wurden Literaturhinweise aus Schlüsselpublikationen nach dem Schneeballprinzip genutzt. Die Sichtung erfolgte nicht als systematisches Review mit kodierender Auswertung, sondern als themen- und theoriegeleitete Recherche zur theoretischen Fundierung (Baur & Blasius, 2022).

Zunächst wird der Kontext der Mobilitätswende erläutert. Darauf aufbauend wird der Radverkehr als Teil dieser Wende behandelt. Abschließend werden in diesem Kapitel die Governance-Ansätze und im speziellen die Multi-Level Governance als theoretischer Bezugsrahmen dargestellt. Diese ermöglichen die Analyse komplexer Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse in der Radverkehrsförderung Wiens mit all ihren Akteur:innen. Abschließend wird die Forschungslücke im Themenfeld der Radverkehrsförderung präzisiert.

2.1 Mobilitätswende

Die Mobilitätswende als nachhaltiges Mobilitätskonzept ist keine neue Idee – erstmals wurde nachhaltige Mobilität im „Green Book“ der Europäischen Kommission von 1992 zum Thema: „Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt“ vorgestellt (European Commission, 1992). Darin wird festgehalten, dass der motorisierte Verkehr zwar erhebliche Vorteile für die Weltwirtschaft, den

internationalen Handel und das Reisen gebracht hat, zugleich jedoch auch erhebliche ökologische und soziale Nachteile mit entsprechenden Folgekosten mit sich bringt und daher nicht nachhaltig ist (ebd.).

Angesichts dieser Problemlage rückt der Begriff der Mobilitätswende zunehmend in den Fokus. Zwar existiert dafür keine einheitliche Definition, doch beschreibt der Begriff durchwegs eine sozialökologische Transformation der urbanen Mobilität (Bücher et al., 2024; VCÖ 2019). Dabei steht stets eine nachhaltige Mobilitätswende, die den CO₂ Ausstoß verringern soll, im Fokus (ebd.). Im Mobilitätsmasterplan 2030 definiert das ehemalige österreichische Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK, dessen Agenden 2025 aufgeteilt wurden) die Mobilitätswende als Kombination aus Verkehrswende und Energiewende im Verkehr:

„Der klimaneutrale Verkehr gelingt mit der Verkehrswende (Vermeiden, Verlagern) und der Energiewende im Verkehr (Verbessern mit Phase-Out fossiler Energieträger und 100 Prozent erneuerbare Energie im Verkehr). Beides zusammen umschreibt die notwendige Mobilitätswende für das zukünftige Mobilitätssystem 2040.“ (BMK, 2022-a, S. 16)

Das deutsche Bundesministerium für Digitales und Verkehr beschreibt die Mobilitätswende ähnlich:

„(...) „Mobilitätswende“ voraus, die sich nicht allein in einer „Antriebswende“ im Sinne einer Umstellung der Flotten auf Elektro- oder Wasserstoffantriebe erschöpfen darf, sondern die auch darauf abzielt, die Mobilitäts- und Versorgungsansprüche der Bevölkerung mit weniger motorisiertem Verkehrsaufwand – insbesondere solchem mit fossilem Energieeinsatz – sicherzustellen.“ (Wissenschaftlicher Beirat beim BMDV, 2023, S. 4)

Die beiden Definitionen verdeutlichen, was in der Literatur häufig hervorgehoben wird: Die Mobilitätswende umfasst mehr als nur technologische Umstellungen (Raimund & Bartana, 2023). Es ist somit nicht getan mit der Einführung alternativer Antriebe, sondern benötigt eine grundlegende Veränderung im gesamten Verkehrssystem, die sowohl die Reduktion des motorisierten Verkehrs als auch den Übergang zu nachhaltigeren und klimafreundlicheren Mobilitätsformen fördert (BMK, 2022-a; Bücher et al., 2024; Wissenschaftlicher Beirat beim BMDV, 2023; VCÖ 2019). Dies bedeutet im Allgemeinen unsere Lebens- und Arbeitsweise grundlegend zu verändern sind und diese im Kontext der planetaren Grenzen auch für zukünftige

Generationen ökologisch, sozial und ökonomisch verträglich ausgestaltet werden müssen (Clark, 2001).

2.1.1 Geschichte der autozentrierten Verkehrsplanung

Um die Notwendigkeit einer solchen tiefgreifenden Transformation zu verstehen, lohnt sich ein Blick auf die historische Entwicklung der Verkehrs- und Stadtplanung. Dabei hat die Stadtplanung eine U-Drehung in der Geschichte gemacht (Schipper et al., 2020). Während sich Städte ab den 1880er-Jahren über ihre historischen Grenzen hinaus ausdehnten, ermöglichten zunächst öffentliche Verkehrssysteme der Mittelschicht mehr Mobilität. Später wurde diese neue Reichweite durch das Aufkommen des Fahrrads verstärkt, das insbesondere der Arbeiterschicht zusätzliche Mobilität und Unabhängigkeit verschaffte (ebd.). Ab den 1950er Jahren war die Verkehrs- und Stadtplanung dann wiederum stark auf den MIV ausgerichtet (Jones, 2014). Sie konzentrierte sich darauf, Städte effizient für den Autoverkehr zu gestalten (Jones, 2014; Urry, 2004). Dabei wurden sogenannte „rationale“ Ansätze in der Verkehrsplanung verwendet (Koglin & Rye, 2014). Verkehr wurde von Planer:innen als ein technisches Problem betrachtet, das mithilfe von Modellierungen und fachlicher Expertise nach dem Top-down-Prinzip gesteuert wurde – also durch zentrale, hierarchische Entscheidungen ohne direkte Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung (ebd.). Ausschlaggebend für die Entwicklung der autozentrierten Verkehrsplanung war die Veröffentlichung von Hans Bernhard Reichows Werk *Die autogerechte Stadt* (1959), das maßgeblich die planerischen Leitlinien für die Integration des Automobils in die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit prägte. Dem zunehmenden MIV wurde in den Folgejahrzehnten mit einem „predict-and-provide“-Ansatz begegnet, bei dem vergangene Entwicklungen analysiert und darauf basierend Prognosen über den optimalen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur getroffen wurden (Filippi, 2022, S. 2; Vigar, 2000). Diese Form der autozentrierten Verkehrsplanung führte in der Folge zu einem kontinuierlichen Ausbau der Straßenkapazitäten, um der prognostizierten Nachfrage gerecht zu werden, was wiederum zu einer Erhöhung des Autoverkehrs führte (Agarwal et al., 2018; Vigar, 2000). In Wien hat sich beispielsweise die Zulassungszahl der Kfz-Fahrzeuge zwischen 1970 und 1993 fast verdreifacht (Stadt Wien, o. J.-a). Nach dem zweiten Weltkrieg beschleunigte sich dieser Prozess der autozentrierten Verkehrsplanung in Europa zusätzlich, da die Zerstörung vieler Städte Planer:innen die Möglichkeit bot, Verkehrsflächen neu zu strukturieren und dem Autoverkehr zuzuschreiben (Schipper et al., 2020). All dies führt zu einer Pfadabhängigkeit – also einer starken Bindung an bestehende Strukturen und Entscheidungswege,

die Veränderungen erschwert –, durch die Städte weiterhin auf autozentrierte Mobilität ausgerichtet bleiben (Filippi, 2022). Dies steht im Gegensatz dazu, dass sich Menschen mit ihrem Bedürfnis nach Sicherheit und Bewegungsdrang nur begrenzt an die negativen Folgen moderner Verkehrstechnologien angepasst haben (ebd.).

Mit der Zeit erkannten jedoch immer mehr Stadtverwaltungen, dass die herkömmliche Strategie, die Straßenkapazität ständig zu erweitern, zwar kurzfristig zu einer Entlastung führen kann, mittel- bis langfristig jedoch zu mehr Autoverkehr führt (Agarwal et al., 2018). Nach einem jahrzehntelangen Rückgang von Fuß- und Radverkehr zwischen den 1950er- und 1990er-Jahren streben Städte heute – als Reaktion auf die negativen Folgen autozentrierter Planung wie Umweltverschmutzung, Lärm und Flächenknappheit – wieder eine fuß- und fahrradfreundliche Gestaltung an (Schipper et al., 2020). Es zeichnet sich mittlerweile ein langsamer Paradigmenwechsel hin zu einer nachhaltigeren urbanen Mobilität ab (Filippi, 2022). Die Notwendigkeit dessen wird im folgenden Kapitel beschrieben.

2.1.2 Notwendigkeit der Mobilitätswende in Städten

Eine nachhaltige Mobilitätswende, insbesondere der Ausstieg aus der autozentrierten Verkehrsstruktur in urbanen Räumen, ist aus zahlreichen ökologischen, sozialen und ökonomischen Gründen notwendig (Moradi & Vagnoni, 2018). Die folgenden Abschnitte beleuchten zentrale Argumente, die die Relevanz dieses Wandels unterstreichen.

Die Neuausrichtung urbaner Mobilität ist eine Antwort auf das Wachstum der Städte. 2018 lebten weltweit 55 Prozent der Menschen in urbanen Räumen und der Anteil wird weiter steigen (United Nations, 2018, S. 56). In Europa liegt er bei rund 75 Prozent (Statista, 2024). Prognosen zufolge wird dieser Trend zur Urbanisierung auch in Zukunft anhalten (UN, 2018). Somit braucht es effiziente, ressourcenschonende Wege, die Raum und Energie optimal nutzen (Lokonon & Satoguina, 2023). Diese Anforderungen erfüllt der motorisierte Individualverkehr kaum (Pucher & Buehler, 2017). Bereits 1992 erkannte die Europäische Kommission, dass das damalige Verkehrssystem mit erheblichen negativen Begleiterscheinungen verbunden war und somit nicht als nachhaltig gelten konnte – insbesondere in Form von Umweltbelastungen wie CO₂-Emissionen, sozialen Folgekosten etwa durch Verkehrsunfälle sowie einer starken Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Ressourcen wie Erdöl (European Commission, 1992). Diese Einschätzung ist heute aktueller denn je, über 80 % der Treibhausgasemissionen in der EU entstehen durch die Energieerzeugung und -nutzung in verschiedenen Sektoren, wobei der Verkehr mit einem Anteil

von 32 % am gesamten Energieverbrauch im Jahr 2014 den größten Einzelverursacher darstellte (Pablo-Romero & Sánchez-Braza, 2017, S. 1). Trotz erheblicher Anstrengungen und technologischer Fortschritte ist der Verkehrssektor nach wie vor der Bereich mit dem am schnellsten wachsenden Energieverbrauch und den am stärksten steigenden Treibhausgasemissionen (ebd.). Er hat die Dekarbonisierungsziele der Europäischen Union bislang nicht erreicht (European Commission, 2012). Wenn diese Trends anhalten, wird erwartet, dass der Verkehrssektor bis 2050 50 % der gesamten CO₂-Emissionen in der EU ausmacht (European Commission, 2012, S. 2). Im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit muss also der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors – insbesondere der des MIV – reduziert werden, da dieser erheblich zum Treibhauseffekt und somit zum Klimawandel beiträgt (Levin-Keitel et al., 2023).

Der motorisierte Verkehr verursacht darüber hinaus noch weitere Probleme. Er beansprucht überproportional viel öffentlichen Raum – etwa durch Fahrbahnen, Parkplätze und Verkehrsinfrastruktur – und bringt Städte zunehmend an ihre infrastrukturellen Kapazitätsgrenzen (Graaf et al., 2021). Das führt zu Staus, längeren Reisezeiten, städtischer Verkehrsüberlastung und erhöhtem Unfallrisiko, welches mit Verletzten und Sterbefällen verbunden ist (ebd.). Dabei ist Kfz-Verkehr die Hauptursache für schwere und tödliche Verkehrsunfälle in Städten (VCÖ, 2022).

Das dichte Straßennetz und großflächige Parkplätze verringern urbane Grün- und Aufenthaltsräume und tragen an Hitzetagen zu gesundheitsschädlichem Wärmestau bei (VCÖ, 2022). Hinzu kommen Lärm und Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr, die nachweislich negative Auswirkungen auf die Gesundheit haben (Filippi, 2022). Insbesondere Stickstoffoxide – fast 50 % davon stammen aus dem Kfz-Verkehr – sowie gesundheitsschädlicher Feinstaub belasten Atemwege, Lunge und Herz-Kreislauf-System (VCÖ, 2022, S. 9). An stark befahrenen Straßen werden die dafür gesetzlich festgelegten Grenzwerte – auch beispielsweise in Wien – regelmäßig überschritten (VCÖ, 2022). Auch der Verkehrslärm senkt die Lebensqualität und erhöht das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und psychische Belastungen (ebd.). Darüber hinaus entstehen durch Brems- und Reifenabrieb sowie durch Asphalt Mikroplastikpartikel, die in Luft, Boden und Gewässer gelangen (ebd.). Indirekt trägt der Autoverkehr zudem zu Bewegungsmangel bei, da er die aktiven Mobilitätsformen verdrängt (ebd.).

Ein weiterer zentraler Aspekt, der die Notwendigkeit einer Abkehr von der autozentrierten Verkehrsplanung unterstreicht, ist ihre soziale Ungerechtigkeit. Laut einer Studie von Büchs et al.

(2023, S. 759) entfallen in der EU rund 47,5 % des verkehrsbedingten Energieverbrauchs auf lediglich 20 % der Bevölkerung. Auf die einkommensschwächere Hälfte der Bevölkerung der 27 EU-Staaten entfallen hingegen nur 20,4 % des verkehrsbedingten Energieverbrauchs (ebd.). Dies liegt vor allem daran, dass wohlhabendere Bevölkerungsgruppen deutlich häufiger und über längere Distanzen reisen – oft mit emissionsintensiven Verkehrsmitteln wie dem Auto oder dem Flugzeug (ebd.). Die soziale Ungleichheit autozentrierter Mobilität zeigt sich jedoch nicht nur in der Verursachung von Emissionen, sondern auch in der ungleichen Verteilung von Belastungen und Zugängen (Martens, 2016). Während vulnerable Gruppen wie Kinder, ältere Menschen oder Personen mit geringem Einkommen überproportional unter Verkehrslärm, Luftverschmutzung und Flächenverbrauch leiden, profitieren diese meist am wenigsten vom MIV (ebd.).

Aufgrund dieser eben aufgezeigten Aspekte wird die Kritik an autozentrierter Verkehrsplanung seit den 1990er-Jahren zunehmend lauter (Filippi, 2022). Weitere einflussreiche Wissenschaftler:innen, welche in diesem Zusammenhang zu nennen sind, sind Jane Jacobs und Jan Gehl. Sie prangerten an, dass Städte nicht für Menschen, sondern für Autos geplant wurden und das mit weitreichenden negativen Folgen (Gehl, 2001; Row, 1962). Es folgten daraus ein Rückgang sozialer Interaktion infolge langer Autofahrten sowie eine Erhöhung der Umweltbelastungen und gesundheitliche Beeinträchtigungen (ebd.). Auch in Wien regte sich bereits in den 1980er-Jahren eine gesellschaftliche Kritik an der autozentrierten Stadt- und Verkehrsplanung (Leipold et al., 1981). Ein Beispiel dafür ist die Broschüre „Hier wohnen wir. Wohnstraßen: Ein Beitrag zur Wohnumweltverbesserung und Stadterneuerung“, in der bereits 1981 alternative Konzepte für lebenswertere und verkehrsberuhigte Stadtviertel diskutiert wurden (ebd.). Diese verdeutlicht, dass gemeinwohlorientierte Akteur:innen, die sich für eine Abkehr von der autogerechten Stadt einsetzten, in Wien schon seit mehreren Jahrzehnten präsent sind.

Städte weltweit arbeiten deshalb an einer Mobilitätswende, um so unter anderem die CO₂-Emissionen, den Lärm und die Luftverschmutzung zu reduzieren (Graaf et al., 2021). Wie dieser Wandel, von über einem halben Jahrhundert autozentrierter Verkehrs- und Stadtplanung, zu einem nachhaltigen Verkehrssystem gelingen kann, wird im nächsten Kapitel beschrieben.

2.1.3 Wandel zu einer nachhaltigen Mobilitätswende

Angesichts dieser Entwicklungen ist eine umfassende Mobilitätswende in Städten notwendig – verstanden als Transformation des Mobilitätssystems hin zu weniger Verkehr und

ressourcenschonenden Verkehrsmitteln (Levin Keitel et al., 2023). Ein frühes und bis heute einflussreiches Konzept, das explizit eine solche Wende fordert, ist das „Sustainable Mobility Paradigm“ von Banister (2008, S. 78). Darin plädiert der Autor für eine grundlegende Abkehr von der autozentrierten Verkehrsplanung zugunsten einer integrierten, umweltfreundlichen und sozial gerechten Mobilität (Banister, 2008). Er schreibt dazu:

„The intention is to design cities of such quality and at a suitable scale that people would not need to have a car.“ (Banister, 2008, S. 74)

Auch in diesem Zitat wird auf die bereits mehrmals beschriebene autozentrierte Verkehrsplanung Bezug genommen. Dabei wird in der Literatur ein Paradigma beschrieben, das über Jahrzehnte hinweg das Denken und Handeln im Bereich der Verkehrspolitik geprägt hat (Agarwal et al., 2018; Filippi, 2022). In Anlehnung an Thomas Kuhn (1962) wird als Paradigma ein grundlegendes theoretisches Modell verstanden, das bestimmt wie Forschung betrieben und Wissen interpretiert wird. Ein Paradigmenwandel erfolgt laut Kuhn dann, wenn bestehende Denkmuster durch widersprüchliche Erkenntnisse infrage gestellt und schließlich durch ein neues Verständnis ersetzt werden (ebd.). Litman (2003) überträgt Kuhns Paradigmenkonzept direkt auf die Verkehrsplanung, indem er aufzeigt, dass diese einen grundlegenden Wandel von Effizienz- und Kapazitätsmaximierung hin zu Zugänglichkeit, Umweltverträglichkeit und sozialer Gerechtigkeit benötigt. Damit schlägt er eine theoretische Brücke zwischen dem autozentrierten und dem nachhaltigen Leitbild (ebd.). Aus dieser Perspektive lassen sich sowohl die seit den 1950er-Jahren dominierende autozentrierte Planung als auch das Leitbild nachhaltiger Mobilität als konkurrierende Paradigmen interpretieren (Holden et al., 2020; Urry, 2004). Während die autozentrierte Planung lange Zeit als alternativlos galt, stellt das Paradigma nachhaltiger Mobilität seit mittlerweile über 30 Jahren eine wachsende Herausforderung für das bestehende Verkehrsverständnis dar (Holden et al., 2020). Das Ergebnis dieses Konflikts ist noch immer ungelöst, da das bestehende Paradigma der Autoabhängigkeit und autozentrierten Verkehrsplanung und die damit verbundenen Praktiken äußerst widerstandsfähig sind (Mattioli et al., 2020). Mattioli et al. (2020) führen die politisch-ökonomische Autoabhängigkeit auf fünf eng verknüpfte Faktoren zurück: die Rolle der Automobilindustrie, den automobilen Infrastrukturausbau, autozentrierte Raumstrukturen, fehlende öffentliche Verkehrsalternativen sowie tief verankerte Konsumkulturen. Dieses System stabilisiert sich selbst und erschwert grundlegende Veränderungen (ebd.).

Daher ist festzuhalten, dass technisch-infrastrukturelle Maßnahmen für die Mobilitätswende alleine nicht ausreichen (Raimund & Bartana, 2023). Die Transformation urbaner Räume und des Mobilitätssystems bringt vielfältige Herausforderungen mit sich – etwa Widerstände von Interessensgruppen wie Gewerbetreibenden oder Konflikte rund um die Reduzierung von Parkplätzen (Levin-Keitel et al., 2023). Der Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität wird sowohl durch Probleme innerhalb des bestehenden, zunehmend überlasteten Verkehrssystems – etwa Staus, Unfälle oder Umweltbelastungen – als auch durch externen Druck angestoßen (Graaf et al., 2021; Kern, 2019). Dieser entsteht unter anderem durch klimapolitische Zielvorgaben, gesetzliche Rahmenbedingungen, zivilgesellschaftliches Engagement oder das Bestreben, Städte lebenswerter und wettbewerbsfähiger zu gestalten (ebd.) Dies führt zu einer Vielzahl beteiligter Stakeholder:innen und verdeutlicht damit die Notwendigkeit einer Governance-Perspektive, welche in Kapitel 2.3 erklärt wird.

Wie McCormick et al. (2013) zeigen, lassen sich innovative, nachhaltige Lösungen insbesondere in urbanen Räumen entwickeln und umsetzen. Aufgrund der dort vorherrschenden hohen Dichte an Ressourcen, Institutionen und Stakeholder:innen gelten Städte als prädestinierte Räume gesellschaftlicher Transformation (ebd.). Weltweit wird dort etwa 80 % des wirtschaftlichen Wachstums generiert aber gleichzeitig auch in etwa 70 % der verkehrsbedingten Emissionen (Tsavachidis & Petit, 2022). Die Herausforderungen – wie Verkehr, Emissionen oder soziale Ungleichheiten – sind dort besonders sichtbar, es bestehen aber auch die größten Potenziale für Veränderung (McCormick et al., 2013; UN Habitat, 2013). Die Mobilitätswende als zentraler Bestandteil nachhaltiger Entwicklung muss daher in der Stadt beginnen und kann nicht losgelöst von der städtischen Entwicklung gedacht werden (McCormick et al., 2013; UN-Habitat, 2013). In diesem Kontext fordert auch Bertolini (2023) einen grundlegenden Perspektivwechsel. Statt rein funktionalen Mobilitätszielen benötigt es eine Planung, die Mobilität als Mittel versteht, um vielfältiges, urbanes Leben zu ermöglichen (ebd.). Damit dieser Wandel gelingen kann, braucht es gezielte Strategien, die sowohl auf struktureller Ebene als auch bei individuellen Mobilitätspraktiken ansetzen (ebd.). Welche wissenschaftlichen und praktischen Ansätze zur Umsetzung dieser Transformation diskutiert werden, zeigt das folgende Kapitel.

2.1.4 Strategien der Mobilitätswende

Angesichts der zuvor skizzierten Widerstandsfähigkeit autozentrierter Strukturen braucht es gezielte und vielschichtige Strategien, um die Mobilitätswende in der Praxis wirksam

voranzutreiben. Die Strategien der Mobilitätswende lassen sich dabei häufig entlang zweier zentraler Zielrichtungen strukturieren: Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung (Levin-Keitel et al., 2023). Erstere zielt darauf ab, das gesamte Verkehrsaufkommen zu reduzieren – etwa durch kürzere Wege, digitale Lösungen oder multifunktionale Stadtquartiere. Letztere fokussiert auf den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel, insbesondere auf den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV (ebd.). Beide Strategien verfolgen das Ziel, verkehrsbedingte Belastungen hinsichtlich Distanz, Häufigkeit sowie Emissionen zu verringern und sollten in der politischen Umsetzung stets zusammen gedacht werden (Graaf et al., 2021; Levin-Keitel et al., 2023). Graaf et al. (2021) betonen in diesem Zusammenhang die Bedeutung eines Exnovationsansatzes, bei dem Rückbau und Förderung gezielt verknüpft werden – etwa durch die Einschränkung von Verbrenner-Pkw bei gleichzeitiger Unterstützung nachhaltiger Alternativen wie E-Bikes oder einem elektrifizierten ÖPNV.

Auch Banister (2008) nennt mit seinem "Sustainable Mobility Paradigm" diese zwei eben beschriebenen Strategien: Verkehrsvermeidung durch kompakte Stadtplanung mit möglichst kurzen Wegen sowie die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr. Als dritte Strategie beschreibt er eine Effizienzsteigerung der Mobilität durch technologische Innovationen, Digitalisierung und Sharing-Modelle (Banister, 2008). Dabei betont er die Bedeutung breiter gesellschaftlicher Beteiligung als Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung (ebd.).

Levin-Keitel et al. (2023) identifizieren aus raumplanerischer Perspektive drei zentrale Hebel: erstens die Umgestaltung und Neuverteilung von Straßenräumen, zweitens die Integration neuer, häufig digital gestützter Mobilitätsangebote und drittens die Förderung gemischter Raumnutzungen, um Verkehr durch kürzere Wege zu vermeiden. Dabei wird bei ersterem durch die Umgestaltung und Neuverteilung von Straßenräumen mehr Platz für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsqualität geschaffen, indem Flächen vom Autoverkehr zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen umgewidmet werden (Levin-Keitel et al., 2023; Raimund & Bartana, 2023). Mehr Integration neuer Mobilitätsangebote wie Sharing-Services oder On-Demand-Verkehr soll die flexible und ressourcenschonende Fortbewegung in der Stadt fördern (Levin-Keitel et al., 2023). Die Förderung gemischter Raumnutzungen knüpft an den oben beschriebenen Vermeidungsansatz an: Durch die räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten und Freizeit sollen Wege verkürzt und das Verkehrsaufkommen insgesamt reduziert werden (ebd.)

Raimund und Bartana (2023) fokussieren sich stärker auf gesellschaftliche Transformationsprozesse. Ihrer Ansicht nach ist ein grundlegender Einstellungswandel gegenüber dem Auto unerlässlich (ebd.). Um nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern, schlagen sie eine Kombination aus bewusstseinsbildenden Maßnahmen, Anreizen und Einschränkungen vor (ebd.). Dabei werden Pull- und Push-Maßnahmen als Steuerungsansätze beschrieben (Levin Keitel et al., 2023). Diese sollen stets gemeinsam und nicht getrennt voneinander gedacht werden und zielen auf die freiwillige Verhaltensänderungen durch positive Anreize wie Belohnungen oder attraktive Alternativen (Pull) beziehungsweise auf restriktive Eingriffe wie Verbote oder Einschränkungen (Push) (ebd.) ab. Zu bedenken geben Raimund und Bartana (2023), dass die individuelle Verkehrsmittelwahl stets abhängig von sozialen Prägungen, familiären Rahmenbedingungen, der Verfügbarkeit von Alternativen und persönlichen Einstellungen ist. So entsteht nachhaltige und gerechte Mobilität aus dem Zusammenspiel von Angebotsgestaltung, Nachfrageverhalten und gezielter Kommunikation (ebd.). Dies verdeutlicht, dass die Mobilitätswende nicht nur technische oder planerische, sondern tiefgreifend gesellschaftliche und politische Veränderungen erfordert (ebd.).

Holden et al. (2020, S. 5) strukturieren die Debatte um nachhaltige Mobilität anhand von drei sogenannten "Grand Narratives": erstens Elektromobilität, zweitens kollektive Verkehrssysteme wie Bus und Bahn und drittens eine Gesellschaft mit insgesamt geringerem Mobilitätsaufkommen, etwa durch autofreie Städte. Diese Narrative bündeln Strategien, Akteur:innenlogiken und Argumente zu kohärenten Zukunftsbildern (Holden et al., 2020). Damit sie gesellschaftlich wirksam werden, müssen sie über die Wissenschaft hinaus kommuniziert und durch kreative, politische und wirtschaftliche Akteur:innen mitgetragen werden (ebd.). Letztlich liegt die Umsetzung jedoch in den Händen der Menschen: Sie entscheiden über ihr Mobilitätsverhalten, über Verkehrsmittel, Konsum und politische Vertretung (ebd.).

Filippi (2022) erkennt Anzeichen für einen Paradigmenwechsel einer nachhaltigen urbaner Mobilität, der sich in drei zentrale Strategien vollziehen soll: Erstens durch die stärkere Ausrichtung der Stadt an menschlichen Bedürfnissen, etwa durch zugängliche und lebenswerte Räume für den Fuß- und Radverkehr. Zweitens – in Übereinstimmung mit Graaf et al. (2021) und Kern (2019) – durch technologische und regulatorische Maßnahmen zur Verringerung externer Kosten wie Emissionen oder sozialer Ungleichheiten. Drittens durch einen integrierten, partizipativen Planungsansatz, der soziale, kulturelle und ökologische Dimensionen berücksichtigt. Zentral für

das Gelingen dieses Wandels ist laut Filippi (2022) zudem das Zusammenspiel verschiedener Governance-Ebenen sowie eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Bertolini (2023) argumentiert, dass kontinuierlich experimentiert und langfristig visioniert werden muss, und dass Konflikte produktiv eingebunden werden sollen. Verkehrs- und Stadtplanung sollen sich an sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Zielen orientieren, statt nur an Mobilitätszwecken. Städte sind so zu planen, dass Straßen als multifunktionale öffentliche Räume nutzbar sind und Alltagsbedürfnisse durch Nähe und Vielfalt erreichbar werden (ebd.). Der öffentliche Verkehr soll zudem auch in weniger dicht besiedelten Regionen gestärkt werden, etwa durch viele kleine, gut angebundene Verkehrsknoten, die als *diffused transit-oriented development* (TOD) beschrieben werden (ebd.).

Auch Mattioli et al. (2020) betonen – ebenso wie Raimund und Bartana (2023) –, dass es für das wirksame Gelingen einer solchen Wende mehr braucht als technische Maßnahmen oder planerische Anpassungen. Mobilität ist immer auch in bestehende Infrastrukturen, soziale Praktiken und institutionelle Rahmen eingebettet (Mattioli et al., 2020). Ein integrierter Ansatz, der diese Dimensionen gemeinsam adressiert und Mobilität als gesellschaftlich koordiniertes, öffentliches Gut begreift, ist daher unerlässlich (ebd.).

Nachhaltige Mobilität entsteht somit nicht allein durch politische Steuerung, sondern erfordert gesamtgesellschaftliches Engagement (Banister, 2008; Holden et al., 2020). Sie umfasst individuelles Verhalten ebenso wie kollektive Entscheidungen im politischen Raum (ebd.). Zugleich zeigen aktuelle Studien, dass eine tiefgreifende Transformation des Mobilitätssystems auch grundlegende gesellschaftliche und politische Veränderungen voraussetzt – insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis zum Auto und den damit verbundenen Lebensstilen (Raimund & Bartana, 2023).

Vor diesem Hintergrund rückt der Radverkehr als zentraler Bestandteil nachhaltiger urbaner Mobilität zunehmend in den Fokus. In der analysierten Literatur wird er durchgehend als wesentliches Handlungsfeld der Mobilitätswende hervorgehoben. Dies bildet die Grundlage dafür, im folgenden Kapitel die Rolle des Radverkehrs als Bestandteil nachhaltiger urbaner Mobilität näher zu beleuchten.

2.2 Radverkehr als Teil der nachhaltigen Mobilitätswende

Obwohl es keine einheitliche Definition der nachhaltigen Mobilitätswende gibt, wird in der wissenschaftlichen Literatur die aktive Mobilität – also Fortbewegung mithilfe der eigenen Muskelkraft wie beispielsweise Rad- und Fußverkehr – durchgehend als zentrales Element hervorgehoben (Koglin & Rye, 2014). Fahrradfahren ist grundsätzlich eine der nachhaltigsten Formen der Fortbewegung, da es weder Schadstoffe noch Lärm verursacht, nur wenig Platz benötigt und kaum ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmende oder Passant:innen im öffentlichen Raum darstellt (ebd.). Somit eignet sich Radfahren ideal als wesentlicher Teil der Mobilitätswende, was in diesem Kapitel beleuchtet werden soll. Zunächst wird dabei auf die Potenziale des Radverkehrs für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung eingegangen, ehe bestehende Maßnahmen zu dessen Förderung aufgezeigt werden. Anschließend werden die zentralen Herausforderungen analysiert und Good-Practice-Beispiele aufgezeigt.

2.2.1 Potenziale und Bedeutung des Radverkehrs

Das Potenzial des Radverkehrs für eine nachhaltige Mobilität ist unübersehbar (Werner & Loidl, 2021). Als größte Vorteile des Radverkehrs wird in der Literatur oftmals die Umwelt-, Klimaschutz und Energieersparnisse genannt (Brandt et al. 2021, Logan et al., 2023; Martens, 2004). Radfahren reduziert CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe signifikant. Studien zeigen, dass ein Umstieg vom MIV auf Fahrräder die CO₂-Bilanz urbaner Mobilität um bis zu 84 % verbessern kann (Brand et al., 2021, S. 1). Dabei reduziert jede zusätzliche Fahrradfahrt die Emissionen um 14 %, jede vermiedene Autofahrt sogar um 62 % (ebd.). Radfahren reduziert außerdem den Energieverbrauch sowie die Luft- und Lärmbelastung und bestätigt damit seine Umweltfreundlichkeit (Logan et al., 2023; Martens, 2004). Hinzu kommt, dass Personen die regelmäßig vom Auto aufs Fahrrad umsteigen, ihre täglichen CO₂-Emissionen im Schnitt um 3,2 kg senken (Brand et al., 2021, S. 1). Zusammenfassend sind die Potenziale des Radverkehrs im Hinblick auf den Klimaschutz enorm und sollten möglichst schnell gesteigert werden, zumal da alternative Minderungsmaßnahmen im Verkehrssektor wie beispielsweise die Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs aktuell nicht ausreichen, um die Klimaziele zu erreichen (Doll et al., 2024)

Bezogen auf die gesundheitliche Wirkung von Fahrradfahren gilt zu sagen, dass vor allem die regelmäßige Radnutzung in einem klaren Zusammenhang mit einer verbesserten kardiorespiratorischen Fitness – insbesondere bei Jugendlichen – und einer geringeren Gesamt-

sowie Krebsmortalität, speziell bei Erwachsenen mittleren und höheren Alters, steht (Oja et al., 2011). Weiters trägt Radfahren durch gesteigerte körperliche Aktivität zur Vorbeugung chronischer Erkrankungen wie Typ-2-Diabetes, Herz-Kreislauf-Problemen und Fettleibigkeit bei, während es gleichzeitig das psychische Wohlbefinden stärkt (Logan et al., 2023). Die Zunahme des Radverkehrs verbessert so die allgemeine Gesundheit der Bevölkerung (Aderibigbe & Gumbo, 2022). Dabei gilt, je häufiger und länger Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind, desto stärker fallen die positiven gesundheitlichen Effekte aus (Oja et al., 2011). Weiters zeigen Menschen, die eine aktive Mobilität als Fortbewegungsmittel nutzen, laut Selbstauskunft eine höhere Wahrscheinlichkeit körperlich aktiv zu bleiben. Ebenso steigert es ihr allgemeines Aktivitätsniveau (Stroope et al., 2022).

Ein häufiger Kritikpunkt am Radfahren in Städten betrifft den Sicherheitsaspekt, insbesondere das Risiko von Verletzungen und Unfällen (de Hartog et al., 2010). Untersuchungen zeigen jedoch, dass der Zugewinn an Lebenserwartung durch Radfahren etwa neunmal höher ist als die Verluste durch Luftverschmutzung und Unfälle (de Hartog et al., 2010, S. 1113). Die verkehrsbedingte Luftverschmutzung konzentriert sich dabei vor allem auf die Hauptverkehrsrouten großer Städte und wird durch hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte zusätzlich verschärft (VCÖ, 2022). Österreichische Städte wie Wien, Graz und Linz bilden hierbei keine Ausnahme: Dort werden die gesetzlichen Jahresmittelgrenzwerte für Stickstoffdioxid von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft regelmäßig überschritten (ebd., S. 9). Allein in Wien könnten laut Schätzungen jährlich über 550 vorzeitige Todesfälle verhindert werden, wenn die WHO-Grenzwerte von 10 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft eingehalten würden (ebd., S. 9). Die Fahrradnutzung als luftschadstoffarme Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet in diesem Zusammenhang ein erhebliches Potenzial (VCÖ, 2022).

Ein weiterer Vorteil des Radverkehrs ergibt sich durch die Platz- und Kostenargumente. Dies gilt insbesondere für urbane Räume, da der verfügbare Platz dort stark begrenzt ist (Will et al., 2020). Die Flächeneffizienz ergibt sich vor allem durch den geringen Platzverbrauch des Radverkehrs im Gegensatz zu Kfz-Verkehr (ebd.). Dieser ist bei Rädern bis zu 20-mal geringer als bei Autos (Will et al., 2020, S. 1). Darüber hinaus ist Radfahren – insbesondere im Vergleich zur Automobilität – deutlich kostengünstiger und damit für breitere Bevölkerungsgruppen zugänglicher, was zur sozialen Inklusion im Mobilitätssektor beiträgt (Raimund & Bartana, 2023). Die geringeren Kosten zeigen sich sowohl auf individueller Ebene – etwa durch niedrigere Anschaffungs- und

Wartungskosten von Fahrrädern – als auch auf gesellschaftlicher Ebene, da der Bau und Unterhalt von Radinfrastruktur deutlich weniger Investitionen erfordert als straßen- und fahrzeugbezogene Kosten des MIV (ebd.).

Die wirtschaftlichen Effekte des Radverkehrs sind – vor allem durch die positiven gesundheitlichen Effekte – erheblich (Pucher & Buehler, 2017). Laut Gössling et al. (2019, S. 71) generiert das Radfahren jährlich einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von rund 24 Milliarden Euro (18 Cent pro gefahrene Kilometer) in Europa (ebd.). Im *Masterplan Radfahren 2030* des BMK wird der volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen – bei Erreichung des angestrebten Modal Split von 13 % – sogar mit 0,54 Euro pro gefahrenem Radkilometer betitelt (BMK, 2024, S. 12). Im Gegensatz dazu verursacht jeder mit dem Auto gefahrene Kilometer – unter anderem durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Verkehrsunfälle, Treibhausgasemissionen, Flächenverbrauch sowie Gesundheitskosten aufgrund von Bewegungsmangel – durchschnittlich gesellschaftliche Kosten von etwa 11 Cent, was sich EU-weit auf rund 500 Milliarden Euro pro Jahr summiert (Gössling et al., 2019, S. 72). Laut BMK (2024, S. 12) kann die Einhaltung der Bewegungsempfehlungen der WHO – mindestens 150 Minuten moderate körperliche Aktivität pro Woche, etwa durch Radfahren – die Lebenserwartung durchschnittlich um 7,5 Monate erhöhen und jährlich bis zu 10.000 vorzeitige Todesfälle in der EU verhindern. Dadurch ließen sich Gesundheitskosten von rund 8 Milliarden Euro pro Jahr einsparen (ebd.). Darüber hinaus generiert die Fahrradwirtschaft allein durch Herstellung, Handel und Vermietung einen Jahresumsatz von etwa 1,15 Milliarden Euro, der sich unter Einbeziehung verwandter Bereiche auf rund 3,7 Milliarden Euro steigern lässt (ebd.). Am stärksten profitieren die mit dem Radtourismus verbundenen Sektoren wie Beherbergungswesen, Gastronomie, Einzelhandel und Fahrradherstellung (BMK, 2024). Außerdem kommt die Erhöhung des Radverkehrs infolge des Ausbaus aktiver Mobilitätsinfrastrukturen insbesondere dem Einzelhandel und der Gastronomie zugute, da eine Zunahme des Rad- und Fußverkehrs in der Regel mit einer gesteigerten wirtschaftlichen Vitalität in den betroffenen Stadtteilen einhergeht (Liu & Shi, 2020).

Zudem muss das Potenzial des Radverkehrs durch seine Vielseitigkeit und den Nutzen von E-Bikes erwähnt werden (Pucher & Buehler, 2017; Sundfør et al., 2020). E-Bikes und Fahrräder lassen sich flexibel in unterschiedlichsten Alltagssituationen einsetzen – sei es für den Arbeitsweg, den Einkauf, Freizeitfahrten oder als Mitnahme in den ÖPNV (ebd.). Durch den zunehmenden Einsatz von E-Bikes erweitert sich zudem der nutzbare Radius erheblich und es überwindet physische

Barrieren, was das Fahrrad für eine größere Bevölkerungsgruppe, auch für längere Strecken – beispielsweise für Pendler:innen – zu einer attraktiven Alternative macht (ebd.).

Ein vielversprechender Trend für die Zukunft des Radverkehrs ist der Wandel hin zu geringeren Autoabhängigkeit sowie die wachsende Nachfrage nach Wohnraum in kompakten, gemischt genutzten Stadtzentren (Pucher & Buehler, 2017). Insbesondere der Zuzug junger Menschen in diese Gebiete, die eher bereit sind, zu Fuß zu gehen, mit dem Fahrrad zu fahren und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, trägt wesentlich zur kulturellen Etablierung und Verbreitung des Radverkehrs bei (ebd.).

Zuletzt bleibt das riesige Potenzial des Radverkehrs in Bezug auf die Geschwindigkeit und die Flexibilität des Fahrrades als Wahl der Fortbewegung in der Stadt hervorzuheben (Gössling et al., 2019; Pucher & Buehler, 2017). Gerade im urbanen Raum und auf Kurzstrecken bis zu fünf Kilometern erweist sich das Fahrrad häufig als das schnellste Verkehrsmittel, da es – unabhängig vom Verkehrsaufkommen – verlässliche und zugleich flexible Reisezeiten ermöglicht (ebd.).

Pucher und Buehler (2017, S.689) bringen all diese dargestellten Stärken des Radverkehrs prägnant auf den Punkt:

„Cycling causes virtually no environmental damage, promotes health through physical activity, takes up little space and is economical, both in direct user costs and public infrastructure costs. In short, cycling is environmentally, socially and economically sustainable.“

Zur messbaren und zielgerichteten Realisierung dieses eben beschriebenen Potenzials ist außerdem die Verfügbarkeit hochwertiger Daten eine zentrale Voraussetzung. Eine internationale Befragung zeigt: 84 % der Fachleute messen hochwertigen Fahrradmobilitätsdaten große Bedeutung bei, 89 % sehen jedoch Defizite in den aktuell verfügbaren Daten sodass sie ihre Aufgaben mit den aktuell verfügbaren Daten nur teilweise oder gar nicht zufriedenstellend erfüllen können (ebd., S. 1). Daraus ergibt sich so ein weiteres Potenzial, durch gezielte Datennutzung die Radverkehrsförderung wirksamer und zielgerichteter zu gestalten (ebd.).

All dies verdeutlicht, dass der Radverkehr ein enormes Potenzial als zentrales Element nachhaltiger urbaner Mobilität hat. Neben erheblichen gesundheitlichen, ökologischen und ökonomischen Vorteilen überzeugt das Fahrrad durch Schnelligkeit, Vielseitigkeit und eine stetig wachsende Reichweite – nicht zuletzt durch den zunehmenden Einsatz von E-Bikes (Pucher & Buehler, 2017; Sundfjør et al., 2020). Gerade auf kurzen innerstädtischen Strecken erweist es sich

im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln als besonders konkurrenzfähig, da es eine schnelle, flexible und kostengünstige Fortbewegung ermöglicht (Pucher & Buehler, 2017). Um dieses Potenzial voll auszuschöpfen, sind gezielte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erforderlich, auf die im folgenden Kapitel näher eingegangen wird.

2.2.2 Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Die Förderung des Radverkehrs ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Mobilitätsstrategien in Städten. Um den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen und seine Rahmenbedingungen zu verbessern, setzen immer mehr Akteur:innen auf gezielte Maßnahmen und Strategien (Werner & Loidl, 2021). Diese reichen von infrastrukturellen Anpassungen über rechtliche Rahmenbedingungen bis hin zu kommunikativen und verhaltensbezogenen Interventionen und werden oft zusammen mit Maßnahmen zur Erhöhung der aktiven Mobilität gedacht (Doğru et al., 2021; Pucher et al., 2010). Empirische Untersuchungen dazu zeigen, dass der Effekt einzelner Interventionen auf die Radverkehrsförderung insgesamt gering, aber signifikant positiv ist (Doğru et al., 2021.). Dennoch lassen sich je nach Maßnahmentyp deutliche Unterschiede in ihrer Wirksamkeit feststellen (ebd.). Im folgenden Abschnitt werden gängige Instrumente der Radverkehrsförderung vorgestellt und anschließend deren Wirksamkeit erläutert. Grundsätzlich wird – wie auch bei der Mobilitätswende insgesamt – zwischen Pull- und Push-Maßnahmen unterschieden (Meschick, 2008):

- Pull-Maßnahmen: Anreizmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (ebd.)
- Push-Maßnahmen: Beschränkende Restriktionen konkurrierender Verkehrsmodi (ebd.)

Eine der gängigsten und wirksamsten Pull-Maßnahmen der Radverkehrsförderung sind Infrastrukturmaßnahmen, wie der Ausbau sicherer und durchgängiger Radwegenetze, Radabstellanlagen und Bike-Parkhäuser sowie Qualitätsmerkmale der Infrastruktur (z. B. Breite, Oberfläche, Trennung vom Kfz-Verkehr) (Hull & O'Holleran, 2014; Popp et al., 2024; Pucher & Buehler, 2012). Dabei ist eine gut ausgebaute, durchgängige, sichere und vom MIV getrennte Fahrradinfrastruktur die zentrale Voraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrs (Doll et al., 2024; Hull & O'Holleran, 2014). Sie sollte als zusammenhängendes Netz geplant werden, das nicht nur einzelne Strecken umfasst, sondern durchgehende Hauptrouten mit guter Anbindung an lokale Ziele ermöglicht (ebd.). Die Planung sollte als zusammenhängendes Netz erfolgen, bei dem Fuß- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr prioritär behandelt werden (ebd.).

Vorbildlich sind hier Städte wie Bogotá und Sevilla, die innerhalb weniger Jahre integrierte Netzwerke von über 300 km geschützter Radwege errichtet haben (Pucher & Buehler, 2017, S. 691). Dies führte zu den größten und schnellsten Zuwächsen beim Radverkehr weltweit und löste in beiden Städten einen regelrechten Fahrradboom aus (ebd.). Besonders um den Anteil von Frauen, Kindern und Senior:innen am Radverkehr zu erhöhen, ist der Ausbau geschützter, baulich getrennter und somit sicherer Radverkehrsinfrastruktur entscheidend (ebd.). Häufig wird dabei befürchtet, dass Verbesserungen der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr lokale Unternehmen wirtschaftlich benachteiligen (Liu & Shi, 2020). Eine Untersuchung von Liu & Shi (2020) zeigt jedoch, dass solche Maßnahmen meist positive oder neutrale Effekte auf lokale Wirtschaft, Beschäftigung und Einzelhandel haben – insbesondere Gastronomie und Einzelhandel profitieren, selbst bei reduzierten Fahrspuren oder Parkplätzen. Dies liegt vor allem daran, dass verbesserte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mehr Menschen in die betroffenen Gebiete bringt, die dort länger verweilen und mehr konsumieren (ebd.). Dabei gilt festzuhalten, dass Infrastrukturmaßnahmen zwar eine zentrale, aber keineswegs ausreichende Voraussetzung für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs darstellen (Pucher et al., 2010).

Ergänzend zu Infrastrukturmaßnahmen fallen Informations- und bewusstseinsbildende Maßnahmen unter die Pull-Maßnahmen (Pucher & Buehler, 2012). Diese sind eine zentrale Rolle, etwa durch Kommunikationskampagnen zur Radnutzung, Mobilitätsschulungen oder die gezielte Imagebildung des Fahrrads als modernes, urbanes Verkehrsmittel (ebd.). Monetäre Anreize wie Förderprogramme für den Fahrradkauf (z. B. Jobrad-Modelle), finanzielle Zuschüsse oder Belohnungssysteme für aktives Pendeln (aktive Mobilität als Arbeitsweg) können den Umstieg auf das Fahrrad zusätzlich erleichtern und motivieren (Klimaaktiv, o. J.; Umweltbundesamt, 2024-a). So profitieren Mitarbeitende bei Jobrad-Modellen beispielsweise von steuerlichen Vorteilen, geringeren Anschaffungskosten, besserer Parkplatzsituation und können das Fahrrad sowohl beruflich als auch privat nutzen (Klimaaktiv, o. J.).

Weitere wichtige Pull-Maßnahmen sind intermodale und digitale Strategien, die maßgeblich zur Attraktivität des Radverkehrs beitragen (Umweltbundesamt, 2024-b). Ein zentrales Beispiel hierfür sind multimodale digitale Mobilitätsplattformen (MDM) als Bestandteil des Mobility-as-a-Service-Konzepts (MaaS) (ebd.). MaaS beschreibt die digitale Integration verschiedener Verkehrsmittel in einer einzigen Plattform, die den Nutzer:innen eine nahtlose Planung, Buchung und Bezahlung intermodaler Wege ermöglicht (ebd.). MDM bündeln dabei speziell die Angebote

unterschiedlicher Mobilitätsformen – etwa Radverkehr, öffentlichen Verkehr und Sharing-Dienste – und tragen so wesentlich zur nachhaltigen Verkehrswende bei (ebd.). Ein anschauliches lokales Beispiel ist die App WienMobil, die ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, E-Scooter und Taxis in einer Anwendung integriert und so flexible, intermodale Wegeplanungen ermöglicht (Cerema, 2020). Durch diese Vernetzung können die soziale Teilhabe und die gesellschaftliche Resilienz gestärkt werden (Cerema, 2024; Umweltbundesamt, 2024-b). Eine verbesserte Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr – etwa durch „Bike-and-Ride“-Anlagen, also Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs – ermöglicht es Nutzer:innen zudem, ihre Mobilität flexibler und effizienter zu gestalten (Pucher et al., 2010). Die Integration von Fahrradmitnahme in öffentliche Verkehrsmittel und der Ausbau von Bikesharing-Systemen sind weitere Schlüsselfaktoren, die es den Nutzenden ermöglichen, verschiedene Verkehrsmittel je nach Bedarf miteinander zu kombinieren und so eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten (Pucher et al., 2010; Pucher & Buehler, 2017). Digitale Tools zur Routenplanung, GPS-basierte Navigation und Online-Karten spielen ebenfalls eine zentrale Rolle, indem sie den Nutzern helfen, die besten und sichersten Routen für ihre Fahrradtouren zu finden (Buehler & Dill, 2016). Solche digitalen Anwendungen machen den Fahrradverkehr nicht nur praktischer, sondern auch sicherer und komfortabler, was zu einer höheren Nutzung führen kann (ebd.).

Push-Maßnahmen umfassen alle verkehrsberuhigende und umverteilende Maßnahmen (Pucher et al., 2010). Dazu zählen insbesondere Tempo-30-Zonen, autofreie Bereiche, Flächenumwidmungen – zum Beispiel von Kfz-Parkplätzen – zugunsten des Radverkehrs sowie Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs, die als besonders wirksam für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung gelten (ebd.). Auch Gesetze, welche zu einer Erweiterung der Radfahrrechte im Straßenverkehr beitragen, sind hier zu nennen: etwa die Einführung von Begegnungszonen, Erleichterungen beim Rechtsabbiegen, größere Klarheit beim Überholabstand sowie die Möglichkeit, Radfahrende nebeneinander fahren zu lassen, wo es die Verkehrssituation erlaubt (BMK, 2022-b).

Die Wirksamkeit einzelner Radverkehrsförderungsmaßnahmen einzuschätzen ist schwierig. Meistens werden mehrere Elemente gleichzeitig eingeführt. (Craig et al., 2008; Pucher et al., 2010). So wird der Ausbau eines Radweges beispielsweise häufig in Kombination mit neuen Fahrradabstellanlagen oder von Bikesharing-Abstellplätzen umgesetzt (Craig et al., 2008). Da viele Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt wurden, lässt sich nur schwer eindeutig feststellen, welche

davon den größten Einfluss auf die Förderung des Radverkehrs hatten (ebd.). Im Folgenden werden jene Strategien und Maßnahmen dargestellt, die sich in der wissenschaftlichen Literatur trotz dieser Messschwierigkeit als besonders wirkungsvoll zur Steigerung des Radverkehrsanteils erwiesen haben.

Eine Studie, die Strategien der Radverkehrsförderung miteinander verglichen hat, kommt zu dem Schluss, dass verhaltensbezogene Strategien wie die Selbstbeobachtung des eigenen Mobilitätsverhaltens sowie das Bereitstellen konkreter Objekte wie Leihfahrräder oder Fahrradabstellanlagen besonders wirksam sind (Doğru et al., 2021). Rein infrastrukturelle Maßnahmen sind dabei nicht sehr effektiv, dies könnte aber auch auf die methodische Schwierigkeiten der Wirkungsmessung baulicher Veränderungen zurückzuführen sein (Doğru et al., 2021; Pucher et al., 2010). Zudem waren zielgruppenspezifische Ansätze – etwa in Unternehmen oder im Gesundheitsbereich – effektiver als breit angelegte Kampagnen für die Allgemeinbevölkerung (ebd.). Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass innovative verhaltensbezogene Strategien – etwa Zielsetzungsprozesse – noch ungenutztes Potenzial für eine wirksamere Radverkehrsförderung aufweisen (ebd.). Laut Pucher et al. (2010) erweisen sich Strategien am wirksamsten, welche einem umfassenden Ansatz folgen, bei dem verschiedene Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen ineinandergreifen. Deutliche Steigerungen in den Zahlen des Radverkehrs erfordern ein integriertes Bündel verschiedener, sich ergänzender Maßnahmen, die sowohl den Ausbau der Infrastruktur und radfreundliche Programme als auch eine unterstützende Raumplanung und Einschränkungen des Autoverkehrs umfasst (ebd.).

Viele weitere Autor:innen kommen zu diesem ähnlichen Schluss. Bei der Radverkehrsförderung und deren Maßnahmen benötigt es einen ganzheitlichen integrativen Maßnahmenmix und nicht nur den oftmals formulierten alleinigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Canitez, 2019; Popp et al., 2024; Pucher & Buehler, 2008; Raimund & Popp 2023). Dieser holistische Ansatz umfasst unter anderem den Ausbau sicherer und komfortabler Radinfrastruktur, die Verkehrsberuhigung, die Verknüpfung mit dem ÖPNV, fahrradfreundliche Gesetzgebung und Stadtplanung sowie aktive Förderung durch Bildungsmaßnahmen und Kampagnen (Pucher & Buehler, 2008). Popp et al. (2024) merken an, dass neben technischen und infrastrukturellen Verbesserungen vor allem soziale, kulturelle und kommunikative Ansätze verfolgt werden sollten. Diese sollten gezielt die Gruppen der Fahrrad-Nichtnutzenden ansprechen (ebd.). Hull und O'Holleran (2014) zeigen, dass gutes Design der Radinfrastruktur – insbesondere mit Fokus auf Sicherheit, Komfort, Kontinuität

und Integration in die Stadtplanung – die Radverkehrsnutzung deutlich steigern kann (ebd.). Entscheidend ist dabei, die Bedürfnisse und Wahrnehmungen potenzieller Radfahrer:innen ernst zu nehmen und die Infrastruktur entsprechend zu gestalten (ebd.). Sie finden heraus, dass dabei das Gefühl mangelnder Sicherheit, Komfort und Ästhetik eine größere Rolle spielt, als oft angenommen wird (ebd.). Für die Teilhabe von Kindern am Radfahren als Mobilitätsform benötigt es Bildung, Motivation, partizipative Prozesse und gezielte Unterstützung, um die gesellschaftliche Teilhabe von Kindern durch das Fahrrad zu stärken und nachhaltige Mobilität zu fördern (Stude et al., o. J.). Auch Raimund & Popp (2023) plädieren für einen ganzheitlichen Ansatz in der Radverkehrsförderung. Entscheidend seien neben dem Ausbau der Infrastruktur auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, Wissensvermittlung und Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur (ebd.). Soziale Normen, Alltagspraktiken, Vorbilder und die Sichtbarkeit des Radverkehrs im öffentlichen Raum spielen dabei eine zentrale Rolle für die Akzeptanz des Radfahrens (ebd.). Ein weiterer Autor, welcher diesen ganzheitlichen, sozial-technischen Transformationsansatz bei der Radverkehrsförderung in Städten betont, ist Canitez (2019). Er argumentiert, dass technische Maßnahmen mit institutionellen Reformen, kulturellen Veränderungen und integrierter Planung verknüpft werden sollten, da isolierte Maßnahmen kaum langfristig wirksam sind (Canitez, 2019). Am Beispiel Istanbuls zeigt er, dass der alleinige Ausbau der Radinfrastruktur nicht ausreicht, um den Modal Split des Radverkehrs zu erhöhen (ebd.). Vielmehr müssten auch sozio-technische Faktoren wie soziale Bedeutungen, Nutzungspraktiken, kulturelle Wahrnehmungen, stadtplanerische Kulturen sowie gesetzliche und politische Rahmenbedingungen berücksichtigt werden, um eine wirkliche Transformation zu erreichen (ebd.).

Bei all diesen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilitätswende reicht jedoch die alleinige Förderung des Radverkehrs nicht aus – auch Fußverkehr, ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr, Carsharing und Tempolimits müssen mitgedacht werden (Annette et al., 2018). Eine integrative Verkehrsplanung erfordert daher die enge Verzahnung mit Stadt- und Raumplanung sowie einen multimodalen Ansatz, der verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll verknüpft und Übergänge erleichtert (ebd.). Damit solche ganzheitlichen Strategien tatsächlich greifen können, müssen dabei zentrale Herausforderungen berücksichtigt werden, die die erfolgreiche Umsetzung der Radverkehrsförderung behindern. Diese werden nun aufgezeigt.

2.2.3 Herausforderungen der Radverkehrsförderung

In den letzten Jahren hat die Nutzung des Fahrrads weltweit – nicht zuletzt durch die COVID-19-Pandemie – deutlich an Bedeutung gewonnen (Buehler & Pucher, 2022). Auch die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema Radverkehr hat in diesem Zuge stark zugenommen (Pucher & Buehler, 2017). Mit der wachsenden Relevanz des Radverkehrs als zentraler Bestandteil einer nachhaltigen urbanen Mobilitätswende rückt zunehmend auch die Frage nach den damit verbundenen Herausforderungen in den Fokus. Für das Aufzeigen dieser Herausforderungen wird die Kategorisierung nach Banister (2005), welcher ein Barrierenmodell zur Implementation von nachhaltiger Mobilität entwickelt hat, verwendet. Dieses Modell eignet sich dabei besonders gut, um die Umsetzung unterschiedlichster Maßnahmen nachhaltiger Mobilität systematisch zu analysieren (Wang, 2018.). Banister (2005) unterscheidet bei der Implementierung nachhaltiger Mobilität zwischen physischen, politischen, institutionellen, sozialen, kulturellen, legalen und Ressourcen-Barrieren sowie Barrieren durch Nebeneffekte. Diese werden im Folgenden aufgezeigt.

Ein zentrales Hemmnis der Förderung des Radverkehrs ist der fehlende Raum für die notwendige Infrastruktur (Banister, 2005; Canitez, 2019). Planer:innen stehen heute vor der Herausforderung, Radinfrastruktur in dicht bebauten Stadtgebieten auszubauen oder zu erneuern (Wang, 2018). Besonders in innerstädtischen Bereichen mit hoher Bevölkerungsdichte ist der Straßenraum unter anderem durch Straßenbäume und bestehende Parkplätze knapp (ebd.). Wenn Radwege dann beispielsweise beengt entlang von Gehsteigen verlaufen, entsprechen diese meist nicht den heutigen Platz- oder Sicherheitsanforderungen (Banister, 2005; Wang, 2018). Dies ist meist historisch bedingt, da viele Anlagen in autozentrierten Zeiten nach heute veralteten Standards gebaut wurden (Wang, 2018). Zusätzlich können auch physische Gegebenheiten im städtischen Raum wie topografische Herausforderungen – etwa hügeliges Gelände – den Ausbau der Radinfrastruktur erschweren (Banister, 2005). Diese Art von Hemmnis wird als physische Barriere bezeichnet (ebd.).

Unter politische und institutionelle Herausforderungen der Radverkehrsförderung fallen zum einen der fehlende politische Wille sowie Priorisierung und zum anderen die komplexen Zuständigkeiten in Kombination mit mangelnder Koordination (Banister, 2005). Die mangelnde Koordination tritt zwischen verschiedenen Organisationen oder Regierungsebenen auf und erschwert in Verbindung mit der Vielzahl beteiligter öffentlicher und privater Stakeholder:innen

abgestimmtes Handeln (ebd.). Institutionelle Barrieren ergeben sich häufig aus Konflikten mit anderen politischen Zielen (ebd.). Auch eine unzureichend ausgestattete oder instabile Verwaltungsstruktur kann die Umsetzungskompetenz deutlich einschränken (ebd.). Dabei ist die Konkurrenz um innerstädtische Flächen vermutlich die zentralste Herausforderung in der Radverkehrsförderung (Hertel et al., 2024). Hinzu kommen Zielkonflikte mit dem Denkmal- oder Naturschutz, Schwierigkeiten beim Flächenerwerb sowie konkurrierende Ansprüche bei Ampelschaltungen (ebd.). Innerhalb kommunaler Strukturen behindern unklare Zuständigkeiten, mangelnde Kommunikation und fehlende Datengrundlagen den Fortschritt (ebd.). Auch wirken komplexe Förderbedingungen und rechtliche Rahmenbedingungen als Hemmnisse (ebd.).

Soziale und kulturelle Barrieren stellen eine weitere zentrale Herausforderung für die Radverkehrsförderung dar (Banister, 2008; Canitez, 2019; Wang, 2019). Sie betreffen vor allem die Akzeptanz neuer Maßnahmen in der Bevölkerung (ebd.). Der Umbau von Straßenräumen und der Wegfall von Parkplätzen zugunsten von Radinfrastruktur stoßen häufig auf Widerstand – etwa bei Anwohner:innen, Autofahrenden oder Geschäftsbesitzer:innen, die wirtschaftliche Einbußen befürchten (Wang, 2018). Auch neu markierte Radstreifen werden teilweise abgelehnt, da sich viele Radfahrende dort unsicher fühlen und lieber Gehwege nutzen, was zu Konflikten mit Fußgänger:innen führt (ebd.). Ein Beispiel für die kulturell geprägte Mobilitätsmuster ist die Babyboomer-Generation, die stark ans Auto gebunden ist (Raimund & Bartana, 2023). Diese Altersgruppe bietet zugleich Potenzial für nachhaltigere Mobilität, zum Beispiel durch alltägliche körperliche Aktivität (ebd.). E-Bikes können hier eine wichtige Rolle spielen, da sie eine attraktive Alternative zum Auto darstellen und mit gezielten Angeboten wie Radfahrtrainings zur Verhaltensänderung beitragen können (ebd.). Auch Aldred und Jungnickel (2014) betonen die Bedeutung kultureller Faktoren. Radfahren wird laut den Beiden häufig mit bestimmten sozialen Gruppen assoziiert und wird teils als „alternativ“ oder „aktivistisch“ wahrgenommen, was abschreckend wirken kann (ebd.). Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung muss daher auch kulturelle Bedeutungen ernst nehmen und neue positive Narrative schaffen (ebd.).

Weitere Herausforderungen stellen legale Barrieren dar, unter denen Banister et al. (2008) gesetzliche und regulatorische Vorschriften verstehen, die die Umsetzung neuer Maßnahmen erschweren oder verhindern können. Dazu zählen etwa veraltete Infrastrukturstandards oder fehlende rechtliche Grundlagen für die Verkehrsflächenumwidmung (Banister, 2005; Wang, 2018).

Banister et al. (2008) beschreiben zudem Ressourcenbarrieren welche für die Umsetzung nachhaltiger Verkehrspolitik und somit auch für die Förderung des Radverkehrs eine Hürde darstellen. Sie entstehen, wenn finanzielle, personelle oder materielle Ressourcen – etwa Budgetmittel, Fachpersonal oder Baumaterial – nicht in ausreichendem Umfang oder nicht rechtzeitig bereitgestellt werden (ebd.). In solchen Fällen können geplante Maßnahmen entweder gar nicht oder nur verzögert umgesetzt werden (ebd.). So zeigte sich beispielsweise in Hamburg, dass der Ausbau der Radinfrastruktur durch einen Mangel an qualifizierten Ingenieur:innen erschwert wurde (Wang, 2018). Ressourcenbarrieren sind zudem eng mit institutionellen Hürden verknüpft: Stimmen geplante Vorhaben nicht mit politischen Prioritäten überein, fehlt oft auch die entsprechende finanzielle Unterstützung (Banister et al., 2008).

Eine weitere Hürde ist die Barriere der Nebeneffekte (Banister et al., 2008). So hat fast jede Maßnahme zur Förderung der aktiven Mobilität Nebenwirkungen, die deren erfolgreiche Umsetzung behindern können (ebd.). Etwa kann die Umwidmung von Fahrspuren für den Radverkehr den Autoverkehr verlangsamen oder den öffentlichen Verkehr stören (ebd.). Solche Nebeneffekte könnten Widerstand erzeugen und die breite Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen erschweren, auch wenn sie langfristig zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und der Reduktion von Verkehrsunfällen beitragen (ebd.).

Eine andere grundlegende Herausforderung der Radverkehrsförderung besteht darin, mehr Menschen für den Alltag aufs Fahrrad zu bringen. Popp et al. (2024, S. 282–284) unterscheiden dabei drei Gruppen von „Nichtradfahrer:innen“:

- „Beinahe-Radfahrer:innen“: Stehen dem Radfahren grundsätzlich offen gegenüber, werden jedoch durch Hemmnisse wie Infrastruktur oder Sicherheitsbedenken abgeschreckt.
- „Radskeptiker:innen“: Betrachten das Fahrrad nicht als alltagstauglich.
- „Radverweigerer:innen“: Lehnen Radfahren aus kulturellen oder sozialen Gründen ab.

Insbesondere die erste Gruppe bietet großes Potenzial für die Mobilitätswende (ebd.). Neben technischen und infrastrukturellen Maßnahmen sind laut Popp et al. (2024) dabei auch soziale, kulturelle und kommunikative Ansätze notwendig, um bestehende Mobilitätspraktiken zu hinterfragen und neue zu etablieren. Laut Raimund & Bartana (2023) ist es dabei zielführend, nicht nur Zugang und Möglichkeiten zu schaffen, sondern auch Motivation zu fördern. Individuelle

Verhaltensänderungen, unter anderem im Mobilitätsverhalten, verlaufen in mehreren Stufen: von der Wahrnehmung und dem Verständnis über die Akzeptanz und Umsetzung bis hin zur dauerhaften Gewohnheit (ebd.).

Die Vielzahl dieser Herausforderungen verdeutlicht, dass erfolgreiche Radverkehrsförderung weit über technische Maßnahmen wie den Bau von mehr Radwegen hinausgeht (Annette et al., 2018). Sie bedarf einer integrativen Herangehensweise, die politische, planerische und gesellschaftliche Aspekte gleichermaßen adressiert (ebd.). Es müssen koordinierte Strategien, die unterschiedliche Akteur:innen und Entscheidungsebenen einbinden, verwendet werden (Benz et al., 2007). Genau hier setzt das im nächsten Kapitel näher betrachtete Governance-Konzept an.

2.3 Governance-Konzept

Das Governance-Konzept hat in den letzten Jahrzehnten erheblich an Bedeutung gewonnen und wird heute in vielen Bereichen der Politik, Wirtschaft und Gesellschaft angewendet (Haus, 2010; Kuhlmann et al., 2019). Die Herkunft des Begriffes Governance lässt sich etymologisch auf das griechische Wort „kybernan“ sowie das lateinische „gubernare“ zurückführen, die beide „das Steuern oder Führen eines Schiffes bedeuten (Botzem, 2002). Im Verlauf der Geschichte wurde dieser Begriff in übertragener Weise auf die Steuerung gesellschaftlicher Prozesse angewandt und fand so Eingang in den englischen Sprachgebrauch, wo er seit dem 14. Jahrhundert zur Beschreibung staatlichen Regierungshandelns verwendet wird (ebd.). Im Unterschied zum Begriff „government“, welcher primär staatliches Handeln meint, verweist Governance auf ein erweitertes Steuerungsverständnis, das sowohl staatliche als auch nichtstaatliche Akteur:innen einbezieht (ebd.).

Es existieren zahlreiche, teils stark divergierende Definitionen von Governance, die je nach disziplinärem Fokus, Analyseebene (lokal, national, global) und thematischem Anwendungsfeld (z. B. öffentliche Verwaltung oder internationale Beziehungen) unterschiedliche Phänomene adressieren (Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2018). Zentral ist dabei stets, dass Governance einerseits die Art und Weise des Regierens in einem spezifischen Kontext bezeichnet und andererseits auf die grundlegende Veränderung politischer Steuerung verweist (Kuhlmann et al., 2019). Klassisch-hierarchische Lösungsansätze werden zunehmend durch kooperative, netzwerkbasierte und flexible Formen ergänzt (ebd.). Der Staat bleibt dabei ein zentraler Akteur, agiert im Rahmen von Governance jedoch nicht mehr isoliert, sondern in enger

Wechselwirkung mit privaten Unternehmen, zivilgesellschaftlichen Organisationen und weiteren gesellschaftlichen Kräften. Staatliches Handeln wird nicht ersetzt, sondern durch dezentrale, selbstorganisierte und netzwerkartige Strukturen ergänzt und transformiert (Ansell & Torfing, 2016; Kuhlmann et al., 2019). Im Mittelpunkt steht weniger die Kontrolle als vielmehr die Koordination, Aushandlung und Zusammenarbeit zwischen weitgehend autonomen Akteur:innen, deren Beziehungen durch Machtverhältnisse, Ressourcenverteilung, Interessenlagen, Regeln und institutionelle Rahmenbedingungen geprägt sind (ebd.). In diesem Sinne versteht Haus (2010) die Governance-Perspektive als Analyseinstrument für Steuerung in nicht-hierarchischen Kontexten, dessen Stärke insbesondere in der integrativen Verbindung verschiedener Theorien, Disziplinen und Praxisansätze liegt. Auch Ansell und Torfing (2016) beschreiben Governance als die Fähigkeit, eine Vielzahl an Stakeholder:innen über unterschiedliche Ebenen hinweg – etwa in der Infrastruktur- oder Verkehrsplanung – wirksam zu koordinieren. Dabei geraten nicht nur institutionelle, sondern auch diskursive, kontextbezogene und prozessorientierte Steuerungsdimensionen in den Blick (ebd.). Governance wird somit nicht nur als Ursache politischer Prozesse verstanden, sondern auch als deren Ergebnis (ebd.).

Heute lässt sich Governance in drei Strömungen unterteilen: eine analytische (Steuerung und Entscheidungsfindung), eine normative, die Kriterien für „gute“ Steuerung formuliert und eine deskriptive, die konkrete Inhalte und Strukturen beschreibt (Benz et al., 2007; Levin-Keitel, 2014). Für diese Arbeit ist vor allem die analytische Perspektive von Bedeutung, da sie einen Rahmen bietet, um komplexe Planungsprozesse und das Zusammenspiel unterschiedlicher Stakeholder:innen systematisch zu erfassen und zu bewerten. Im Zentrum steht dabei das Zusammenspiel von politisch-administrativer Steuerung und gesellschaftlicher Selbstregulierung (Botzem, 2002).

Dabei hat auch das Governance-Konzept mit Herausforderungen zu kämpfen (Haus, 2010). Die zentrale Herausforderung besteht laut Haus darin, innerhalb komplexer, dezentralisierter Strukturen tragfähige Formen der Entscheidungsfindung zu entwickeln (ebd.). Ein allzu starker Fokus auf Konsensbildung und Steuerung kann jedoch dazu führen, dass Machtverhältnisse, Konflikte, Gemeinwohlorientierung und institutioneller Wandel vernachlässigt werden (ebd.). Haus (2010) plädiert daher für ein multiperspektivisches Governance-Verständnis, welches die Vielfalt von Interessen, Sichtweisen und Machtverhältnissen in Governance-Prozessen angemessen berücksichtigt.

Gleichzeitig liegt im Governance-Ansatz ein hohes Potenzial: Die Einbindung staatlicher und nicht-staatlicher Akteur:innen kann insbesondere in komplexen Politikfeldern – wie der Stadt- und Verkehrsentwicklung – zur Steigerung von Legitimität, Anpassungsfähigkeit und Problemlösungsfähigkeit politischer Prozesse beitragen (Ansell & Torfing, 2016).

In dem Sinne rücken bei der Steuerung urbaner Räume alternative Steuerungsformen wie das Governance-Konzept in den Vordergrund (Zhang & Witlox, 2019). Besonders im Verkehrssektor – also auch bei der Radverkehrsförderung – spielt dieses Konzept eine zentrale Rolle, da dieser Bereich komplexe Herausforderungen wie Nachhaltigkeit, Effizienz und Integration verschiedener Verkehrsträger:innen bewältigen muss (ebd.). Vor diesem Hintergrund werden im nächsten Unterkapitel die unterschiedlichen Formen von Governance vorgestellt.

2.3.1 Governance-Formen

Ein zentrales Konzept ist das der Multi-Level Governance (MLG) (Dabrowski, 2022). Dieses betont die Notwendigkeit Entscheidungsprozesse über verschiedene institutionelle Ebenen hinweg – lokal, regional, national und supranational – zu koordinieren (ebd.). In Mehrebenensystemen wie der EU kommt der vertikalen Koordination eine zentrale Rolle zu (ebd.). Dieses Verständnis spiegelt sich auch in der Urban Agenda for the EU, Partnership for Urban Mobility wider, wo MLG wie folgt definiert wird:

„Multi-level governance is a term used to describe the spread of power between levels of government and across multiple quasi-government and non-governmental organizations“ (Urban Agenda for the EU, 2020, S. 5).

Im Kontext des Klimawandels zeigt sich zunehmend, dass nationale Regierungen ihre Verpflichtungen nicht ohne subnationale – alles unterhalb der nationalen Ebene – Beiträge erfüllen können (Betsill & Bulkeley, 2006). Die MLG-Perspektive eignet sich dafür ideal, da sie die komplexen Beziehungen und Abstimmungsprozesse zwischen lokalen, nationalen und internationalen Akteur:innen nachvollziehbar macht und die Grundlage für gemeinsame Lösungsansätze schafft (ebd.). Darüber hinaus zeigt Dabrowski (2022) auf, dass das MLG-Konzept den Fokus auf die Vielfalt der beteiligten Stakeholder:innen legt. Die damit einhergehende Entwicklung hin zu netzwerkbasierten Entscheidungsprozessen wird nicht nur als zeitgemäß, sondern auch als demokratiefördernd betrachtet – insbesondere durch die Bürger:innenpartizipation, die zur Stärkung der Identifikation mit politischen Prozessen beiträgt

und die gesellschaftliche Akzeptanz erhöht (ebd.). In ähnlicher Weise betont Piattoni (2010), dass MLG nicht nur die vertikale Verteilung von Zuständigkeiten erfasst, sondern auch die horizontale Einbindung nichtstaatlicher Akteur:innen wie NGOs und gesellschaftlicher Gruppen in politische Entscheidungsprozesse.

Weitere relevante Konzepte sind die der kollaborativen Governance und good Governance. Erstere beschreibt laut Ansell & Gash (2008) die direkte, strukturierte und konsensorientierte Zusammenarbeit öffentlicher und nichtstaatlicher Akteur:innen in gemeinsamen Entscheidungsprozessen. Good Governance hingegen stellt ein normatives Leitbild dar und fordert Transparenz, Partizipation, Rechenschaftspflicht, Rechtsstaatlichkeit sowie Effektivität und Effizienz im politischen Handeln (Botzem, 2002).

2.3.2 Governance-Ebenen

Neben den unterschiedlichen Formen von Governance ist für das Verständnis komplexer Steuerungsprozesse auch die Betrachtung der jeweiligen Handlungsebenen zentral. Governance manifestiert sich nach Nischwitz et al. (2002) nicht nur auf einer einzigen Entscheidungsebene, sondern in einem mehrstufigen Geflecht lokaler, regionaler, nationaler und globaler Strukturen. Während die lokale Governance die Rolle kommunaler Stakeholder:innen in lokalen Entscheidungsprozessen beleuchtet, analysiert die regionale Governance die intermediäre Rolle regionaler Steuerungsarrangements zwischen lokalen und nationalen Ebenen (ebd.). Dabei kommt regionale Governance vor allem bei „schwach institutionalisierte, eher netzwerkartige Kooperationsformen regionaler Akteure für Aufgaben der Regionalentwicklung“ zur Geltung (Fürst, 2001, S.370). Global Governance wiederum erfasst die Gesamtheit politischer Regelungen und Aktivitäten, mit denen staatliche und nichtstaatliche Akteur:innen versuchen, globale Herausforderungen wie etwa den Klimawandel – z. B. im Rahmen des Pariser Klimaabkommens – zu bewältigen (Nischwitz et al., 2002). Aus analytischer Perspektive geht es insbesondere darum, die Entstehung, Funktionsweise und Effektivität dieser unterschiedlichen Governance-Mechanismen zu untersuchen – also etwa, wie Entscheidungsprozesse gestaltet sind und welche Rollen die verschiedenen Akteur:innen einnehmen (Fürst, 2001).

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Governance einen integrativen Ansatz beschreibt, der alle relevanten Akteur:innen berücksichtigt – wobei deren Bedeutung je nach Kontext variiert (Rocco et al., 2022). Im Zentrum steht dabei die Erkenntnis, dass Governance-Analysen ein Geflecht aus Institutionen, Stakeholder:innen und Steuerungslogiken in den Blick nehmen müssen

– und nicht allein staatliche Strukturen (Levin-Keitel, 2014). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie sich diese allgemeinen Governance-Prinzipien auf konkrete Politikfelder übertragen lassen – insbesondere auf die Gestaltung urbaner Mobilität. Welche spezifischen Akteur:innen und Governance-Ansätze im Bereich der urbanen Mobilität eine Rolle spielen, wird im folgenden Kapitel näher beleuchtet.

2.3.3 Governance-Konzepte im Rahmen urbaner Mobilität

Im städtischen Verkehrskontext beschreibt MLG eine koordinierte Mobilitätssteuerung, die vertikale Zusammenarbeit (zwischen Stadt, Region, Staat, EU) und horizontale Kooperation (zwischen benachbarten Städten oder Behörden) umfasst (Urban Agenda for the EU, 2020). Staatliche Institutionen, Privatwirtschaft, Zivilgesellschaft und internationale Organisationen müssen gemeinsam Rahmenbedingungen, Strategien und Maßnahmen zur Mobilitätsgestaltung entwickeln (Marsden & Reardon, 2017; Urban Agenda for the EU, 2020). Dabei geht es bei den Governance-Konzepten im Mobilitätskontext nicht nur um technische Planungsprozesse, sondern insbesondere um politische, soziale und institutionelle Dynamiken, die hinter verkehrspolitischen Entscheidungen stehen (Marsden & Reardon, 2017). Die größten Herausforderungen der Governance urbaner Mobilität liegen häufig in der Interdependenz der Stakeholder:innen, fehlender institutioneller Abstimmung und komplexer Kommunikationsprozesse (ebd.). Statt rein technischer oder instrumenteller Sichtweisen braucht es stärker Governance-orientierte Ansätze, die auch politische Prozesse, Machtverhältnisse, Fragen der Legitimität sowie formelle und informelle Einflussfaktoren berücksichtigen (ebd.). Erst durch das Einordnen dieser Entscheidungsprozesse in ihren konkreten politischen, institutionellen und historischen Kontext wird ein tieferes Verständnis für die Steuerung der Verkehrspolitik möglich (ebd.). Dabei wird eine erfolgreiche lokale Verkehrsgovernance in Städten maßgeblich von den Kompetenzen, dem Wissen, den Fähigkeiten und Überzeugungen der zuständigen Akteur:innen abhängig (Kirejev et al., 2024). Besonders wichtig sind strategische, langfristige Planungen sowie spezialisierte Infrastrukturagenturen, die unabhängige Expertise bereitstellen und die Umsetzung von Projekten begleiten (Ansell & Torfing, 2016).

Die Governance urbaner Mobilität ist dabei vielschichtig und reicht von staatlichen über private bis hin zu zivilgesellschaftlichen Stakeholder:innen (Moradi & Vagnoni, 2018). Moradi & Vagnoni (2018) identifizieren in ihrer Arbeit über die Dynamiken aktueller und potenziell zukünftiger urbaner Mobilitätssysteme die zentralen Stakeholder:innen der Verkehrsgovernance als:

nationalstaatliche Instanzen (setzen Rahmenbedingungen), regionale und lokale Verwaltungen (für Strategie und Umsetzung), öffentlichen Verkehr, die Automobilindustrie, die Wissenschaft sowie die Zivilgesellschaft als zentrale Akteure. Hinzu kommen internationale Organisationen wie die EU, die eine zentrale Rolle bei der Ausgestaltung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen spielen (Urban Agenda for the EU, 2020).

Die konkrete Ausgestaltung lokaler Governance-Strukturen variiert jedoch erheblich und hängt von den institutionellen Rahmenbedingungen ab (Canitez, 2019). So erschweren etwa in vielen Städten des Globalen Südens fragmentierte Verwaltungsstrukturen eine effektive Umsetzung von Mobilitätsstrategien, während spezialisierte Verkehrsbehörden in entwickelten Städten gezielte Transformationen initiieren können (ebd.).

Die MLG bietet eine geeignete analytische Grundlage, um die Komplexität urbaner Mobilitätsgovernance zu erfassen (Hoffmann et al., 2017; Urban Agenda for the EU, 2020). Sie berücksichtigt, dass koordinierte Maßnahmen über institutionelle Ebenen hinweg – etwa bei Umweltzonen oder Verkehrsgesetzen – notwendig sind (ebd.). In der Forschungsliteratur wird MLG häufig mit der Multi-Level Perspective (MLP) und auf die Akteur:innen zentrierte Ansätzen kombiniert, um unterschiedliche Steuerungsdimensionen zu analysieren (Hoffmann et al., 2017). Während MLP auf systemisch-technische Ebenen (Nische, Regime, Landschaft) fokussiert, beleuchtet MLG die strategische Interaktion institutioneller Stakeholder:innen (ebd.). Die Kombination beider Perspektiven ermöglicht ein vertieftes Verständnis von Steuerungsprozessen in sozio-technischen Transformationen (ebd.).

Wie Bruno (2020) zudem zeigt, kommt bei der Radverkehrsförderung besondere Relevanz kollaborativen Governance-Prozessen zu. Diese werden vor allem auf lokaler Ebene geregelt, weshalb die direkte Einbindung der Nutzer:innen essenziell ist (Bruno, 2020). Partizipative Verfahren ermöglichen es, Bedürfnisse besser zu erfassen, die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen und einseitige Planungslogiken zu durchbrechen (ebd.). Kollaborative Governance trägt damit nicht nur zur Legitimität politischer Prozesse bei, sondern ist ein entscheidender Hebel für eine nachhaltige Verkehrswende (ebd.).

Die Betrachtung der urbanen Mobilität im Zusammenhang mit den Governance-Konzepten zeigt, dass eine effektive Steuerung im Verkehrsbereich nicht nur technische Lösungen erfordert,

sondern eine strategische, koordinierte und inklusionsorientierte Zusammenarbeit verschiedener Stakeholder:innen.

2.4 Forschungslücke

Der Radverkehr gewinnt in der wissenschaftlichen Debatte zur nachhaltigen Mobilitätswende zunehmend an Bedeutung. Zahlreiche Studien zu internationalen Best-Practice-Städten wie Kopenhagen, Amsterdam oder Utrecht betonen integrative Planungsansätze, infrastrukturelle Investitionen und partizipative Prozesse (Graaf et al., 2021; Pucher & Buehler, 2012). In Wien liegen mit dem *Wien-Plan*, dem *Fachkonzept Mobilität* sowie weiteren Planungsdokumenten und Strategiepapieren – ergänzt von jährlich publizierten Modal-Split-Daten, Auswertungen der Rad-Dauerzählstellen, regelmäßigen Nutzer:innenbefragungen und projektbezogenen Reviews – substanzielle Grundlagen zur Radverkehrsförderung vor (Stadt Wien, 2025-a; Stadt Wien 2015, Wiener Linien, 2024).

Nach aktuellem Forschungsstand fehlt jedoch eine explizit Governance-orientierte Untersuchung, welche die Konstellationen der Akteur:innen, Strategien und Kooperationsformen der Wiener Radverkehrspolitik aufzeigt. Während einzelne Beiträge die Rolle spezifischer Akteur:innen beleuchten, steht eine vergleichende, qualitativ fundierte Analyse unterschiedlicher Gruppen von Akteur:innen – einschließlich staatlicher, zivilgesellschaftlicher und planungsbezogener Perspektiven – bislang aus.

Darüber hinaus zeigt die Meta-Analyse von 100 Fachartikeln zur Verkehrspolitik von Marsden & Reardon (2017), dass der Diskurs stark technokratisch geprägt ist: Nur 13 % der untersuchten Arbeiten referenzieren explizit Phasen des Policy-Zyklus, weniger als 10 % thematisieren politische Zielsetzungen, und rund zwei Drittel verzichten auf die Auseinandersetzung mit konkreten Maßnahmen oder Entscheidungsträger:innen (Marsden & Reardon, 2017, S. 248). Dadurch bleibt die politische Dimension urbaner Mobilität – und ihre Steuerung – unterbelichtet.

Durch eine empirisch fundierte Analyse zentraler Akteur:innen sowie ihrer Strategien, Kooperationsformen und Wechselwirkungen im Feld der Wiener Radverkehrsförderung schließt die Arbeit diese Lücke und leistet zugleich einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Governance-Forschung im Radverkehr im deutschsprachigen Raum.

3. Methodik

Im Folgenden wird das methodische Vorgehen dieser Arbeit dargestellt. Primäre Datengrundlage bilden leitfadengestützte Expert:inneninterviews, mit denen Konstellationen der Akteur:innen, Strategien und Kooperationsformen der Radverkehrspolitik in Wien erhoben wurden. Zuvor wurden in Einleitung und theoretischem Rahmen die zentralen Konzepte und Hintergrundinformationen zu den Themen Mobilitätswende, Radverkehrsförderung und Governance aufgezeigt. Kapitel 4 behandelt das Fallbeispiel Wien in diesem Kontext. Die Arbeit folgt einem qualitativ-interpretativen Forschungsdesign. Erhoben wurden halbstrukturierte Interviews mit zentralen Akteur:innen der Radverkehrsförderung in Wien aus Stadtebene, Zivilgesellschaft, Interessenvertretungen und intermediären Organisationen, um erfahrungsnahe Einschätzungen zu den Forschungsfragen zu gewinnen. Diese wurden auf Basis der Interviewergebnisse beantwortet und im Abgleich mit dem theoretischen Rahmen und dem Fallbeispiel Wien kontextualisiert und zusammengeführt.

In dieser Arbeit kamen unterstützend KI-gestützte Werkzeuge zum Einsatz: die Transkription der Interviews mit aTrain (Kap. 3.1.3), die Ideensammlung für Grobgliederung und Überschriften mit ChatGPT, die Übersetzung des Abstracts ins Englische mit Google Gemini sowie die APA-konforme Formatierung des Literaturverzeichnisses mit ChatGPT. Im Anschluss folgt die genaue Beschreibung der Expert:inneninterviews mit Angaben zu Auswahl, Leitfaden und Durchführung, Transkription sowie Auswertungsverfahren.

3.1 Beschreibung der Expert:inneninterviews

Das Ziel der Expert:inneninterviews war zum einen die Identifikation relevanter Akteur:innen und ihrer Maßnahmen, Strategien und Governance-Zusammenarbeit bei der Radverkehrsförderung in Wien. Dabei wurde zur systematischen Erfassung und Analyse der erhobenen Daten eine qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2022) durchgeführt. Die Interviews wurden dafür transkribiert und nach Mayring (2022) inhaltsanalytisch ausgewertet. Anschließend erfolgte eine Kategorisierung nach inhaltlichen Schwerpunkten, um zentrale Aussagen und Muster herauszuarbeiten (ebd.). Dabei sicherte der im Vorfeld erarbeitete theoretische Hintergrund, dass beim Verfasser der Arbeit fundiertes inhaltliches Wissen vorlag. Praxiserfahrungen zeigen, dass dies die Bereitschaft der befragten Personen zur Wissensweitergabe erhöhte (Misoch, 2019).

Im Gegensatz zu klassischen qualitativen Interviews, bei denen individuelle Sichtweisen und biografische Hintergründe der Befragten im Vordergrund stehen, richtet sich der Fokus beim Expert:inneninterview auf das spezifische Fachwissen der interviewten Personen (Misoch, 2019). Die Befragten werden hierbei nicht als Privatpersonen, sondern als Vertreter:innen einer bestimmten Funktion oder Profession befragt, um Einblicke in einen fachlich abgegrenzten Kontext zu gewinnen (ebd.). Charakteristisch für das Experteninterview ist nicht die Methodik an sich, sondern die gezielte Auswahl der Interviewpartner:innen (ebd.). Diese verfügen über Sonderwissen über einen konkreten Themenbereich, dass sie durch Ausbildung beziehungsweise berufliche Erfahrung erworben haben und das sich deutlich vom Alltagswissen unterscheidet (ebd.).

3.1.1 Auswahl

Die Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgte nach dem Prinzip des *Theoretical Sampling* nach Glaser und Strauss (1967). Dabei handelt es sich um ein theoriegenerierendes, zielgerichtetes Auswahlverfahren, bei dem die Befragten nicht zufällig bestimmt werden, sondern aufgrund ihrer Relevanz für die Forschungsfragen ausgewählt werden (ebd.). Ziel war es, ein möglichst breites und differenziertes Bild der untersuchten Problematik zu gewinnen, indem unterschiedliche Perspektiven und Rollen innerhalb des Governance-Systems der Radverkehrsförderung in Wien berücksichtigt wurden.

Für die Untersuchung wurden vier Expert:innen ausgewählt, die die zentrale Gruppe von Akteur:innen im Kontext der Radverkehrsförderung in Wien repräsentieren:

1. Experte 1 (E1) – Vertreter einer Interessenvertretung und NGO: Radlobby Wien: Gesprächspartner war Roland Romano, Sprecher der Radlobby Wien. Diese NGO bringt zivilgesellschaftliche Perspektiven in die verkehrspolitische Diskussion ein und verfügt über umfassende Expertise in der Analyse und Formulierung von Empfehlungen zur Radverkehrsförderung. Er wurde ausgewählt, weil er als langjähriger Interessenvertreter und politischer Sprecher der Radlobby Wien über detailliertes Wissen zu infrastrukturellen Herausforderungen und politischen Prozessen verfügt.
2. Expertin 2 (E2) – Vertreterin der Stadt Wien und verlängerter Arm der Verwaltung: Mobilitätsagentur Wien: Interviewt wurde Johanna Karl, Mitarbeiterin der Mobilitätsagentur Wien. Diese Organisation wurde ausgewählt, um Einblicke in die behördlich-administrative Perspektive, die planerischen Rahmenbedingungen sowie in

strategische und konzeptionelle Überlegungen zur Radverkehrsentwicklung der Stadt Wien zu erhalten. Frau Karl arbeitet bei der Mobilitätsagentur als „Infrastruktur-Beauftragte“ und ist direkt in die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen eingebunden. Somit kann sie fundierte Einblicke in die städtischen Strategien geben.

3. Experte 3 (E3) – Bürger:innenpartizipationsfirma: DIALOGPLUS: Interviewt wurde Peter Kühnberger, Leiter der Firma DIALOGPLUS. Als vermittelnder Akteur zwischen unterschiedlichen Governance-Ebenen und Strukturen in Wien bietet er Einblicke in partizipative Prozesse im Rahmen der Radverkehrsförderung. Er wurde aufgrund seiner moderierenden und koordinierenden Rolle zwischen Verwaltung, Politik und Bevölkerung ausgewählt, da er praxisnahe Erfahrungen in partizipativen Planungsprozessen sowie tiefe Einblicke in die Governance-Strukturen politischer Entscheidungsprozesse der Stadt einbringt.
4. Expertin 4 (E4) – Lokale Radinitiative: Radeln in Döbling: Gesprächspartnerin war Sabine Muhar, Mitglied der Radinitiative „Radeln in Döbling“. Diese Initiative steht exemplarisch für zivilgesellschaftliches Engagement auf lokaler Ebene und ermöglicht Einblicke in die Herausforderungen und Chancen ehrenamtlicher Radverkehrsförderung einer Bezirksgruppe Wiens. Sie wurde ausgewählt, weil sie die Sichtweise einer lokal aktiven Bürgerinitiative einbringt und konkrete Erfahrungen aus der Umsetzung von Radverkehrsprojekten im regionalen Stadtviertel – kurz Grätzel – beziehungsweise im Bezirk schildern kann.

Durch die gezielte Auswahl der Interviewpartner:innen wurde sichergestellt, dass sowohl staatliche als auch nicht-staatliche Perspektiven sowie unterschiedliche Handlungsebenen (stadtweit, lokal, zivilgesellschaftlich, intermediär) abgebildet wurden. Die Auswahl wurde mit dem Ziel getroffen, zentrale Steuerungslogiken, Herausforderungen und Kooperationsstrukturen innerhalb des Governance-Systems der Radverkehrsförderung in Wien sichtbar zu machen. Obwohl die Interviews ursprünglich mit einer Dauer von rund 30 Minuten geplant waren, überschritten drei der vier Gespräche diese Zeitspanne deutlich (E1: 39:40, E2: 53:44, E3: 47:53, E4: 31:50). Aufgrund der hohen Informationsdichte und des erreichten Erkenntnisgewinns wurde daher auf die Durchführung weiterer Interviews verzichtet. So wurde beispielsweise auf ein zusätzliches Gespräch mit einer Magistratsabteilung verzichtet, da mit der Mobilitätsagentur Wien bereits eine zentrale städtische Akteurin einbezogen wurde und die strategischen Zielsetzungen

der Stadt Wien zudem durch die Analyse einschlägiger Planungs- und Programmdokumente in die Arbeit eingeflossen sind.

3.1.2 Interviewleitfaden und Durchführung

Der Interviewleitfaden der Expert:inneninterviews basierte auf einem thematisch strukturierten Leitfaden (Bogner et al., 2014). Dieser diente in der Erhebungssituation als Hilfsmittel und bot eine klare Orientierung für den Gesprächsverlauf (ebd.). Bei der Gestaltung wurde das Prinzip „so offen wie möglich, so strukturiert wie notwendig“ beachtet (Helfferich, 2022, S. 876).

Zu Beginn jedes Interviews wurde das Einverständnis der Gesprächspartner:innen zur Audioaufzeichnung per Mobiltelefon für die spätere Transkription eingeholt. Anschließend stellten sich die Interviewten sowie ihre jeweilige Organisation im Kontext der Radverkehrsförderung in Wien vor. Darauf folgte eine Einschätzung der aktuellen Radverkehrsentwicklung und der übergeordneten Ziele der jeweiligen Organisation in diesem Bereich. Danach wurden Maßnahmen und Strategien thematisiert, wobei die Befragten gebeten wurden, besonders wirksame Projekte zu benennen und deren Wirksamkeit zu begründen. Ein zentraler Bestandteil des Leitfadens war die Analyse der Zusammenarbeit auf verschiedenen Governance-Ebenen, darunter die EU-Ebene, die Bundesebene, die Stadt Wien beziehungsweise die zuständigen Magistratsabteilungen, die Bezirksebene sowie die Kooperation mit zivilgesellschaftlichen Akteur:innen. Für jede dieser Ebenen wurden Fragen zu den Kooperationsstrukturen, den Kommunikationsformen, den größten Herausforderungen sowie zu möglichen Verbesserungsmaßnahmen gestellt. Darüber hinaus wurde nach der Rolle von Partizipation und zivilgesellschaftlichem Engagement in der Arbeit der Organisation und in der Governance des Radverkehrs gefragt.

Im weiteren Verlauf der Interviews wurden allgemeine Faktoren erörtert, die aus Sicht der Expert:innen eine gelingende Kooperation begünstigen oder behindern. Darauf aufbauend identifizierten sie zentrale Hemmnisse der Governance-Zusammenarbeit in Wien. Abschließend hatten die Interviewpartner:innen die Möglichkeit, notwendige Veränderungen für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteur:innen vorzuschlagen und ergänzende Hinweise oder Anmerkungen zur Radverkehrsförderung in Wien zu geben.

Der erste Interviewleitfaden, der für das Gespräch mit dem Sprecher der Radlobby Wien verwendet wurde, enthielt zu diesem Zeitpunkt noch keine gesonderte Unterteilung nach einzelnen Governance-Ebenen. Diese Differenzierung wurde erst nach der Durchführung des

ersten Interviews und basierend auf dem erhaltenen Feedback eingearbeitet. Der überarbeitete zweite Leitfaden wurde anschließend für die weiteren drei Interviews genutzt, um die Fragen gezielter nach Handlungsebenen zu strukturieren und eine bessere Vergleichbarkeit der Antworten zu ermöglichen. Beide Versionen des Interviewleitfadens sind im Anhang dieser Arbeit einsehbar.

3.1.3 Transkription

Die Transkription der Interviews erfolgte auf Grundlage der Audioaufnahmen, die während der Gespräche mit dem Mobiltelefon aufgenommen wurden. Die Aufnahmen wurden mit dem KI-gestützten Transkriptionstool „aTrain“ der Universität Graz verschriftlicht (Universität Graz, o. J.). Anschließend wurden die Transkripte manuell überprüft und inhaltliche sowie auf sprachliche Fehler korrigiert. Die Verschriftlichung orientierte sich dabei an den Transkriptionsregeln nach Kuckartz und Rädiker (2022), die in leicht angepasster Form umgesetzt wurden. Wesentliche Merkmale waren: die einheitliche Sprecher:innenkennzeichnung („Interviewer“ und „E1–E4“), jeder Sprachbeitrag wurde in einem einzelnen Absatz festgehalten, die Übersetzung von Dialekt in Standardsprache sowie eine leichte Glättung der Sprache bei gleichzeitiger inhaltlicher Vollständigkeit (ebd.). Füll- und Bestätigungslaute wurden nur übernommen, wenn sie inhaltliche Bedeutung hatten oder das Weglassen den Redefluss unterbrochen hätte; Störgeräusche, Lautäußerungen oder Betonungen wurden nicht transkribiert und Zeitmarken wurden am Beginn jedes Redebeitrags gesetzt (ebd.).

Die geführten Expert:inneninterviews wurden im Anschluss an die vollständige Transkription in stichpunktartigen Zusammenfassungen verdichtet. Diese geben die zentralen Inhalte sinngemäß wieder und enthalten zur besseren Nachvollziehbarkeit Zeitangaben, die auf die entsprechenden Passagen in den Originalinterviews verweisen. Wörtliche Aussagen der Interviewpartner:innen werden als direkte Zitate wiedergegeben. Diese Zusammenfassungen der wichtigsten Inhalte der Interviews finden sich im Anhang dieser Arbeit.

3.1.4 Auswertung

Nach Abschluss der Transkription wurden die Interviews mittels qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring (2022) systematisch ausgewertet. Grundlage der Kategorisierung war ein zweistufiges Vorgehen: Zunächst erfolgte eine deduktive Kategorienbildung, die auf den Forschungsfragen und der theoretischen Vorarbeit aus der Literaturrecherche basierte und bereits in die Konzeption des

Interviewleitfadens eingeflossen war (ebd.). Dadurch konnten die Interviewinhalte thematisch strukturiert und theoretisch relevante Aspekte gezielt erfasst werden. Im zweiten Schritt wurden induktiv zusätzliche Kategorien aus dem Material heraus entwickelt, um neu auftretende Themen und gegenstandsnahe Aussagen der Akteur:innen unverzerrt in die Analyse einzubeziehen (ebd.). In diesem Verfahren wurden insgesamt fünf Hauptkategorien zur Radverkehrsförderung in Wien gebildet:

1. Übergeordnete Ziele
2. Allgemeine Maßnahmen und Strategien
3. Allgemeine Herausforderungen (institutionell, politisch, gesellschaftlich)
4. Ausblick (zukünftige Entwicklungen und mögliche zusätzliche Strategien)
5. Zusammenarbeit in jeweiligen Governance-Ebenen
 - 5.1 Akteur:innen
 - 5.2 Beziehungsqualität
 - 5.3 Kommunikationswege
 - 5.4 Herausforderungen
 - 5.5 Verbesserungsvorschläge

Die zentrale Hauptkategorie ist die Zusammenarbeit auf den verschiedenen Governance-Ebenen mit ihren fünf Unterkategorien. Sie leitet sich direkt aus der Forschungsfrage zur Governance ab. Ergänzend dazu beziehen sich die erste und zweite Hauptkategorie auf bestehende Strategien und deren Wirksamkeit, während die dritte Hauptkategorie institutionelle, politische und gesellschaftliche Hindernisse umfasst. Die vierte Hauptkategorie liefert schließlich einen Ausblick auf mögliche zukünftige Entwicklungen. Damit ergibt sich eine klare Verbindung zu den Forschungsfragen: Die Kategorien „Übergeordnete Ziele“ sowie „Allgemeine Maßnahmen und Strategien“ adressieren die erste Forschungsfrage, die Kategorie „Allgemeine Herausforderungen“ die zweite Forschungsfrage und die Kategorie „Ausblick“ die dritte. Die Kategorie „Zusammenarbeit in einzelnen Governance-Ebenen“ dient der Beantwortung der zentralen Forschungsfrage. Die Kategorien bilden somit den analytischen Rahmen für die Ergebnisdarstellung und ermöglichen es, zentrale Aussagen, wiederkehrende Muster sowie Unterschiede zwischen den Perspektiven der einzelnen Stakeholder:innen herauszuarbeiten.

4. Fallbeispiel Wien

Dieses Kapitel behandelt den Untersuchungsfall Wien und beleuchtet die Akteur:innen, Strategien sowie Kooperationsformen der Radverkehrspolitik im städtischen Kontext. Wien wurde gewählt, weil die Stadt thematischer Schwerpunkt der Arbeit ist und – angesichts ambitionierter Ziele der Mobilitätswende sowie spezifischer institutioneller Strukturen – besonders aussagekräftige Einblicke in die Governance der Radverkehrsförderung ermöglicht. Als wachsende Metropole mit ambitionierten verkehrspolitischen Zielen steht Wien vor der Herausforderung, den Anteil des Umweltverbunds – insbesondere des Radverkehrs – deutlich zu erhöhen (Stadt Wien, 2025a). Obwohl in den letzten Jahren vermehrt Strategien zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet und umgesetzt wurden, zeigt sich in der Praxis ein Spannungsfeld zwischen politischen Zielsetzungen, institutionellen Strukturen und gesellschaftlicher Akzeptanz (ebd.). Wien ist damit exemplarisch für eine europäische Großstadt mit typischen Merkmalen (institutionelle Arrangements, politische Zielsetzungen), an denen sich Governance-Mechanismen untersuchen lassen.

Zur Kontextualisierung der Ausgangslage wurden ergänzend graue Literatur und amtliche Informationsquellen herangezogen (Planungsdokumente, Strategiepapiere, Pressemitteilungen, Informationsmaterialien zentraler Akteur:innen; primär über offizielle Webseiten und öffentliche Berichte). Die Auswahl folgte den Kriterien Aktualität (in der Regel letzte zehn Jahre), offizielle Urheberschaft und inhaltliche Relevanz. Die Sichtung war themen- und theoriegeleitet (Baur & Blasius, 2022) und diente ausschließlich der deskriptiven Fallbeschreibung in diesem Kapitel. Die empirischen Befunde der Arbeit basieren hingegen ausschließlich auf halbstrukturierten Expert:inneninterviews (Kap. 5.3 sowie Anhang).

Zunächst werden in diesem Kapitel Good-Practice-Städte und deren Konzepte beziehungsweise Maßnahmen aufgezeigt, um darauf aufbauend die aktuelle Situation und historische Entwicklungen des Radverkehrs in Wien einzuordnen. Anschließend folgt eine Skizzierung der Wiener Radverkehrsförderung samt Governance-Strukturen, zentralen Akteur:innen sowie Strategien und Kooperationsformen. In Kapitel 5.2 werden die Erkenntnisse aus diesem Fallbeispiel dann in einer Tabelle (1) aufgezeigt.

4.1 Good-Practice Städte und erfolgreiche Konzepte

Anhand europäischer Good-Practice Beispiele wird gezeigt, welche Länder und Städte in der Praxis erfolgreiche Maßnahmen umgesetzt haben und so den Radverkehrsanteil am Modal Split erhöhen konnten. Der Fokus lag dabei auf Städten aus dem niederländischen und dänischen Raum, da diese durch besonders hohen Radverkehrsanteilen am jeweiligen Verkehrsaufkommen überzeugen, es eine tief verankerte Radfahrkultur und sie durch Spitzenplätzen im internationalen Copenhagenize-Ranking hervorstechen (Copenhagenize Index, 2019; Pucher & Buehler, 2008). Zunächst werden die jeweiligen Modal-Split-Werte dargestellt, anschließend folgen zentrale Maßnahmen oder besondere Merkmale der lokalen Radverkehrspolitik. Auf klassische Infrastrukturmaßnahmen wird dabei bewusst verzichtet, da diese in hoch entwickelten Radverkehrsstädten häufig vergleichbar ausgeprägt sind und bereits in anderen Kapiteln ausführlich behandelt wurden.

Kopenhagen gilt international als Vorzeigestadt für Radverkehrsförderung (Emanuel, 2019). Dort wird mehr als jeder vierte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt – 21 % im Jahr 2021 (City of Copenhagen, 2022, S. 6). Grundlage dafür ist eine ganzheitliche Radverkehrspolitik, die Sicherheit, Komfort, Effizienz sowie das Image des Radfahrens in den Mittelpunkt stellt (City of Copenhagen, 2011; 2022). Maßnahmen wie grüne Wellen für Radfahrende, ein Netz aus autofreien *Cycle Superhighways*, Kreuzungsumbauten, breitere Radwege, die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sowie begleitende Kommunikations- und Marketingkampagnen haben die Rahmenbedingungen deutlich verbessert (City of Copenhagen, 2011). Ergänzend tragen Komfortangebote wie Fahrradparkplätze, Luftpumpen oder Sharing-Optionen sowie Arbeitgeber:innen-Partnerschaften und Beteiligungsformate zur Stärkung der Radkultur bei (ebd.). Eine Simulation ergab dazu, dass ein stark ausgebautes Radwegenetz zu signifikant mehr Radfahrten und verringerten Unfall-, Gesundheits- und Zeitkosten führt, was jährlichen Einsparungen von rund 0,4 Mio. Euro pro Kilometer Radweg entspricht (ebd., S. 1). Emanuel (2019) betont darüber hinaus, dass Kopenhagens Erfolg nicht allein auf technischer Planung beruht, sondern auf einer historisch gewachsenen Fahrradkultur und zivilgesellschaftlichem Engagement. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts haben Radfahrende und ihre Vertreter:innen durch politischen Druck und Lobbyarbeit maßgeblich Infrastrukturinitiativen vorangetrieben (ebd.). Diese Kontinuität ermöglichte es, auch in Zeiten des europaweiten Rückgangs eine starke Fahrradkultur aufrechtzuerhalten und ab den 1970er-Jahren eine „Renaissance“ des Radverkehrs

einzuweisen (ebd.). Kopenhagen zeigt damit, wie die Kombination aus zivilgesellschaftlicher Mitgestaltung, kultureller Verankerung und kontinuierlicher Innovation eine hohe und stabile Radverkehrsquote sichern kann.

Auch die Niederlande sind – mit Amsterdam als größte Stadt und Utrecht als Vorreiterstadt beim Radverkehr – als traditionsreiche Fahrradnation hervorzuheben (Dekker, 2022). Besonders die Governance-Strukturen und das Zusammenspiel vielfältiger Akteure waren seit den 1960er-Jahren zentral für den Wandel in der Verkehrsplanung und den Ausbau des Radverkehrs (ebd.). Die Verantwortung für die Radverkehrspolitik ist auf nationale, provinzielle und kommunale Ebenen verteilt (ebd.). Dies war laut Dekker (2022) nicht hinderlich, sondern förderlich für eine parallele und koordinierte Entwicklung hochwertiger Infrastruktur. Er betont außerdem, dass der Erfolg des niederländischen Radverkehrs das Ergebnis eines vielschichtigen politischen und zivilgesellschaftlichen Prozesses ist (ebd.). In den Niederlanden ist außerdem die Wichtigkeit der Governance-Ebenen sowie der einzelnen Akteur:innen herauszuheben (ebd.).

In Amsterdam lag der Radverkehrsanteil 2020 bei rund 30 % (Deloitte, 2020, S. 1). Die Stadt verfolgt eine klare Strategie zur Förderung des Radverkehrs durch Verkehrsberuhigung, große Fahrradparkhäuser, hochwertige Infrastruktur und laufende Investitionen (Deloitte, 2020; Gemeente Amsterdam, 2015). Gezielte Maßnahmen umfassen den Ausbau eines dichten Radwegenetzes, die Einrichtung von Fahrradstraßen, Vorrangregelungen an Knotenpunkten und Sicherheits- sowie Vernetzungsinitiativen (Gemeente Amsterdam, 2015). Die aktive Einbindung von Bürger:innen und Akteur:innen sowie ein systematisches Monitoring werden dabei als Erfolgsfaktoren angegeben (ebd.).

Utrecht hatte 2015 einen Radfahranteil von 34 % im Modal Split (Gemeente Utrecht, 2021, S. 21). Die Stadt sticht durch ein dichtes Netz von Radschnellwegen für Pendler:innen und die soziale Maßnahme *Fietsdeal* hervor (Fietsberaad, 2023). Dabei erhalten einkommensschwache Haushalte für 30 Euro ein Fahrrad inklusive Wartung (ebd.). Utrecht überzeugt außerdem mit einer gut vernetzten Intermodalität, einem starken politischen Willen und der Innovationskraft der Stadt (Copenhagenize Index, 2019). Beispiele dafür sind smarte Ampelsysteme, Schnellspuren für E-Bikes sowie den massiven Ausbau der Fahrradabstellanlagen – unter anderem mit dem größten Fahrradparkhaus der Welt am Hauptbahnhof Utrecht mit über 20.000 Plätzen im und rund um die Station (ebd.). Zukünftig strebt die Stadt die Umsetzung des *10-Minuten-Stadt-Konzepts* an, bei dem zentrale Einrichtungen wie Gesundheit, Bildung, Sport oder Einkaufsmöglichkeiten in

maximal zehn Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein sollen (Gemeente Utrecht, 2021). Das Fahrrad eignet sich für die Umsetzung dieser Strategie besonders gut, da sich mit ihm im gleichen Zeitrahmen deutlich längere Strecken als zu Fuß zurücklegen lassen (Pucher & Buehler, 2017).

Einen innovativen Ansatz in der Radverkehrsförderung zeigt die niederländische Stadt Moers in der seit 2009 sogenannte *Fahrradbotschafter:innen* zum Einsatz kommen (Raimund & Bartana, 2023, S. 20). Hierbei handelt es sich um Vertreter:innen aus Kommunalpolitik, Gesundheitswesen, Kirche und lokaler Wirtschaft und sollen als *Multiplikator:innen* und *Sympathieträger:innen* dienen (ebd.). Ziel ist es, das Radfahren innerhalb ihrer eigenen Institutionen und in der breiteren Öffentlichkeit aktiv zu kommunizieren und zu bewerben und die Fahrradnutzung so dauerhaft in der Bevölkerung zu verankern (ebd.).

Eine Fallstudie der Europäischen Kommission nennt zudem Brüssel, Mailand und Paris als erfolgreiche Beispiele der Radverkehrsförderung (European Commission, 2023). Diese Städte sind insofern relevant, da sie – ähnlich wie Wien – hohe Verkehrsdichte, begrenzten Straßenraum und politische Zielsetzungen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs als Rahmenbedingungen haben (ebd.).

In Brüssel, wo die Zahl der Radfahrten im Jahr 2020 um 64 % anstieg, bildet der regionale Mobilitätsplan *Good Move* die Grundlage der Radverkehrsförderung (European Commission, 2023, o. S.). Dabei wurde in einem vierjährigen Beteiligungsprozess ein Konzept mit Tempo-30-Zonen, Low-Traffic-Areas und Investitionen in lokale Radprojekte entwickelt, das eine breite Einbindung von Bevölkerung, Gemeinden und Unternehmen vorsieht (ebd.). Der Radverkehrsanteil beträgt in Brüssel aktuell neun Prozent nach einem Anstieg von drei Prozent im Jahr 2010 (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2024, o. S.).

In Mailand, einer in der Literatur oft als sehr autoabhängig beschriebenen Stadt, führte das Programm *Strade Aperte 2020* zu einem Anstieg von 122 % auf bis zu 10.000 Radfahrende täglich auf dem Corso Buenos Aires (European Commission, 2023, o. S.). Mit dem *Cambio-Plan* strebt die Stadt bis 2035 einen Radverkehrsanteil von 20 % an und investiert 225 Mio. € in ein 750 km umfassendes Radwegenetz, das in enger Abstimmung mit lokalen Stakeholdern entwickelt wurde (European Commission, 2023, o. S.). Der *Cambio-Plan* verdeutlicht den strategischen Willen der Stadt, den Radverkehr deutlich zu stärken (ebd.).

In Paris stiegen die Radfahrten 2020/21 im Vergleich zu 2019 um 60 % (European Commission, 2023, o. S.). Mit dem Plan Vélo stellt die Stadtregierung 250 Mio. € für geschützte Radwege, Abstellanlagen und Bildungsprogramme bereit und bindet dabei die Bevölkerung ein, deren Rückmeldungen zu zentralen Barrieren wie Sicherheit und Diebstahl berücksichtigt werden (European Commission, 2023). Diese Investitionen zeigen deutliche Wirkung: Der Radverkehrsanteil im Modal Split erhöhte sich von drei Prozent im Jahr 2018 auf elf Prozent im Jahr 2023, mit Prognosen zwischen 20 % und 30 % bis 2030 (Lanvin et al., 2025).

In Österreich ist Graz als Good-Practice Stadt zu nennen (Wieser, 2021). Diese Stadt hat unter anderem durch einen Governance-zentrierten Ansatz ab den 1970er und 1980er Jahren eine Trendwende im urbanen Fahrradverkehr geschafft (ebd.). Der Wandel war weniger das Ergebnis politischer Maßnahmen, sondern wurde vielmehr durch engagierte Bürger:innen vorangetrieben (ebd.). Diese sahen das Radfahren als Teil eines gesellschaftlichen Wandels und setzten sich aktiv für eine nachhaltigere Verkehrspolitik ein, was letztlich zu einem politischen Kurswechsel führte (ebd.). Die Stadtpolitik reagierte darauf mit Maßnahmen wie dem Ausbau der Radinfrastruktur und der Einführung von Tempo-30-Zonen, was bereits 1992 zu einem Anstieg des Radverkehrsanteils von sieben Prozent auf 12,5 % führte (Wieser, 2021, S. 3). Durch weitere Maßnahmen wie den Infrastrukturausbau konnte so der Radverkehr erheblich gesteigert werden und 2021 lag der Radverkehrsanteil im Modal Split von Graz mit in etwa 20 % um elf Prozentpunkte höher als der von Wien im selben Jahr (Stadt Graz, 2022 o. S.; Wiener Linien, 2022 o.S.).

Diese Beispiele verdeutlichen, dass eine nachhaltige Stärkung des Radverkehrs vor allem durch das Zusammenspiel aus gezielter Infrastrukturentwicklung, politischem Engagement, innovativen Maßnahmen und partizipativer Governance erreicht werden kann. Auffällig ist, dass selbst traditionell autoorientierte Städte wie Mailand oder Paris in kurzer Zeit erhebliche Zuwächse beim Radverkehr erzielen konnten. Diese Entwicklungen zeigen, dass ambitionierte politische Zielsetzungen, ergänzt durch partizipative Prozesse, messbare Wirkungen entfalten können. Gleichwohl bleibt eine Übertragung auf andere Städte stets vom jeweiligen kulturellen, infrastrukturellen und politischen Kontext abhängig. Vor diesem Hintergrund wird im folgenden Kapitel untersucht, wie sich der Radverkehr in Wien entwickelt hat und welche aktuellen Rahmenbedingungen für die Förderung bestehen.

4.2 Entwicklungen des Radverkehrs in Wien

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über den aktuellen Forschungsstand zur Radverkehrsförderung in Wien und beleuchtet zentrale Entwicklungen, Daten und Maßnahmen im Bereich des Wiener Radverkehrs. Damit wird die Grundlage für die anschließende empirische Analyse geschaffen und die gegenwärtige Ausgangslage aufgezeigt.

Die offizielle Seite der Stadt Wien zur historischen Entwicklung des Wiener Radverkehrsnetzes beschreibt die Entwicklung des Wiener Radverkehrsnetzes als lange Zeit stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt (Stadt Wien, o. J.-a). Dies war die Folge des zunehmenden Wohlstand der 1960er- und 1970er-Jahre, der zu einer autogerechten Stadtplanung führte, wodurch der Radverkehr stark zurückgedrängt wurde (ebd.). Erst im Jahr 1980 setzte ein Umdenken ein, als der Wiener Gemeinderat die Entwicklung eines kurz- und mittelfristigen Programms zur Förderung des Radverkehrs beschloss (ebd.). Bis 1986 wuchs das Radnetz dann auf 168 Kilometer (ebd.). In den 1990er-Jahren folgten der Aufbau eines Hauptradwegenetzes sowie neue Fahrradabstellanlagen (ebd.). 1997 wurde die Verantwortung für Radverkehrsanlagen im Hauptstraßennetz den Bezirken übertragen – ein Schritt, der 2003 wieder rückgängig gemacht wurde (ebd.). Grundlage dafür war das überarbeitete Hauptradverkehrsnetz, dessen ausgewiesene Streckenabschnitte seither über ein zentrales Radwegbudget geplant und umgesetzt werden (ebd.). Diese Neuordnung der Zuständigkeiten führte zu einer deutlichen Ausweitung des Wiener Radverkehrsnetzes (ebd.). Im Jahr 2008 erfolgte eine grundlegende Überarbeitung des Hauptradverkehrsnetzes bei welcher die Netzstruktur in Basisrouten, Grundnetz, erweitertes Grundnetz und Erschließungsnetz unterteilt wurde (ebd.). Seither wird das Netz im Rahmen der Generellen Radverkehrsplanung laufend aktualisiert und an neue Stadtentwicklungsgebiete angepasst, um die Radinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern (ebd.). Derzeit umfasst das Wiener Radverkehrsnetz rund 1789 Kilometer, was einem Zuwachs von etwa 13 % gegenüber 2018 und rund acht Prozent gegenüber 2021 (1661 km) entspricht (Stadt Wien, o. J.-b; Stadt Wien, 2024, o. S.). Das zentrale Element bildet das Hauptradverkehrsnetz, welches über zentrale Budgetmittel geplant und ausgebaut wird und dessen Erhaltung in die Zuständigkeit der Bezirke fällt (Stadt Wien, o. J.-c). Das Netz gliedert sich wie folgt:

- Basisrouten: 27 übergeordnete Hauptverbindungen, etwa entlang des Donaukanals, des Gürtels oder des Wientals: sie bilden das Rückgrat des Radverkehrsnetzes (ebd.)

- Grundnetz: Bezirksverbindende Achsen, die zentrale Stadtteile miteinander verbinden (ebd.)
- Erweitertes Grundnetz: Ergänzt das Hauptradverkehrsnetz durch wichtige bezirksinterne Strecken (ebd.)
- Erschließungsnetz: Dient als Zubringer zu den Hauptstrecken und sorgt für flächendeckende Anbindung, insbesondere in Wohngebieten (z. B. Radfahren gegen die Einbahn) (ebd.)

Die Basisrouten haben höchste Priorität bei der Umsetzung, während das Erschließungsnetz die Feinverteilung innerhalb der Stadtteile sicherstellt. Die Weiterentwicklung erfolgt laufend mit Fokus auf Lückenschlüsse und qualitative Verbesserungen bestehender Verbindungen (ebd.).

Zum Radverkehr in Wien selbst fasst Heller (2021, S. 5) die wichtigsten Zahlen zusammen: Der durchschnittliche mit dem Rad zurückgelegte Weg beträgt 7,8 Kilometer pro Tag. Den größten Streckenanteil in Wien stellen Arbeitswege mit 13 % dar (ebd., S. 5). Besonders aktiv sind Menschen im Alter von 15 bis 59 Jahren, während Kinder und Senior:innen seltener radeln (ebd.). Männer fahren in allen Altersgruppen etwas häufiger Rad als Frauen (um rund drei Prozentpunkte) (ebd.). Mildere Winter verlängern die Fahrradsaison, und räumlich ist der Radverkehr in der Altstadt sowie in Gründerzeitgebieten am höchsten (ebd.).

Aktuellere Zahlen liefern die Wiener Linien in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Wien (Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien, 2025; Wiener Linien, 2024). Diese führen jährlich eine Befragung von über 2000 Wiener:innen zum Mobilitätsverhalten durch (Wiener Linien, 2024). Laut dieser Mobilitätserhebung 2024 werden in Wien bereits 75 % aller Wege umweltfreundlich zurückgelegt: Öffis führen mit 34 % den Modal Split an, gefolgt vom Zu-Fuß-Gehen (30 %) und dem Radverkehr, der im Vergleich zum Vorjahr von zehn auf elf Prozent gestiegen ist (Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien, 2025, o. S.). Der motorisierte Individualverkehr sank auf 25 % und erreicht damit den niedrigsten Wert seit Beginn der Erhebungen (ebd.). 1993 lag der Radanteil im Modal Split bei drei Prozent Prozent (ebd.). Bemerkenswert ist, dass der Radverkehrsanteil bereits in den Jahren 2020 und 2021 bei neun prozent lag (Wiener Linien, 2022, o. S.). Der Jahresbericht zu den Radverkehrszählungen dokumentiert für 2024 die höchsten Radverkehrszahlen an den Standorten Opernring, Operngasse und Lassallestraße (Nadler & Vanek, 2023). An neun der siebzehn Dauerzählstellen nahm der Radverkehr an Werktagen im Vergleich zum Vorjahr zu, besonders deutlich an der

Praterbrücke (+13,9 %) (ebd., S.30). Gleichzeitig kam es an einigen Standorten, wie dem Margaritensteg (-24,1 %), zu Rückgängen, die unter anderem auf Baustellen und Umleitungen zurückzuführen sind (ebd.). An Sonn- und Feiertagen stieg das Verkehrsaufkommen an den meisten Zählstellen, besonders an der Praterbrücke (+27,2 %) (ebd.). Wetterextreme, Baustellen und Datenausfälle beeinflussten die Erhebungen zusätzlich (ebd.)

Die steigenden Radverkehrszahlen spiegeln auch politische und planerische Anstrengungen wider. Um diese Entwicklungen besser zu verstehen, wird im folgenden Kapitel ein Blick auf die Governance-Strukturen und zentralen Akteur:innen der Radverkehrsförderung in Wien geworfen.

4.3 Governance-Strukturen der Radverkehrsförderung in Wien

Die Förderung des Radverkehrs in Wien ist nicht allein das Ergebnis planerischer Maßnahmen, sondern spiegelt komplexe Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse zwischen verschiedenen politischen Ebenen und einer Vielzahl von Stakeholder:innen wider. Aufbauend auf dem in Kapitel 2.3.1 dargestellten Konzept der Multi-Level Governance (MLG) sowie den in Kapitel 2.3.2 erläuterten Governance-Ebenen wird im Folgenden analysiert, welche zentralen Akteur:innen an der Radverkehrsförderung in Wien beteiligt sind, welche Zuständigkeiten und Rollen sie dabei innehaben sowie wie sie miteinander kooperieren. Berücksichtigt werden dabei sowohl politisch-administrative Institutionen als auch zivilgesellschaftliche und wissenschaftliche Akteur:innen. Die folgende Einteilung in europäische, nationale, städtische, bezirkliche und zivilgesellschaftliche Ebenen dient der analytischen Strukturierung. In der Praxis sind die Zuständigkeiten jedoch vielfach überlappend und nicht eindeutig voneinander abgrenzbar. Wie im Kapitel 2.3.3 dargestellt, bietet der MLG-Ansatz eine geeignete Grundlage, um diese Überschneidungen und die damit verbundene Komplexität in der urbanen Mobilitätsgovernance zu erfassen (Hoffmann et al., 2017; Urban Agenda for the EU, 2020).

4.3.1 Europäische Ebene

Wenn die MLG auf Wien angewendet wird, wird zuerst die europäische Ebene als internationaler Akteur der Radverkehrsförderung betrachtet (Betsill & Bulkeley, 2006). Die Europäische Union (EU) setzt dabei durch eine Reihe von Strategien, Erklärungen, Empfehlungen und Rahmenplänen wichtige Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Förderung aktiver Mobilität in ihren Mitgliedsstädten (Europäische Kommission, 2020, 2023; Europäische Union, 2019, 2024).

Zu den zentralen Initiativen der EU zählen unter anderem die Empfehlung der Kommission zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung nachhaltiger städtischer Mobilität (Europäische Kommission, 2023), die *Europäische Erklärung zum Radverkehr* (Europäische Union, 2024), die *Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität* (Europäische Kommission, 2020) sowie der *europäische grüne Deal* (Europäische Kommission, 2019). Letzterer verfolgt das Ziel, den europäischen Wirtschaftsraum bis 2050 klimaneutral zu gestalten, wobei insbesondere der Verkehrssektor durch eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 90 % einen wesentlichen Beitrag leisten soll (Europäische Kommission, 2019, S. 1). Im Mittelpunkt dieser Initiativen stehen Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen, intelligenten, sicheren und gesunden Mobilität – mit einem klaren Fokus auf der Förderung der aktiven Mobilität in urbanen Räumen (Europäische Kommission, 2020). Wie im folgenden Zitat aus der Europäischen Erklärung zum Radverkehr deutlich wird, hebt die EU explizit die Bedeutung der Governance-Strukturen für die Radverkehrsförderung hervor und definiert klare Strategien zu deren Umsetzung:

„Um das volle Potenzial auszuschöpfen, muss der Radverkehr bei der Verkehrspolitik auf allen Ebenen der Verwaltung und Finanzierung, bei der Verkehrsplanung, der Sensibilisierung, der Raumplanung, den Sicherheitsvorschriften und im Hinblick auf eine angemessene Infrastruktur, einschließlich eines besonderen Schwerpunkts auf Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, angemessen berücksichtigt werden“ (Europäische Union, 2024, S. 1).

Diese Rahmenbedingungen auf EU-Ebene bilden einen klaren normativen und strategischen Orientierungsrahmen, den die Stadt Wien bei ihrer Radverkehrsförderung in der MLG-Perspektive berücksichtigen muss. Die europäische Ebene wirkt so als Impulsgeber und Steuerungsinstanz für die lokale Verkehrsplanung und schafft verbindliche Zielvorgaben und Unterstützungsangebote. Dabei ist es grundsätzlich so, dass verschiedene Stakeholder:innen der unterschiedlichsten Governance-Ebenen EU-Förderungen beantragen können (European Cyclists' Federation, 2024). Ein aktueller Bericht der European Cyclists' Federation (2024, S. 8) zeigt, dass im Förderzeitraum 2014 bis 2020 rund 2,43 Milliarden Euro an EU-Strukturfonds für Radverkehrsprojekte vorgesehen waren, von denen bis Ende 2022 jedoch lediglich 67 % tatsächlich in Anspruch genommen wurden. Für die aktuelle Förderperiode 2021 bis 2027 sind rund 3,2 Milliarden Euro an Investitionen vorgesehen, die gemeinsam mit nationalen Kofinanzierungen ein Gesamtvolumen von etwa 4,5 Milliarden Euro ergeben (ebd.). Zusätzlich werden über die „Recovery and Resilience Facility“ bis

2026 weitere 1,7 Milliarden Euro in Radverkehrsprojekte investiert (European Cyclists' Federation, 2024, S. 9).

Eine auf EU-Ebene zentrale Organisation ist die European Cyclists' Federation (ECF). Sie ist ein internationaler Dachverband von über 60 Organisationen in mehr als 40 Ländern und vertritt auf EU-Ebene die Interessen des Radverkehrs, indem sie Lobbyarbeit betreibt, Forschung bündelt und sich für die Integration des Radverkehrs in europäische Strategien und Förderprogramme einsetzt (European Cyclists' Federation, o. J.). Darüber hinaus organisiert die ECF die jährlich stattfindende Velo-city-Konferenz, auch bekannt als World Cycling Summit, die jeweils in einer anderen Stadt ausgerichtet wird (ebd.). Sie bringt Vertreter:innen aus Zivilgesellschaft, Städten, Wissenschaft, Wirtschaft und der Fahrradindustrie zusammen, um neueste Ideen und Entwicklungen im Bereich Radverkehr und Radkultur auszutauschen (ebd.).

4.3.2 Nationale Ebene

Auch auf Bundes-/Landesebene werden durch gesetzliche Rahmenbedingungen, Strategiepapiere und Förderprogramme zentrale Weichen für die Verkehrsplanung und die Förderung aktiver Mobilität gestellt. In Österreich nimmt dabei das BMK eine zentrale Rolle ein. Es entwickelt nationale Strategien wie etwa den *Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Österreich* oder den *Masterplan Radfahren*, die klare Zielvorgaben für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen formulieren (BMK, 2022-a; BMK, 2024). Diese strategischen Leitlinien dienen nicht nur der Zielsetzung auf Bundesebene, sondern sollen auch Länder, Regionen, Gemeinden und Betriebe bei der Entwicklung und Umsetzung eigener Maßnahmen unterstützen (ebd.). Zudem bietet das nationale Förderprogramm klimaaktiv mobil finanzielle Unterstützung für Radverkehrsprojekte in Gemeinden und Städten (BMK, 2024). Eine rechtliche Rahmenbedingung stellt außerdem die Straßenverkehrsordnung (StVO) dar (BMK, 2022-b). Diese wurde beispielsweise 2022 angepasst, um durch neue Verkehrsregeln die aktive Mobilität zu stärken (ebd.).

Der *Masterplan Radfahren* des BMK (2030) umfasst insgesamt 26 konkrete Maßnahmen, die jeweils mit Angaben zu Wirksamkeit, Kosten, Umsetzungsschritten, betroffenen Politikbereichen und Zeitfenstern hinterlegt sind. In Bezug auf Governance wird gleich in der ersten Maßnahme betont, dass eine institutionalisierte Radverkehrskoordination auf Bundes-, Länder- und Städteebene eine zentrale Voraussetzung für eine effiziente Radverkehrsförderung und Qualitätssicherung darstellt. Als bewährte Instrumente gelten dabei die Einrichtung von Radverkehrskordinator:innen sowie die bundesweite Koordination und die

Informationsplattform klimaaktivmobil.at (BMK, 2024). Der Bund hebt hervor, dass es eine starke Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Städten und Gemeinden benötigt, damit eine wirksame Radverkehrsförderung gelingen kann.

4.3.3 Stadt Wien Ebene

Aufbauend auf den bundesweiten Zielvorgaben und Förderprogrammen übernimmt die Stadt Wien die Umsetzung und Konkretisierung der Strategien vor Ort. In Wien sind insbesondere die Magistratsabteilung 18 (MA 18: Stadtentwicklung und Stadtplanung) und Magistratsabteilung 46 (MA 46: Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) für die Ausarbeitung und Umsetzung des Wiener Radverkehrskonzepts verantwortlich (Stadt Wien, o. J.-d, o. J.-e).

Die MA 18 ist der Herausgeber des *Stadtentwicklungsplan (STEP)*, für strategische Mobilitätskonzepte, der *Smart Klima City Rahmenstrategie* und übernimmt damit eine zentrale Rolle in der langfristigen räumlichen und verkehrlichen Planung Wiens (Stadt Wien, o. J.-d). Im Bereich Radverkehr übernimmt die MA 18 keine operative Zuständigkeit für Infrastruktur, sondern setzt auf strategischer Ebene wichtige Rahmenbedingungen (ebd.). Die Dienststelle integriert den Radverkehr in Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzepte, schafft planerische Grundlagen und koordiniert übergeordnete Fachplanungen, in die Radverkehrsnetze eingebettet werden (ebd.).

Die MA 46 ist für die Planung, Organisation und Sicherung des Straßenverkehrs in Wien zuständig (Stadt Wien, o. J.-e). Ihre Aufgaben umfassen unter anderem die Gestaltung der Verkehrsorganisation, die Abwicklung verkehrsrechtlicher Verfahren, die technische Verkehrskoordination sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet (ebd.). Im Bereich Radverkehr übernimmt die MA 46 die operative Verantwortung: Sie plant, baut und betreibt die Radverkehrsinfrastruktur, setzt rechtliche Maßnahmen zur Verkehrsorganisation um und sorgt damit für die praktische Umsetzung der strategischen Zielsetzungen anderer Stellen, wie etwa der MA 18 (ebd.).

Ergänzend ist auch die Magistratsabteilung 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) zu nennen. Im Kontext der Radverkehrsförderung übernimmt diese Dienststelle insbesondere Aufgaben wie die Errichtung neuer Fahrradabstellanlagen, die Anbringung, Erhaltung und Verwaltung von Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen sowie die Montage und Pflege von Straßenbenennungstafeln in Wien (Stadt Wien, o. J.-f).

Als ein weiterer wichtiger Akteur für die Radverkehrsförderung wird der Wiener Gemeinderat angesehen. Er ist das oberste gesetzgebende Organ der Stadt und verantwortet somit unter anderem grundlegende Entscheidungen der städtischen Verkehrs- und Mobilitätspolitik (Stadt Wien, 2025-b; Stadt Wien, 1968). Neben der politischen Steuerung zählen insbesondere die Verabschiedung von Grundsatzbeschlüssen – wie dem Stadtentwicklungsplan – sowie die Budgethoheit zu seinen zentralen Aufgaben (Stadt Wien, 2025-b). Durch Beschlüsse legt der Gemeinderat strategische Ziele fest wie beispielsweise die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder den Ausbau des Radverkehrs und schafft so die Basis für konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich (ebd.).

Die Stadtregierung Wiens (Stadtsenat) ist das oberste ausführende Organ der Stadt Wien (Stadt Wien, 1968). Ihr gehören der Bürgermeister sowie amtsführende und nicht-amtsführende Stadträt:innen an (ebd.). Den amtsführenden Stadträt:innen obliegt jeweils die Leitung einer Geschäftsgruppe, die eine oder mehrere Magistratsabteilungen umfasst (ebd.). Für das Ressort Stadtentwicklung, Mobilität und Wiener Stadtwerke ist derzeit Ulli Sima (SPÖ) zuständig; sie und ihr Büro koordinieren die Magistratsabteilungen für Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Infrastruktur und setzen die Beschlüsse des Gemeinderats in diesem Bereich um (Stadt Wien, o. J.-g).

Die Mobilitätsagentur Wien ist eine weitere wichtige Stakeholderin in der Radverkehrsförderung in Wien (Mobilitätsagentur Wien, o. J.). Sie ist eine von der Stadt Wien ins Leben gerufene Tochterorganisation und wird in die Bereiche Fahrrad Wien und Wien zu Fuß geteilt (ebd.). Seit 2011 fördert die Agentur das Radfahren in Wien – seit 2013 auch das Zu-Fuß-Gehen – und ist der offizielle Ansprechpartner für die Bevölkerung bei Vorschlägen und Kritik bezüglich urbaner aktiver Mobilität (ebd.). Sie ist als Vermittlerin zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik ein wichtiger Teil der Governance der Radverkehrsförderung in Wien und verfolgt das Ziel, „Zu-Fuß-Gehen und Radfahren in der Stadt einfacher, bequemer und sicherer zu machen“ (Mobilitätsagentur Wien, o. J., o. S.). Dafür plant die Agentur Events, Aktionen, Veranstaltungen und Services, welche zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren in der Stadt motivieren sollen und leistet so wichtige Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung (ebd.).

Zu nennen ist außerdem der beziehungsweise die Radverkehrsbeauftragte der Stadt Wien, eine Position, die als zentrale Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik und Bevölkerung fungiert

(Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien, 2011). In Wien ist dies seit 2011 Martin Blum, der zugleich auch der Sprecher der Mobilitätsagentur Wien ist (ebd.).

Auf der Stadtebene fungieren neben diesen oben genannten Akteur:innen auch intermediäre Akteure der Radverkehrsförderung. Dazu zählt beispielsweise die Firma DIALOGPLUS, welche von der Stadt beauftragt wird, Beteiligungsprozesse zu organisieren und zu moderieren (DIALOGPLUS, o. J.-a). Als externer, aber eng vernetzter Partner agieren sie vor allem auf der Stadtebene als Schnittstelle zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft, was ihre Bedeutung für eine gelingende und demokratisch verankerte Mobilitätsstrategie betont (ebd.). Ein Beispiel ist der Beteiligungsprozess „Unsere Meiselstraße“ im 15. Bezirk, bei dem Bürger:innen aktiv in die Planung der künftigen Gestaltung des öffentlichen Raums eingebunden wurden (DIALOGPLUS, o. J.-b). Dabei wurden Ideen für Verkehrsberuhigung, Radverkehr, Begrünung und Aufenthaltsqualität gesammelt und in die weitere Planung integriert (ebd.). Solche Formate zeigen, dass DIALOGPLUS durch seine methodische Expertise einen wichtigen Beitrag dazu leistet, Radverkehrsprojekte sozial abzustützen und Planungsverbesserungen und Akzeptanz bei der im Umfeld wohnenden Bevölkerung zu schaffen.

Darüber hinaus ergänzen Initiativen wie die Wiener Radfahrschule *Schulterblick*, die Kinder und Jugendliche praxisnah auf eine sichere Teilnahme am Stadtverkehr vorbereitet, die institutionellen Aktivitäten der Stadtverwaltung und tragen so zu einer breiten und inklusiven Radverkehrsförderung bei (Schulterblick, o. J.).

4.3.4 Bezirks Ebene

Die Bezirksvertretungen der Stadt Wien verfügen laut der Wiener Stadtverfassung über weitreichende Kompetenzen zur Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur auf lokaler Ebene (Stadt Wien, 2025-b). Jede Bezirksvertretung eines der 23 Gemeindebezirke besteht aus dem oder der Bezirksvorsteher:in und den gewählten Bezirksrät:innen (ebd.). Zu ihren Aufgaben zählt insbesondere, die Verkehrssicherheit im Bezirk zu gewährleisten, wozu etwa verkehrssichernde Maßnahmen an Unfallschwerpunkten gehören (ebd.). Ebenso fallen kleinere verkehrsorganisatorische Maßnahmen in ihren Zuständigkeitsbereich – so können Bezirksvertretungen beispielsweise das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr anregen (ebd.). Generell können sie der Stadt Vorschläge zur Verbesserung der bezirklichen Infrastruktur unterbreiten, insbesondere zur Lösung von Verkehrsproblemen (ebd.). Darüber hinaus wirkt die Bezirksvertretung bei der Errichtung oder Auflassung öffentlicher Straßen, Plätze und Wege im

Bezirk mit (ebd.). Ihr obliegen auch Planung, Ausbau und Instandhaltung der Bezirksstraßen und -wege (ebd.). Auf diese Weise tragen die Bezirksvertretungen maßgeblich zur lokalen Umsetzung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie bei.

4.3.5 Zivilgesellschafts Ebene

Als zentraler zivilgesellschaftlicher Akteur auf nationaler Ebene vertritt der überparteiliche Verein Radlobby Österreich mit über 10.000 Mitgliedern die Interessen des Alltagsradverkehrs (Radlobby Österreich, o. J.). Er bringt lösungsorientierte Vorschläge in politische und verkehrsplanerische Prozesse ein und repräsentiert Österreich als Mitglied der European Cyclists' Federation auch auf internationaler Ebene (ebd.). Die Vision dieser NGO ist dabei ein fahrradfreundliches Österreich (ebd.).

Eine weitere wichtige Organisation auf nationaler Ebene ist der 1988 gegründete Verkehrsclub Österreich (VCÖ), ein auf Mobilität und Transport spezialisierter, gemeinwohlorientierter Verein (VCÖ, o. J.). Der VCÖ setzt sich für ein ökologisch verträgliches, ökonomisch effizientes und sozial gerechtes Verkehrssystem ein und arbeitet zudem auf europäischer Ebene mit dem Dachverband Transport & Environment zusammen (ebd.). Als wissensbasierte Organisation bereitet er Daten und Fakten auf, veröffentlicht Studien und Positionspapiere, organisiert Fachveranstaltungen und betreibt Öffentlichkeitsarbeit (ebd.). Darüber hinaus führt er jährlich den VCÖ-Mobilitätspreis durch, den größten Wettbewerb für nachhaltigen Verkehr in Österreich, mit dem vorbildliche Projekte ausgezeichnet werden (ebd.).

Auf städtischer Ebene engagiert sich die Radlobby Wien als Wiener Zweig der Radlobby Österreich für die Interessen der Radfahrer:innen dieser Stadt. Sie versteht sich als verkehrspolitische Plattform und setzt sich für bessere Bedingungen des Radverkehrs sowie eine sichere Infrastruktur in der Stadt ein (Radlobby Wien, o. J.-a). Über den RadKummerKasten können Bürger:innen Problemstellen bestehender oder fehlender Fahrradinfrastruktur online melden, die anschließend an die zuständigen Stellen der Verwaltung weitergeleitet werden (ebd.). Darüber hinaus organisiert die Radlobby Wien Aktionen und Veranstaltungen wie das jährliche ARGUS Bike Festival oder die RADpaRADe, auf denen zahlreiche zentrale Akteur:innen aus allen Governance-Ebenen der Radverkehrsförderung in Wien zusammenkommen (ebd.).

Die Initiative geht-doch.wien, die sich für die Interessen der Fußgänger:innen einsetzt, verdeutlicht, dass aktive Mobilität stets auch den Fußverkehr mitdenken muss und somit

komplementär zur Radverkehrsförderung zu betrachten ist (geht-doch.wien, o. J.). Sie fordert unter anderem konsumfreie Flächen, mehr Lebensqualität in den Stadtteilen sowie eine faire Verteilung des Straßenraums, um Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden zu reduzieren (ebd.).

Die Bewegung Critical Mass stellt eine weitere Form zivilgesellschaftlichen Engagements dar, das sich auch in Wien etabliert hat (Leibetseder, 2009). Sie ist keine klassische Interessenvertretung, sondern eine offene, hierarchiefreie Bewegung, die monatlich durch kollektive Radfahrten Sichtbarkeit für den Radverkehr schafft (ebd.). Ziel ist es, den Anspruch auf gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums zu verdeutlichen und auf Defizite in der Verkehrspolitik aufmerksam zu machen (ebd.). Damit ergänzt die Critical Mass die institutionalisierte Interessenvertretung um eine unkonventionelle, performative Aktionsform im öffentlichen Raum.

Darüber hinaus existieren in vielen Wiener Bezirken ehrenamtliche Radinitiativen oder Bezirks-Radtreffs, die sich für lokale Verbesserungen im jeweiligen Bezirk einsetzen (Radlobby Wien, o. J.-b). Diese sind mit der Radlobby Wien vernetzt, meist durch diese organisiert und kooperieren mit den Bezirksvertretungen, um konkrete Maßnahmen für den Radverkehr auf Bezirksebene anzuregen (ebd.). Beispiele hierfür sind die Radlobby Ottakring im 16. Bezirk oder Radeln in Döbling im 19. Bezirk (ebd.). Letztere wurde 2013 gegründet und verfolgt das Ziel, die Radinfrastruktur so zu verbessern, dass auch Kinder, ältere und weniger geübte Radfahrende sicher im Bezirk unterwegs sein können (Radeln in Döbling, o. J.-a). Radeln in Döbling agiert parteiunabhängig, fördert ein verständnisvolles Miteinander aller Verkehrsarten und setzt sich für ein durchgängiges, qualitativ hochwertiges Radwegenetz inklusive sicherer Querungen und Abstellanlagen ein (Radeln in Döbling, o. J.-b).

4.4 Strategien und Kooperationsstrukturen der Radverkehrsförderung in Wien

Nachdem die zentralen Akteur:innen auf den unterschiedlichen Ebenen vorgestellt wurden, soll in diesem abschließenden Kapitel der Fallstudie Wien aufgezeigt werden, mit welchen Strategien und Kooperationsformen die Radverkehrsförderung in Wien umgesetzt und wie diese bewertet wird.

Der von der MA 18 herausgegebene und dem Gemeinderat bestimmte *Stadtentwicklungsplan (STEP)* Wiens ist dabei das grundlegende Strategiepapier (Stadt Wien, o. J.-e). Er wird stets für 10

Jahre formuliert, ehe er evaluiert und ein neuer Plan verfasst wird (ebd.). Der nicht mehr aktuelle *STEP 2025*, der bis 2025 gilt, beschreibt dabei Governance als „zielführende, partnerschaftliche und transparente Kooperation zwischen politisch-administrativen Einheiten, Zivilgesellschaft und Realwirtschaft“, die im Sinne von Lebensqualität und Nachhaltigkeit ausgestaltet sein soll (Stadt Wien, 2014, S. 11).

Im Rahmen des *STEP 2025* formulierten *Fachkonzepts Mobilität* wird Governance als „das Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Akteur:innen“ beschrieben und sieht die „politisch-administrative Steuerung als ganzheitlichen Ansatz, in dem soziale, ökonomische und politische Aspekte an Bedeutung gewinnen“ (Stadt Wien, 2015, S.42). Außerdem ist die Rede vom strategischen Ziel, bis 2025 einen Modal Split von 80:20 zu erreichen – also 80 % der Wege sollen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und maximal 20 % mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden (Stadt Wien, 2015, S. 16). Die Stadt Wien (2015) merkt in diesem Fachkonzept an, dass die traditionelle Art des Regierens durch die Ordnungsplanung der öffentlichen Verwaltung in der Gesellschaft von heute an seine Grenzen stößt. Deshalb wird die Wichtigkeit der Governance-Steuerung durch eine aktivierende Kooperation und Management der Verwaltung herausgehoben (ebd.). Die Effizienz der Verwaltung steigt, wenn Abstimmungen zwischen den Ebenen frühzeitig erfolgen (ebd.). Die Umsetzung orientiert sich dabei an den strategischen Vorgaben des Fachkonzepts Mobilität und *STEP*, wobei den Bezirken eine Schlüsselrolle zukommt, da viele Maßnahmen in ihren Verantwortungsbereich fallen und sie zugleich stadtteilbezogene Interessen vertreten (ebd.).

Der 2025 veröffentlichte und somit aktuelle *STEP 2035* mit dem Namen *Wien-Plan* beschreibt im Unterkapitel Mobilität das Prinzip *Radfahren für alle*: Dabei soll ein durchgängiges, sicheres und komfortables Hauptradverkehrsnetz geschaffen werden, welches für alle Nutzer:innen ausgelegt ist (Stadt Wien, 2025-a, S. 40). Zudem übernimmt der Plan das Ziel der *Smart Klima City Strategie Wien*, wonach bis 2030 rund 85 % aller Wege im erweiterten Umweltverbund zurückgelegt werden sollen (Stadt Wien, 2025-a, S. 38). Konkret umfassen die Maßnahmen der Radverkehrsförderung die Erhöhung von Sicherheit und Komfort, die Schließung bestehender Netzlücken, die Modernisierung veralteter Anlagen und die Errichtung neuer Infrastrukturen (Stadt Wien, 2025-a). Zudem wird der Ausbau der Radhighways als attraktive Verbindungen ins Umland und in neue Stadtentwicklungsgebiete beschrieben (ebd.).

Die zentrale Strategie der Wiener Radverkehrsförderung ist der fortschreitende Ausbau der Radwegeinfrastruktur, der als Radwegoffensive 2025 betitelt wird (Mobilitätsagentur Wien, 2025). Im Rahmen dieser Offensive sollen im Jahr 2025 in 55 Projekten insgesamt 24 Kilometer neue Radverkehrsinfrastruktur entstehen. Dabei steht vorrangig das Schließen von Lücken im bestehenden Radnetz im Fokus, vielerorts kombiniert mit Begrünungsmaßnahmen. Die seit 2021 bestehende Offensive wird so schrittweise fortgesetzt (ebd.). Ergänzt werden diese baulichen Maßnahmen durch kommunikative Instrumente (z. B. Radzählstellen, eine Webseite mit Fortschritten und aktuellen Radverkehrszahlen), bildungsbezogene Angebote (Radfahrtrainings und Kurse für Schulen) sowie digitale Sharing-Maßnahmen (ausleihbare Transportfahrräder, WienMobil-Dienste) (ebd.).

Zum Aufzeigen der Kooperationsstruktur der Radverkehrsförderung Wiens und der Bewertung dieser wird der Bericht des Stadtrechnungshof Wien (2023) verwendet. Darin wird beschrieben, dass im Kernteam Radverkehr unter der Leitung der Mobilitätsagentur Wien monatliche Besprechungen zur Radverkehrsplanung stattfinden (ebd.). Dort sind die Magistratsabteilungen 18, 28, 29 und 46 sowie das Büro der Stadträtin für Stadtentwicklung und Mobilität vertreten (ebd.). Nach Einschätzung des Stadtrechnungshof herrschte in diesem Gremium eine gute Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Dienststellen sowie ein intensiver Austausch zu den laufenden Radverkehrsprojekten (ebd.). Die von der MA 18 extern beauftragten Konzepte, Machbarkeitsstudien und Analysen des Radnetzes, stellten laut Stadtrechnungshof eine geeignete Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes dar (ebd.). Das Vorliegen eines strategischen Radverkehrskonzepts von 2022 bis 2025 mit Maßnahmenvorschlägen für 27 Basisrouten, wird positiv hervorgehoben (ebd.). Der Bericht des Wiener Stadtrechnungshof (2023) empfahl schließlich, ein regelmäßiges Monitoring mit geeigneten Indikatoren einzuführen, um die Wirkung der Radverkehrsplanung in Wien zu messen. Dabei sind Bezirksvergleiche hinsichtlich des Zuwachses an Radverkehrsanlagen sinnvoll, welche transparent gemacht und den Bezirksvorstehungen kommuniziert werden sollen (ebd.). Die Leitung des Kernteams Radverkehr durch die Mobilitätsagentur Wien verdeutlicht ihre Rolle als zentrale Koordinationsstelle für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie (Stadtrechnungshof Wien, 2023). Sie fungiert als Schnittstelle der Governance zwischen Verwaltung, Politik und Bevölkerung und unterstützt die Stadt Wien dabei, die gesteckten Ziele einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen (Mobilitätsagentur Wien, o. J.).

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Strategien der Stadt Wien im Bereich Radverkehr auf einer klaren politischen Zielsetzung und langfristigen Planungsgrundlagen (STEP, Fachkonzept Mobilität) beruhen, die durch konkrete Maßnahmen wie die Radwegoffensive operationalisiert werden. Ergänzend dazu bestehen mit dem Kernteam Radverkehr funktionierende Kooperationsstrukturen, in denen Verwaltungseinheiten und die Mobilitätsagentur Wien eng zusammenarbeiten. Dennoch weisen die Befunde des Stadtrechnungshofes auf Verbesserungspotenzial hin, insbesondere hinsichtlich eines systematischen Monitorings und einer stärkeren Einbindung der Bezirke. Damit wird deutlich, dass die Governance der Radverkehrsförderung in Wien sowohl von ambitionierten Strategien als auch von der Qualität der Koordination und der kontinuierlichen Evaluation abhängt – ein Spannungsfeld, das im weiteren Verlauf der Arbeit kritisch diskutiert wird.

5. ERGEBNISSE

In diesem Kapitel werden die empirisch fundierten Ergebnisse der Expert:inneninterviews dargestellt. Eine kurze vorangestellte Literatursynthese sowie eine Kontextanalyse für Wien dienen ausschließlich der Einordnung der Befunde: Die Literatursynthese bündelt zentrale Maßnahmen, Herausforderungen und Governance-Strukturen der Radverkehrsförderung; die Wien-Einordnung skizziert Entwicklungen und Maßnahmen im Vergleich zu internationalen Good-Practice-Städten. Anschließend werden die Ergebnisse der Expert:inneninterviews zur Governance-Situation in Wien entlang der Leitfragen präsentiert. In der folgenden Diskussion werden die Befunde zusammengeführt, kritisch reflektiert und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen für Wien sowie ein Fazit zur Rolle des Radverkehrs in der Mobilitätswende abgeleitet.

5.1 Zusammenfassung der Literaturerkenntnisse

Die Literatur zeigt konsistent, dass erfolgreiche Verkehrsplanung Teil eines Paradigmenwechsels weg von autozentrierter Planung hin zu zugänglicher, umwelt- und sozialgerechter Mobilität ist (Banister, 2008; Bertolini, 2023; Litman, 2003). Vermeidung und Verlagerung bilden dabei den strategischen Rahmen der Mobilitätswende, wobei Radverkehr als Hebel mit Mehrfachnutzen (gesundheitlich, ökologisch, ökonomisch) wirkt (Banister, 2008; Pucher & Buehler, 2017). Größte Fortschritte entstehen dort, wo integrierte Maßnahmenbündel Governance-seitig koordiniert und in der Umsetzung aufeinander abgestimmt werden (Canitez, 2019; Pucher et al., 2010).

5.1.1 Kernerkenntnisse zu den Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Wirksamkeit entsteht vor allem durch integrierte Push- und Pull-Pakete statt isolierter Einzelmaßnahmen (Doğru et al., 2021; Pucher et al., 2010). Als zentrale Basis gelten hochwertige, durchgängige und vom Kfz-Verkehr getrennte Netze. Designmerkmale wie physische Trennung, ausreichende Breite, gute Oberflächen und Kontinuität sind dabei essenziell, da sie Sicherheitsbarrieren senken und die Nutzer:innengruppen erweitern (Hull & O'Holleran, 2014; Pucher & Buehler, 2017). Schnelle Netzausbauten können ausgeprägte Anfangseffekte erzeugen, wie Fallstudien etwa aus Sevilla und Bogotá zeigen (Pucher & Buehler, 2017).

Die Wirkung steigt in Kombination mit Temporeduktionen, Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement und Flächenumwidmung zugunsten aktiver Mobilität (Hull & O'Holleran,

2014; Pucher et al., 2010). Abstellanlagen und Bike-and-Ride sind wichtige Ergänzungen, um den Alltagsnutzen zu erhöhen und Wegeketten zu erleichtern (Pucher & Buehler, 2017; Pucher et al., 2010). Intermodalität und Digitalisierung, etwa durch MaaS- und MDM-Lösungen, Bike-and-Ride, Sharing und Routing-Apps, senken Nutzungshürden und binden das Rad in Wegeketten ein (Buehler & Dill, 2016; Cerema, 2020; Umweltbundesamt, 2024-b).

Kommunikations- und Bildungsmaßnahmen sowie Verhaltensanreize (z. B. monetäre) unterstützen Verhaltensänderungen und tragen messbar, wenn auch oft moderat, zur Radverkehrsförderung bei (Doğru et al., 2021; Pucher et al., 2010). Die Elektrifizierung erweitert Reichweiten und Zielgruppen und verlangt passende Infrastruktur- sowie Abstellstandards, um den Effekt zu verstetigen (Pucher & Buehler, 2017; Sundfør et al., 2020). Zudem zeigen Studien deutliche gesamtgesellschaftliche Nutzen-Kosten-Vorteile sowie klare Klimawirkungen pro Radkilometer (BMK, 2024; Brand et al., 2021; Gössling et al., 2019).

5.1.2 Kernerkenntnisse zu den Governance-Strukturen der Radverkehrsförderung

Governance erweitert klassische hierarchische Steuerung um kooperative und netzwerkbasierte Arrangements, was im Verkehrsbereich wegen der Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und der Vielfalt beteiligter Akteur:innen besonders relevant ist (Ansell & Torfing, 2016; Botzem, 2002; Zhang & Witlox, 2019). Der Multi-Level Governance (MLG) Ansatz bietet dabei einen geeigneten analytischen Rahmen, weil er die vertikale und horizontale Koordination zwischen Stadt, Region, Staat und EU sowie zwischen Organisationen ganzheitlich erfasst und aufzeigt, dass Ziele und Ressourcen über Ebenen verteilt sind und daher abgestimmt werden müssen (Betsill & Bulkeley, 2006; Piattoni, 2010; Urban Agenda for the EU, 2020).

In der Praxis prägen formale und informelle Institutionen, Machtkonstellationen und Pfadabhängigkeiten die Entscheidungen, weshalb Verfahren und Zuständigkeiten ebenso wichtig sind wie technische Planung (Marsden & Reardon, 2017; Zhang & Witlox, 2019). Kollaborative Governance-Verfahren erhöhen Legitimität und Anschlussfähigkeit von Fördermaßnahmen des Radverkehrs, sofern sie früh ansetzen, kontinuierlich verlaufen und eine echte Rückkopplung in Entscheidungen sicherstellen (Ansell & Gash, 2008; Bruno, 2020; Marsden & Reardon, 2017).

Die Handlungsfähigkeit von Behörden steigt durch klare Zuständigkeiten und Befugnisse, die Bereitstellung ausreichender Ressourcen (finanziell, personell) und die Einrichtung spezialisierter Einheiten (z. B. Radverkehrskoordinationsstellen). Ergänzt wird dies durch Monitoring und

Feedback-Mechanismen zur systematischen Überprüfung der Wirksamkeit, um die Lücke zwischen Strategiepapier und konkreter Umsetzung zu schließen (Ansell & Torfing, 2016; Marsden & Reardon, 2017). Demgegenüber mindern Fragmentierte Zuständigkeiten, übermäßige Konsensorientierung ohne Konfliktbearbeitung und Kapazitätsdefizite die Steuerungsfähigkeit und verzögern Vorhaben (Haus, 2010; Marsden & Reardon, 2017; Piattoni, 2010). Wirksam wird Radverkehrsgovernance dort, wo mehrstufige Koordination, partizipative Koproduktion und institutionalisierte Schnittstellen, Ziele, Ressourcen und Verfahren kohärent ausrichten (Ansell & Torfing, 2016; Piattoni, 2010; Urban Agenda for the EU, 2020).

5.1.3 Kernerkenntnisse zu den zentralen Herausforderungen und Erfolgsfaktoren der Radverkehrsförderung

In dichten urbanen Räumen begrenzen Flächenknappheit und daraus resultierende Nutzungskonflikte den Handlungsspielraum im Straßenraum (Banister, 2005; Hertel et al., 2024). Aus Governance-Perspektive erschweren fragmentierte Zuständigkeiten, komplexe Abstimmungen und Pfadabhängigkeiten die Entscheidungsfindung und verzögern Vorhaben (Haus, 2010; Marsden & Reardon, 2017; Piattoni, 2010). Hinzu kommen soziale Routinen des Autogebrauchs und lokaler Widerstand, welche die Akzeptanz von Flächenumverteilungen mindern (Aldred & Jungnickel, 2014; Raimund & Bartana, 2023). Letztlich reduzieren begrenzte Budgets, Personalengpässe und veraltete Standards, die Umsetzungsfähigkeit der Verwaltung, während Daten- und Monitoringlücken die Priorisierung und laufende Nachsteuerung erschweren (Marsden & Reardon, 2017; Werner & Loidl, 2021).

Die Wirksamkeit von Radverkehrsförderung steigt, wenn Verantwortlichkeiten klar definiert sind, politische Unterstützung stabil ist und Ressourcen gesichert sind (Dabrowski, 2022; Marsden & Reardon, 2017). Partizipative Verfahren, die frühzeitig ansetzen, kontinuierlich verlaufen und echte Rückkopplung in Entscheidungen ermöglichen, erhöhen Legitimität und Kontextangemessenheit von Maßnahmen (Ansell & Gash, 2008; Bruno, 2020). Die Verknüpfung von Top-down-Rahmensetzung (politische Strategie) und Bottom-up-Initiativen (zivilgesellschaftlicher Druck) beschleunigt den kulturellen Wandel und stützt die Umsetzung im Alltag (Dekker, 2022; Raimund & Popp, 2023). Zudem sichern Betrieb und Pflege, einschließlich Winterdienst, sicherer Knotenpunkte und ausreichender Abstellkapazität, die Alltagstauglichkeit (Wang, 2018). Indikatorgestütztes Monitoring macht Fortschritte transparent und ermöglicht lernorientierte Anpassungen im Umsetzungszyklus (Werner & Loidl, 2021).

Das folgende Unterkapitel präsentiert Kennzahlen zur Radverkehrsnutzung in Wien, beschreibt zentrale Maßnahmen und ordnet stadtspezifische Besonderheiten im Vergleich zu internationalen Good-Practice-Beispielen ein.

5.2 Zusammenfassung der Erkenntnisse zum Fallbeispiel Wien

Zur Einordnung der Wiener Radverkehrsförderung werden die zentralen Erkenntnisse des Fallbeispiels Wien (Kap. 4) in der folgenden Tabelle dargestellt. Die Zeilen der Tabelle umfassen ausgewählte europäische Good-Practice-Städte (Kap. 4.1), die einen höheren Modal Split als Wien aufweisen und als Benchmark dienen. In den Spalten werden der Modal-Split-Wert als zentrale Kennzahl zur Radverkehrsnutzung sowie die wichtigsten Maßnahmen, Merkmale und Besonderheiten in Kultur und Politik präsentiert. Dadurch wird die Ausgangslage Wiens sowohl im europäischen Vergleich als auch hinsichtlich seiner Strategien, Maßnahmen und seines politisch-kulturellen Kontextes deutlich.

Tabelle 1: Erkenntnisse der Wiener Fallstudie (Kapitel 4)

Stadt	Radanteil Modal Split (%)	Zentrale Maßnahmen / Merkmale	Besonderheiten der Kultur und Politik
Kopenhagen	21 % (2021)	Laufende Investitionen, Grüne Wellen, Parkmöglichkeiten, Schulweg-Sicherheitskonzepte, Intermodalität, Arbeitgeber:innen-Partnerschaften, Komforterhöhungen, Kommunikations-, Verhaltens- und Marketingkampagnen	Historisch gewachsene Radkultur, zivilgesellschaftliches Engagement, Bürger:innenbeteiligung, politischer Wille
Amsterdam	30 % (2020)	Verkehrsberuhigung, laufende Investitionen, Fahrradparkhäuser, Fahrradstraßen, dichtes Netz, Vorrangregelungen, Sicherheits- und Vernetzungsinitiativen, Monitoring	Historisch gewachsene Radkultur, zivilgesellschaftliches Engagement, Bürger:innenbeteiligung, klare Strategie, erfolgreiche Governance-Strukturen seit den 1960er-Jahren, politischer Wille
Utrecht	34 % (2015)	Fahrradabstellanlagen (z. B. größtes Fahrradparkhaus der Welt), smarte Ampeln, Radschnellwege, Fietsdeal (soziale Maßnahme), Intermodalität	Historisch gewachsene Radkultur, politischer Wille, Innovationsorientierung
Graz	20 % (2021)	Tempo-30-Zonen, kontinuierlicher Ausbau, zivilgesellschaftlicher Druck	Zivilgesellschaft initiierte Trendwende, Politik reagierte mit radverkehrsfördernden Maßnahmen
Wien	11 % (2024)	Kontinuierlicher Ausbau, Intermodalität (zB. WienMobil), Radwegoffensiven seit 2021, Lückenschlüsse, Qualitätsverbesserungen, Ausbau Abstellanlagen	Vom motorisierten Individualverkehr geprägt, Mobilitätsagentur als ausgelagerte Verwaltungsorganisation, zivilgesellschaft/Interessenvertretung (z. B. Radlobby Wien, Bezirks Radtreffs), Multi-Level Governance (meiste Entscheidungskraft bei Stadt, Bezirke)

Eigene Darstellung in Anlehnung an City of Copenhagen (2011, 2022); Deloitte (2020); Gemeente Amsterdam (2015); Gemeente Utrecht (2021); Mobilitätsagentur (2025); Nadler & Vanek (2023); Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien (2011, 2025); Radlobby Wien (o. J.-b) Stadt Graz (2022); Stadt Wien (1968, 2014, 2015, 2024, 2025-a, 2025-b, o. J.-b, o. J.-c, o. J.-d, o. J.-e, o. J.-f, o. J.-g); Stadtrechnungshof Wien (2023); VCÖ (o. J.); Wiener Linien (2022, 2024); Wieser (2021).

Die tabellarische Gegenüberstellung in Tabelle 1 (Kap. 5.2) zeigt, dass Wien mit einem Radverkehrsanteil von rund elf Prozent (2024) am Modal Split deutlich hinter den europäischen Spitzenstädten liegt. Utrecht (34 %) und Amsterdam (30 %) weisen seit Jahren hohe Werte auf, die durch kontinuierliche Investitionen, intermodale Verknüpfungen und partizipative Ansätze gefestigt wurden. Auch Kopenhagen (21 %) und Graz (20 %) zeigen, dass ambitionierte Strategien in Verbindung mit zivilgesellschaftlichem Engagement substanzielle Erfolge ermöglichen. Auffällig ist zudem, dass selbst traditionell autoorientierte Städte wie Paris oder Mailand in den vergangenen Jahren eine deutliche Dynamik in der Radverkehrsförderung entfalten konnten (European Commission, 2023).

Die Gegenüberstellung der zentralen Maßnahmen der Vorreiterstädte (Kopenhagen, Amsterdam, Utrecht, Graz) offenbart gemeinsame strategische Merkmale:

- Kontinuierliche Investition: Alle Städte setzen auf den laufenden Ausbau und die Investition in die Radverkehrsinfrastruktur.
- Qualitätsfokus: Neben dem reinen Netzausbau liegt der Fokus auf Komfort- und Sicherheitssteigerungen, etwa durch Grüne Wellen, Fahrradstraßen, Vorrangregelungen und die Bereitstellung hochwertiger Abstellanlagen (z. B. weltgrößte Fahrradparkhaus in Utrecht).
- Kulturelle Verankerung: Gemeinsam ist allen betrachteten Städten ein klarer politischer Wille zur Stärkung des Radverkehrs, der durch partizipative Ansätze ergänzt wird. Darüber hinaus verfügen viele Good-Practice-Städte über eine historisch gewachsene Fahrradkultur, die – wie in Kopenhagen, Amsterdam oder Graz – stark durch zivilgesellschaftliches Engagement angestoßen wurde. Die hohen Radanteile sind somit oft eng mit erfolgreichen Governance-Strukturen verbunden, die das Zusammenspiel von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft seit Langem effektiv koordinieren.

In Wien zeigt sich zwar ein kontinuierlicher Anstieg der Modal-Split-Werte des Radverkehrs: von drei (1993) über sieben (2019) auf elf Prozent im Jahr 2024 (Stadt Wien, 2025-a, S. 38). Der Ausbau des Radverkehrsnetzes von 1585 Kilometern (2018) auf 1789 Kilometer (2024) sowie die laufende Radwegoffensive 2025 verdeutlichen die Bemühungen der Stadt, durch Lückenschlüsse, Qualitätsverbesserungen und zusätzliche Abstellanlagen bessere Rahmenbedingungen zu schaffen (Mobilitätsagentur Wien, 2025; Stadt Wien, 2024). Trotz dieser Bemühungen wurde das im *Fachkonzept Mobilität* zum *STEP 2025* formulierte Ziel, bis 2025 einen Modal Split von 80:20

zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen, verfehlt: Laut Mobilitätserhebung 2024 liegt der Anteil bei 75 %, während der motorisierte Individualverkehr rund 25 % beträgt (Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien, 2025; Stadt Wien, 2015, S. 16). Mit dem neuen und nun gültigen *Wien-Plan* wurde ein noch ambitionierteres Ziel festgelegt (85 % im erweiterten Umweltverbund bis 2030), das mit dem Prinzip „Radfahren für alle“ ein durchgängiges, sicheres und komfortables Hauptradverkehrsnetz vorsieht (Stadt Wien, 2025-a, S. 38, S. 40).

Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung, dass Wien ambitionierte Strategien verfolgt und Fortschritte erzielt hat, aber noch immer niedrigere Radverkehrsanteile als die Good-Practice-Städte aufweist und sich stark auf infrastrukturelle Maßnahmen konzentriert. Um die Diskrepanz zwischen den ambitionierten Zielen und der aktuellen Performance Wiens genauer zu beleuchten, ist eine vertiefte qualitative Analyse der Governance-Strukturen erforderlich. Das folgende Kapitel präsentiert daher die Ergebnisse der Experteninterviews, um die praktischen Herausforderungen der Multi-Level Governance und die Wahrnehmung der aktuellen Radverkehrsförderung aus der Perspektive relevanter Akteur:innen zu untersuchen.

5.3 Ergebnisse der Expert:inneninterviews

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der vier geführten Expert:inneninterviews dargestellt. Die Analyse folgt dabei den zuvor definierten Kategorien des Kapitels 3.3.4, welche die zentralen Themenfelder der Radverkehrsförderung in Wien abbilden. Die ersten vier Kategorien: übergeordnete Ziele, allgemeine Maßnahmen und Strategien, allgemeine Herausforderungen und Ausblick werden jeweils in einem eigenen Unterkapitel behandelt und durch wörtliche Zitate der Befragten illustriert. Um die Ergebnisse aus den Expert:inneninterviews kompakter dazustellen, wird zu der fünften Kategorie (Governance der interviewten Akteur:innen) eine Tabelle erstellt.

5.3.1 Übergeordnete Ziele

Die übergeordneten Ziele der Radverkehrsförderung in Wien lassen sich in zwei große Stränge gliedern: Einerseits geht es um quantitative Vorgaben wie Investitionsvolumina oder Anteile im Modal Split, andererseits um qualitative Zielsetzungen wie Sicherheit, Attraktivität und die Umverteilung des öffentlichen Raums.

E1 (Radlobby Wien) betonte besonders die Notwendigkeit, die finanziellen Mittel für den Radverkehr und die baulichen Standards der Radinfrastruktur zu erhöhen: „Mittelfristig halten wir ein deutlich höheres Investitionsvolumen für notwendig – rund 50 Millionen Euro jährlich. Das ist

aus unserer Sicht der größte Hebel, weil wir wissen, dass mehr Geld direkt zu mehr Kilometern umgesetzter Radinfrastruktur führt“ (E1, 02:12). Darüber hinaus sieht E1 auch die Anhebung der baulichen Standards als zentrales Ziel: „Es werden noch viele Projekte geplant wie in den 1990er Jahren – ohne Berücksichtigung der geltenden RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen). Ein weiteres Ziel ist daher die Anhebung der baulichen Standards“ (E1, 02:12).

E2 (Mobilitätsagentur Wien) verweist dagegen auf die strategische Rahmensetzung durch den neuen Stadtentwicklungsplan und die gesellschaftliche Breite und Inklusion: „Die Stadt Wien setzt sich zum Ziel, bis 2030 85 % der Wege im Umweltverbund zurückzulegen – also mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Rad. [...] Ein generelles Ziel ist außerdem „Radfahren für alle“ zu ermöglichen, nach dem ‚8 to 80‘-Prinzip“ (E2, 03:29).

E3 (DIALOGPLUS) hob vor allem die Schaffung eines durchgängigen, qualitativen und sicheren Radnetzes hervor: „Das sind Lückenschlüsse auf Hauptradwegrouten, damit sich einfach eine Durchgängigkeit entwickelt. [...] Und auch Menschen, die sich nicht trauen, aufs Rad zu steigen, [...] auf sicherer Infrastruktur unterwegs sein können. [...] die Qualitätsverbesserung, also dort, wo es schon Bestand gibt [...] braucht es eine Aufwertung der Fahrradinfrastruktur“ (E3, 07:43).

Auch die Perspektive aus der Zivilgesellschaft (E4, Radeln in Döbling) hebt ein übergeordnetes Ziel hervor – die Umverteilung des öffentlichen Raums: „Es geht immer um die Umverteilung des öffentlichen Raums. [...] praktisch gesehen geht es uns um sinnvolle Verbindungen der bereits bestehenden Radwege. Es geht um Lückenschlüsse. Es geht in Döbling sehr oft um Einbahnöffnungen“ (E4, 05:09).

Zusammenfassend zeigt sich deutlich, dass die übergeordneten Ziele in zwei Richtungen gedacht werden: Verwaltung (Mobilitätsagentur Wien) und Interessenvertretung (Radlobby Wien) formulieren vor allem strategische Vorgaben wie Investitionsvolumen, Netzqualität und Modal Split während E4 als zivilgesellschaftliche Stakeholderin die alltägliche Nutzbarkeit und Verteilungsgerechtigkeit des Straßenraums in den Vordergrund stellt. DIALOGPLUS übernimmt dabei eine Vermittlerrolle zwischen den strategischen Zielsetzungen zur Verbesserung des Radnetzes und deren praktischer, qualitativer und inklusiver Umsetzung.

5.3.2 Allgemeine Maßnahmen und Strategien

Bei den wirksamen Maßnahmen und Strategien zur Radverkehrsförderung in Wien werden vor allem der Infrastrukturausbau, die Schließung von Netzlücken und die Verkehrsberuhigung sowie

die politische Verbindlichkeit mitsamt der finanziellen und personellen Absicherung der Radverkehrsförderung hervorgehoben.

Radlobby Wien betonte die Bedeutung der baulichen Umsetzung und der Schließung von Netzlücken: „Sehr wirksam sind Maßnahmen zum Schließen baulicher Lücken auf Hauptstraßen mit starkem Autoverkehr – oder die Verlagerung des Verkehrs, damit es ruhiger wird, wie etwa bei der Argentinierstraße“ (E1, 04:46). Zudem betonte E1 die Bedeutung der Verkehrsberuhigung: „Generell wäre eine flächendeckende Verkehrsberuhigung im Straßennetz nach dem Modell der Superblocks sinnvoll. [...] Wenn es gelingt, in die Gassen der Leute Verkehrsberuhigung zu bringen, kann jede kleine Gasse eine gute Radverbindung werden“ (E1, 04:46). Als gelungenes Beispiel nannte er das Supergrätzl Favoriten: „Dort wurde ein heruntergekommenes Viertel mit viel Durchzugsverkehr massiv verkehrsberuhigt, begrünt und als Zentrum des Viertels etabliert“ (E1, 05:45). Als positiv wirksames Beispiel verwies E1 auf die Effektivität kleinerer Projekte: „Der Neubaugürtel – ein geschützter Radstreifen, rund 250 Meter lang. Aber diese 250 Meter ersparen pro Durchfahrt etwa zweieinhalb Minuten, weil vier Ampeln entfallen“ (E1, 05:45).

E2 (Mobilitätsagentur Wien) hob die Notwendigkeit hervor, neben dem Infrastrukturausbau, auch Orientierung und Nutzer:innenfreundlichkeit zu berücksichtigen: „In den letzten fünf Jahren ging es vor allem darum, möglichst viele Radwege auf den Boden zu bringen. [...] In den nächsten Jahren wird der Fokus [...] auf das sogenannte ‚Wayfinding‘ – also das Wegeleitsystem – gelegt“ (E2, 07:10).

DIALOGPLUS betonte, dass Maßnahmen vor allem dann wirksam sind, wenn auch die Bezirke politisch verbindlich eingebunden werden: „Ich sehe in Bezirken [...] eine wichtige Ebene, dass die Bezirksebene auch mit den Zielen der Stadt akkordiert ist. [...] Das Projekt, das ich jetzt als wichtig einschätze, ist, den politischen Handlungsmut zu entwickeln auf der Stadtebene und die Bezirke dabei verbindlich mitzunehmen. [...] Wenn mehrere Bezirke sich nicht zu diesen Stadtentwicklungszielen committen, weil sie politisches Kleingeld machen wollen, dann kriege ich systemisch Sand ins Getriebe“ (E3, 09:44).

E4 (Radeln in Döbling) schilderte am Beispiel der Krottenbachstraße, wie ein einzelnes Infrastrukturprojekt den Alltag vieler Radfahrender veränderte: „In Döbling war natürlich der Bau des Radweges Krottenbachstraße ein wirklicher Game Changer. [...] Mittlerweile fahren dort auch wirklich Kinder und ältere Leute, die sich vorher nicht getraut haben“ (E4, 05:59).

Zusammenfassend wird deutlich, dass die Radlobby Wien vor allem auf bauliche Maßnahmen, Verkehrsberuhigung und die Aufwertung von Stadtvierteln setzt, während die Mobilitätsagentur weniger die baulich-technische Seite, sondern die politisch-institutionelle Absicherung von Maßnahmen durch strategische Instrumente wie Orientierungssysteme in den Vordergrund stellt. DIALOGPLUS betont die Notwendigkeit politischer Verbindlichkeit und die Verpflichtung der Bezirke zu den städtischen Zielen, um Projekte nicht zu blockieren. Radeln in Döbling verweist auf die unmittelbare Wirkung einzelner Infrastrukturprojekte für die alltägliche Nutzbarkeit. Insgesamt zeigt sich, dass wirksame Maßnahmen sowohl in großen Netzprojekten als auch in lokalen, sichtbaren Umgestaltungen liegen, deren Erfolg maßgeblich von politischem Willen abhängt.

5.3.3 Allgemeine Herausforderungen in Wien

Die Interviews zeigen deutlich, dass die Radverkehrsförderung in Wien mit strukturellen, politischen und kulturellen Herausforderungen konfrontiert ist, die weit über einzelne Projekte hinausgehen.

Die Radlobby Wien kritisierte insbesondere die mangelnde Projektpipeline und den zögerlichen Umgang vieler Bezirke mit Radverkehrsprojekten: „Viele (Bezirksvorsteher:innen) befassen sich noch gar nicht mit dem Thema. [...] entsprechend gibt es auch keine Projektpipeline, in die man sie einbinden könnte. Da sind viele erst am Anfang“ (E1, 34:42). Dies verdeutlicht, dass eine kontinuierliche strategische Planung auf Bezirksebene vielerorts fehlt und die Umsetzung dadurch verzögert wird.

Die Mobilitätsagentur Wien verwies auf die starre Verwaltungsstruktur und den Ressourcenmangel: „Natürlich ist es manchmal so, dass die Mühlen der Verwaltung langsam mahlen. [...] Manche Magistrate sind überlastet, können nicht so einfach neue Leute einstellen – und dann kommt es eben zu weniger Zusammenarbeit“ (E2, 52:22). Hier zeigt sich, dass auch bei grundsätzlicher Kooperationsbereitschaft personelle Engpässe eine zentrale Hürde darstellen.

DIALOGPLUS machte am Beispiel Schwedenplatz deutlich, wie politische Wechsel langjährige Beteiligungsprozesse zunichtemachen können: „Da haben wir einen langen Beteiligungsprozess begleitet, es hat einen Architekturwettbewerb gegeben. [...] Dann gab es einen politischen Wechsel im Stadtratsbüro. Das Schwedenplatz-Projekt ist bis heute nicht umgesetzt. [...] Solche politischen Wechsel sind anstrengend – da geht etwas verloren, das ist frustrierend“ (E3, 46:14).

Damit wird die politische Diskontinuität als zentrale Herausforderung sichtbar, weil Engagement von Bürger:innen und Expert:innen durch wechselnde Prioritäten entwertet werden kann. Zudem wies E3 auf die ungleichen Ressourcen verschiedener Interessenvertretungen hin: „Wenn ich den Verein ‚Geht doch‘ vergleiche mit dem ÖAMTC – die haben Millionen Mitglieder, Hubschrauber, riesige Büros. [...] Das entspricht überhaupt nicht den am meisten zurückgelegten Wegen. Die häufigsten sind zu Fuß, weil wir alle Fußgänger:innen sind“ (E3, 39:38). Diese Einschätzung verdeutlicht das Ungleichgewicht zwischen großen, ressourcenstarken Autolobbys und schwach ausgestatteten Fuß- oder Radverkehrsorganisationen.

Radeln in Döbling betonte schließlich die tief verankerten politischen Feindbilder und die autozentrierte Planungstradition: „Die alten, verkrusteten Strukturen und Feindbilder sind einfach noch immer sehr stark. Sprich, wenn eine bestimmte Partei etwas vorschlägt, muss die andere auf jeden Fall dagegen sein. [...] Es ist nicht normal, dass die Straße dem Auto gehört, aber es sind zwei Generationen in diesem Gefühl aufgewachsen“ (E4, 27:56). Ihre Aussage zeigt, dass gesellschaftliche und kulturelle Widerstände gegen eine Umverteilung des Straßenraums eine der größten Hürden darstellen.

Insgesamt wird deutlich, dass die allgemeinen Herausforderungen in Wien auf mehreren Ebenen liegen: Auf politischer Ebene bremsen kurzfristige Machtinteressen, parteipolitische Feindbilder und das Fehlen einer langfristigen Projektpipeline viele Vorhaben aus. Auf institutioneller Ebene wirken starre Verwaltungsstrukturen, Ressourcenknappheit und komplexe Zuständigkeiten hemmend. Und schließlich bestehen auf gesellschaftlicher Ebene kulturelle Prägungen, die den öffentlichen Raum stark auf das Auto ausrichten und Widerstand gegen Veränderungen erzeugen. Daraus ergibt sich in Summe ein Spannungsfeld, das die Umsetzung ambitionierter Radverkehrsziele erheblich erschwert.

5.3.4. Ausblick

Die Expert:innen entwarfen in den Interviews unterschiedliche Szenarien für die künftige Entwicklung des Radverkehrs in Wien. Dabei wurden sowohl Chancen als auch Risiken betont.

Die Radlobby Wien verwies auf das Fehlen eines regelmäßigen, breiten Austauschs aller Akteur:innen um die Dynamik der Radverkehrsförderung in Wien langfristig zu steigern und sieht darin einen zentralen Ansatzpunkt für die Zukunft: „In Wien reden wir oft noch über Themen von

vor Jahren. Das macht die Entwicklung langsamer. [...] Einmal jährlich alle Akteure mischen – das fehlt“ (E1, 37:25).

Die Mobilitätsagentur Wien sieht Fortschritte in der institutionellen Verankerung, erwartet, dass die politische Unterstützung stabil bleibt und der Fokus auch mehr auf das Thema des Fußverkehrs gelegt wird: „Wir haben sowohl seitens der Politik als auch der Magistrate ein gewisses Vertrauen aufgebaut und gelten als verlässliche Partner:innen. [...] Das führt dazu, dass wir immer wieder neue Projekte bekommen und für manche Themen hauptverantwortlich sind. [...] hat dazu geführt, dass wir auch besser mit den Magistraten kooperieren können. Im Bereich Radverkehr ist es mittlerweile relativ einfach. Beim Thema Fußverkehr hingegen gibt es noch Schwierigkeiten, weil das politisch noch nicht so stark aufgegriffen wurde.“ (E2, 50:52).

DIALOGPLUS formulierte einen Ausblick im Hinblick auf die Qualität von Beteiligungsprozessen, indem er betont, dass in Zukunft vor allem verlässliche Prozesse und klare Zeitstrukturen notwendig sind, um Akzeptanz und Effizienz zu sichern: „Das Verständnis auf den unterschiedlichen Ebenen – welche Qualität abzuliefern ist an Arbeit, wer welche Vorlaufzeiten braucht – das wäre notwendig. Und welche Auswirkungen es hat, wenn man Prioritäten verändert und verschiebt“ (E3, 47:28).

Radeln in Döbling hob hervor, dass die Wahrnehmung zivilgesellschaftlicher Initiativen zunimmt, es fehlen jedoch institutionelle Kanäle, um dieses Engagement systematisch einzubinden. So wünscht sie sich direkteren Zugang zur Stadtverwaltung: „Ich habe das Gefühl Radlobby Wien wird wahrgenommen. [...] Ich würde mir das halt direkter auch für uns wünschen mit der Stadtverwaltung – einen Termin alle zwei Jahre mal, das wäre nicht so ein Wahnsinn“ (E4, 29:14).

Zusammenfassend zeigt sich, dass die zukünftige Entwicklung der Radverkehrsförderung in Wien einerseits von einer stärkeren institutionellen Stabilisierung geprägt sein dürfte, etwa durch die Rolle der Mobilitätsagentur und durch etablierte Budgets und Programme. Andererseits wird es laut der Radlobby Wien, Radeln in Döbling und DIALOGPLUS darauf ankommen, politische Blockaden zu überwinden und Kooperationsformate zu schaffen, die einen kontinuierlichen Austausch zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft ermöglichen.

5.3.5 Tabellarische Übersicht: Governance der interviewten Expert:innen

Während die Kategorien 1–4 im Fließtext dargestellt wurden, folgt im nächsten Abschnitt eine tabellarische Übersicht, die die fünfte Kategorie – also alle Governance-bezogenen Inhalte der

Expert:inneninterviews –zusammenfasst. Die Governance-Ebenen werden in den Zeilen entlang des Multi-Level Governance-Ansatzes (MLG) mit den Ebenen EU, Bund/Land, Stadt, Bezirk und Zivilgesellschaft abgebildet. Die Spalten enthalten die Unterkategorien Akteur:innen und Qualität, Kommunikationswege, Herausforderungen sowie Verbesserungsvorschläge.

Tabelle 2 fasst die Ergebnisse des ersten Experteninterviews (E1) mit der Interessenvertretung Radlobby Wien zusammen. Tabelle 3 zeigt die Inhalte des zweiten Interviews (E2) mit der Mobilitätsagentur Wien zur Governance der Mobilitätsagentur als verlängerter Arm der Verwaltung, auf. Tabelle 4 stellt die Erkenntnisse des dritten Interviews (E3) mit DIALOGPLUS zur Governance im Bereich Bürger:innenpartizipation dar. In Tabelle 5 werden schließlich die Ergebnisse des vierten Interviews (E4) mit einem Mitglied der Bezirksinitiative Radeln in Döbling zur Governance dieser Initiative dargestellt. Anschließend werden die Ergebnisse der Interviews gegenübergestellt, ehe das Diskussionskapitel folgt.

Tabelle 2: Governance-Wahrnehmung von Akteur E1 (Radlobby Wien)

Governance-Ebene	Akteur:innen	Beziehungsqualität	Kommunikationswege	Herausforderungen	Verbesserungsvorschläge
EU	Radlobby Österreich	Beteiligung nur bei Einzelfällen	Über Radlobby Österreich	keine Angabe (k. A.)	k. A.
Bund-/Land	Radlobby Österreich, Landesverbände	punktueller Zusammenarbeit	Über Radlobby Österreich, jährliche Herbstakademie	k. A.	k. A.
Stadt	Mobilitätsagentur, Gemeinderät:innen, Stadträt:innen, Magistratsabteilungen (MA 18, MA 28, MA 46), Wiener Linien	eils kooperativ, teils stark Top-Down	formell über Treffen, Protokolle, Gremiensitzungen	politische Abhängigkeiten, fehlender regelmäßiger Austausch	jährliches stadtweites Radvernetzungstreffen
Bezirk	Bezirksvertretungen (unterschiedlich je nach Bezirk)	von kooperativ bis blockierend, oft Top-down geprägt	institutionelle Termine, teils schwer zugänglich	parteipolitische Abhängigkeiten, geringe Transparenz	mehr Offenheit und transparente Beteiligung
Zivilgesellschaft	Radlobby-Bezirk- oder Landesgruppen, NGOs (z. B. Fußgänger:innenorganisationen, Platz für Wien, Begrünungsinitiativen)	überwiegend kooperativ	meist informell (Treffen, Telefon, E-Mail, Chatgruppen)	begrenzte Ressourcen, Gefahr nachlassenden Engagements	stärkere institutionelle Verankerung der Zivilgesellschaft

Eigene Darstellung in Anlehnung an Experteninterview mit E1

Tabelle 3: Governance-Wahrnehmung von Akteurin E2 (Mobilitätsagentur Wien)

Governance-Ebene	Akteur:innen	Beziehungsqualität	Kommunikationswege	Herausforderungen	Verbesserungsvorschläge
EU	Teilnahme an Velo-city-Konferenzen (Vernetzung mit Planer:innen, Vortragstätigkeit, europäisches Netzwerk von Radverkehrskoordinator:innen)	wichtig, aber nicht strukturiert	informell über Konferenzen und Netzwerktreffen	Länderspezifische Planung, fehlende institutionelle Kooperation zwischen Städten	stärkere institutionelle Netzwerke zwischen Städten, Ausbau bestehender Austauschformate
Bund-/Land	klimaaktiv mobil-Förderschiene, Städtebund (Verkehrsausschuss), Arbeitsgruppe Radverkehr, Radgipfel	institutionalisiert, regelmäßig	formelle Gremien und Treffen	Zusammenarbeit funktioniert gut	k. A.
Stadt	stärkste Zusammenarbeit mit MA 18 und MA 28, MA 29, MA 46 für Detailplanung, Kernteam Radverkehr/Audit-Kommission (mit Büro der Stadträtin, MA 18, MA 28, MA 29, MA 46)	hierarchisch geprägt, mittlerweile stärker kooperativ, Konsensentscheidungen	formell im Kernteam Radverkehr und Audit-Kommission, zusätzlich täglicher informeller Austausch, Kernteam Spezial bei Projekten	Ressourcenknappheit, anfangs fehlende Anerkennung der Mobilitätsagentur	indirekt: bessere Ressourcenausstattung und stärkere Einbindung
Bezirk	mit einzelnen Bezirksvorstellungen (z. B. 4., 15. Bezirk,)	unterschiedlich: teils interessiert, teils zurückhaltend, parteipolitisch geprägt	institutionell über Planungsreferent:innen der MA 28	Interessenskonflikte zwischen Stadt und Bezirken, finanzielle Mitverantwortung	keine expliziten Vorschläge, Verweis auf politische Verantwortung der Stadträtin
Zivilgesellschaft	Radlobby Wien (Treffen einmal pro Quartal), 'Geht-doch', Behindertenverbände	gute Qualität der Zusammenarbeit	Mischung aus formellen Treffen und informellen Anrufen	Forderungen teils schwer umsetzbar, Interessenskonflikte mit anderen Playern (z. B. Wiener Linien)	frühere und strukturiertere Einbindung

Eigene Darstellung in Anlehnung an Expertinneninterview mit E2

Tabelle 4: Governance-Wahrnehmung von Akteur E3 (DIALOGPLUS)

Governance-Ebene	Akteur:innen	Beziehungsqualität	Kommunikationswege	Herausforderungen	Verbesserungsvorschläge
EU	keine Zusammenarbeit, nur Exkursionen	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Bund-/Land	punktueller Zusammenarbeit mit Ministerien (nicht Radverkehr)	projektbezogen	projektbezogen	keine Relevanz für Radverkehr	k. A.
Stadt	Fachdienststellen (Qualität abhängig von Referent:innen, oft Top-down) Mobilitätsagentur (gut bis sehr gut, aber Ressourcenknappheit, kooperativ, aber hierarchisch), Stadtratsbüros, Fachplaner:innen (sehr gut, auf Augenhöhe)	heterogen: von Top-down bis kooperativ und auf Augenhöhe	Fachdienststellen: teils formell (Jour-Fixes), teils informell, Mobilitätsagentur: informell, Fachplaner:innen: informell	Fachdienststellen: Interesse für innovative Lösungen schaffen, Mobilitätsagentur: zu kurze Zeitfenster für Beteiligung	mehr junges, entscheidungsbefugtes Personal in Fachdienststellen, längere Zeitfenster für Beteiligungsprozesse
Bezirk	intensive Kooperation mit Bezirken (z. B. 15., 18., 19., 21., 22. Bezirk), Qualität besser bei längerfristigen Projekten (z. B. Grätzl-Labore, Gebietsbetreuung)	gut und kooperativ, abhängig von Projektdauer	formell (Jour-Fixes) und informell	kurzfristige Projekte von oben (z. B. Radwege) schwer kooperativ gestaltbar	längere Vorlaufzeiten, bessere Planbarkeit
Zivilgesellschaft	sehr vielfältig: Bürger:innen, Radlobby, NGOs (geht-doch, Kinder- und Jugendarbeit, BIZEPS, Fairplay-Teams)	netzwerkartig, gute Qualität	Zukunftswerkstätten, Befragungen, Social Media, informell mit Radlobby	Teilnahme abhängig von Ressourcen der Bürger:innen, Initiativen oft unterfinanziert	finanzielle Anerkennung von Engagement (z. B. Gutscheine, Förderungen durch die Stadt)

Eigene Darstellung in Anlehnung an Experteninterview mit E3

Tabelle 5: Governance-Wahrnehmung von Akteurin E4 (Radeln in Döbling/Bezirksinitiative)

Governance-Ebene	Akteur:innen	Beziehungsqualität	Kommunikationswege	Herausforderungen	Verbesserungsvorschläge
EU	keine Zusammenarbeit	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Bund-/Land	Kontakt über Radlobby Wien, punktuelle Kontakte durch engagierte Mitglieder	unregelmäßig, informell	informell	keine Auswirkungen auf Radeln in Döbling	k. A.
Stadt	Magistratsabteilungen (Qualität schlecht, top-down), Büro der Stadträtin (Qualität mittel, top-down), größter Austausch mit Mobilitätsagentur (gut, auf Augenhöhe)	heterogen: von Top-down bis kooperativ	schriftlich, E-Mail, Telefon, selten direkte Gespräche, institutionell meist schlecht, außer mit Mobilitätsagentur	starker Einfluss von Bezirksvorsteher („Bezirkshaus“), parteipolitische Abhängigkeiten, Parkplatz als „politische Währung“	mehr Transparenz, leichter Zugang zur Verwaltung, Abbau parteipolitischer Blockaden
Bezirk	Bezirksvorsteher (ÖVP) und Verkehrskommissionsvorsitzenden: sehr schlecht, top-down, SPÖ, Grüne, Neos: kooperativ und handlungsorientiert	stark polarisiert: blockierend mit ÖVP, kooperativ mit progressiven Parteien	institutionell und blockierend mit Bezirksvorsteher, informell mit progressiven Parteien (E-Mail, Telefon, persönliche Treffen)	extreme parteipolitische Polarisierung, Blockadehaltung	Dialog nicht abbrechen, gemeinsame Sachebene suchen
Zivilgesellschaft	Radlobby Wien, Austausch mit benachbarten Bezirksgruppen (Währing, Floridsdorf), Teilnahme an Critical Mass	kooperativ, auf Augenhöhe, begrenzte Kapazitäten	regelmäßig, informell, meist durch Radlobby, teils durch Mobilitätsagentur initiierte Treffen	begrenzte Ressourcen ehrenamtliche Initiative	stärkere Ressourcen und Unterstützung für ehrenamtliche Initiativen

Eigene Darstellung in Anlehnung an Expertinneninterview mit E4

Die Gegenüberstellung der Wahrnehmungen der vier Akteur:innen (E1: Radlobby Wien; E2: Mobilitätsagentur Wien; E3: DIALOGPLUS; E4: Radeln in Döbling) verdeutlicht unterschiedliche, aber auch sich überschneidende Perspektiven auf die Governance-Strukturen und die Qualität der Zusammenarbeit in der Radverkehrsförderung.

Die Wahrnehmung der EU-Ebene ist heterogen. Die Radlobby Wien berichtete lediglich von einer punktuellen Beteiligung über die Radlobby Österreich. Die Mobilitätsagentur betonte die Wichtigkeit der informellen Vernetzung (z. B. über Velo-city-Konferenzen), merkte aber das Fehlen strukturierter Kooperationen zwischen den Städten an. Für DIALOGPLUS und Radeln in Döbling spielt diese Ebene in der täglichen Arbeit keine nennenswerte Rolle. Die Ergebnisse zeigen, dass die EU den Radverkehr in Wien eher durch allgemeine Vorgaben und finanzielle Anreize beeinflusst als durch direkte Anweisungen. Die Zusammenarbeit mit der Bund-/Land-Ebene wird von der Mobilitätsagentur Wien als institutionalisiert, regelmäßig und gut funktionierend hervorgehoben, insbesondere im Rahmen der klimaaktiv mobil-Förderschiene. Im Gegensatz dazu arbeitet DIALOGPLUS mit keinen festen Partner:innen zusammen, und Radeln in Döbling stellt trotz punktueller informeller Kontakte keine Auswirkungen auf die eigene Arbeit fest.

Auf der städtischen Ebene entfaltet sich die größte Kooperation, wobei die Beziehungsqualität stark von Top-down-Strukturen bis hin zur Zusammenarbeit auf Augenhöhe reicht. Alle Akteur:innen identifizieren die Mobilitätsagentur als zentralen Kooperationspartner mit einer durchweg „guten“ bis „sehr guten“ Beziehungsqualität. Die Mobilitätsagentur beschreibt ihr internes Verhältnis mit den Magistratsabteilungen (MA 18, MA 28, MA 46) und dem Büro der Stadträtin als anfangs hierarchisch, aber durch erfolgreiche Projekte (wie Argentinierstraße) mittlerweile stärker kooperativ. Demgegenüber wird die Zusammenarbeit mit den MA und Stadtratsbüros von der Radlobby Wien, DIALOGPLUS und Radeln in Döbling als problematischer wahrgenommen. Diese ist laut ihnen heterogen, teils stark Top-Down und von politischen Abhängigkeiten geprägt. Radeln in Döbling beurteilt die Qualität mit den MA sogar als schlecht. Als größte Herausforderungen werden politische Abhängigkeiten (E1, E4), Ressourcenknappheit (E2) und zu kurze Zeitfenster für Beteiligung (E3) genannt. Radeln in Döbling betont zudem den starken blockierenden Einfluss des Bezirksvorstehers („Bezirkskaiser“) und die Nutzung von Parkplätzen als „politische Währung“.

Die Zusammenarbeit auf Bezirksebene wird von allen Akteur:innen als stark variierend und parteipolitisch geprägt beschrieben. Radeln in Döbling erlebt eine starke Polarisierung: Die Beziehung zum Bezirksvorsteher ist blockierend und problematisch, während die Zusammenarbeit mit progressiven Parteien (SPÖ, Grüne, Neos) kooperativ verläuft. Als Haupt-Herausforderung werden parteipolitische Abhängigkeiten und Interessenskonflikte (E2) genannt. Die Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft wird von allen Akteur:innen als überwiegend kooperativ, auf Augenhöhe und

netzwerkartig beschrieben. Als zentrale Herausforderung wird die begrenzte Verfügbarkeit von Ressourcen (E1, E4) und die Gefahr nachlassenden Engagements (E1) gesehen.

Über die Kommunikationswege zeigt sich ein klares Muster hybrider Kommunikation. Auf übergeordneten Ebenen dominieren indirekte Netzwerke wie Konferenzen und Fachnetzwerke, während die Mobilitätsagentur auf Stadt- und Bundesebene zusätzlich in formelle Gremien eingebunden ist. Auf Stadtebene verbindet die Mobilitätsagentur institutionelle Strukturen wie das Kernteam Radverkehr und die Audit-Kommission (alle 2 Wochen Austauschformat mit Stadt Politik) mit nahezu täglichem informellem Austausch mit den anderen Akteur:innen dieser Ebene. Die übrigen drei Interviewten die Zugänge teils als schwer erreichbar und heterogen wahrnehmen. In den Bezirken laufen Kontakte überwiegend institutionell oder politisch vermittelt. Parallel nutzen DIALOGPLUS und Radeln in Döbling informelle Wege, um Projekte anschlussfähig zu machen. Alle vier Akteur:innen pflegen eine überwiegend informelle und regelmäßige Kommunikation mit der Zivilgesellschaft, dort überwiegen Treffen, Telefon, E-Mail und Chatgruppen sowie partizipative Formate wie Zukunftswerkstätten und Befragungen. Die Mobilitätsagentur plädiert hier für eine frühere und gemeinsam mit der Radlobby Wien strukturiertere Einbindung der Zivilgesellschaft, damit Forderungen besser in Planung und Maßnahmen eingebettet werden können.

Insgesamt zeichnet sich ein heterogenes Bild der Radverkehrsgovernance in Wien ab, mit einer klaren Bündelung der Koordination auf Stadtebene (Mobilitätsagentur als Mittelpunkt) und stark politisierten, teils blockierenden Dynamiken in einzelnen Bezirken. Zivilgesellschaftliche Akteur:innen wirken überwiegend konstruktiv mit, werden jedoch durch begrenzte Ressourcen in dieser Governance-Ebene gebremst. Sie sind dabei primär auf der lokalen Ebene präsent und wirken dort über Interessenvertretungen wie die Radlobby Wien und Initiativen wie Bezirks-Radtreffs und sind ehrenamtlich und nicht staatlich organisiert. Zur Verbesserung der Umsetzungskontinuität fordern die Akteur:innen eine frühere und strukturiertere Einbindung der Zivilgesellschaft (E2), mehr Transparenz und den Abbau parteipolitischer Blockaden (E1, E4). Diese Befunde bilden die Grundlage für die anschließende vertiefte Diskussion und die Ableitung zielgerichteter Handlungsempfehlungen.

6. DISKUSSION

Dieses Kapitel verdichtet die zentralen Ergebnisse und verankert sie im theoretischen Rahmen. Zunächst wird die Forschungsfrage beantwortet, wie die Radverkehrsgovernance in Wien strukturiert ist und welche Akteur:innen, Strategien und Maßnahmen sie prägen. Daran anschließend werden die drei Unterfragen diskutiert. Der Fokus liegt auf der Verknüpfung der Erkenntnisse aus Wien mit Konzepten kollaborativer und Multi-Level Governance sowie auf der Einordnung der Wirksamkeit ganzheitlicher Maßnahmenbündel im städtischen Kontext.

6.1 Einordnung der Interviewergebnisse in den theoretischen Rahmen und das Fallbeispiel

Urbane Räume wachsen weiter und beherbergen mittlerweile den überwiegenden Teil der Weltbevölkerung (UN, 2018). Damit steigen der Druck auf den begrenzten öffentlichen Raum sowie die Notwendigkeit integrierter und nachhaltiger Mobilitätsplanung (Graaf et al., 2021). Nachhaltige Mobilität erfordert ein gesamtgesellschaftliches Engagement, das individuelles Verhalten mit kollektiven politischen Entscheidungen verknüpft (Banister, 2008; Holden et al., 2020). Eine tiefgreifende Transformation des Mobilitätssystems setzt grundlegende gesellschaftliche und politische Veränderungen voraus, insbesondere im Verhältnis zum Automobil (Moradi & Vagnoni, 2018). Der Radverkehr fungiert in diesem Wandel als multifunktionaler Hebel, weil er Emissionen reduziert, Fläche spart, Gesundheit fördert und Erschließungskosten senkt (Pucher & Buehler, 2017). Zugleich erzeugt er wirtschaftliche Wertschöpfung und entfaltet in Städten – begünstigt durch E-Bikes, Geschwindigkeit und Flexibilität – ein breites Nutzungspotenzial, das ihn ökologisch, sozial und ökonomisch tragfähig macht (Gössling et al., 2019; Pucher & Buehler, 2017). Seine Wirksamkeit zeigt sich besonders durch die Strategien der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, die durch qualitativ hochwertige Infrastrukturen und integrierte Maßnahmenbündel unterstützt werden. (Canitez, 2019; Pucher et al., 2010).

Im Fallbeispiel Wien zeigt sich – wie in Kapitel 5.2 ausgeführt –, dass Radwegenetz und Radverkehrsanteil kontinuierlich wachsen, das Ziel des *STEP 2025* jedoch nicht erreicht werden konnte. Erfolgreiche Städte zeichnen sich durch kontinuierliche Investitionen, klare Qualitätsstandards und eine politische wie kulturelle Verankerung des Radverkehrs aus. Entscheidend sind daher weniger einzelne Projekte als eine aufeinander abgestimmte Maßnahmenkombination, die Qualität ihrer Umsetzung und ein schrittweiser Abschied von der autozentrierten Mobilitätskultur. Mit Blick auf die Maßnahmenlogik stützen die Interviews die Wirksamkeit integrierter Maßnahmenbündel. Radinfrastruktur wirkt besonders effektiv, wenn sie mit Verkehrsberuhigung, Temporeduktion, Parkraummanagement, Intermodalität und verständlicher Orientierung verknüpft wird (Pucher et al.,

2010; Litman, 2003; Pucher & Buehler, 2017). Je nach Rolle betonen die Expert:innen unterschiedliche Steuerungselemente: Diese reichen von baulichen Maßnahmen (Lückenschlüsse und Verkehrsberuhigung) über die institutionelle und budgetäre Absicherung bis hin zur politischen Verbindlichkeit der städtischen Strategien auf Bezirksebene.

Auf Basis des MLG-Ansatzes zeigen die Interviewbefunde, dass operative Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse vor allem auf Stadt- und Bezirksebene verankert sind, während EU- und Bundes-/Landesebene überwiegend rahmensetzend wirken. Dieses Muster spiegelt die Literatur wider, die beschreibt, dass MLG-Systemen verschiedene Akteur:innen- und Entscheidungsebenen existieren, die praktische Umsetzung jedoch vor allem auf der kommunalen Ebene stattfindet, obwohl Zielvorgaben und Ressourcen über mehrere meist übergeordneten Ebenen verteilt sind (Piattoni, 2010; Urban Agenda for the EU, 2020). Betsill und Bulkeley (2006) unterstreichen dies am Beispiel der Klimapolitik, in der städtische Akteur:innen in Multi-Level Systemen Schlüsselrollen in der Strategiebildung einnehmen eine Erkenntnis, die auch für die Mobilitäts- und Radverkehrspolitik relevant ist.

Wien lässt sich als Beispiel einer MLG mit lokalem Schwerpunkt charakterisieren, deren Steuerungsfähigkeit maßgeblich von politischen Mehrheiten und handelnden Personen in den Bezirken abhängt. Die Stadt setzt zunehmend auf kooperative Governance-Strukturen, die in institutionalisierten Koordinationsformaten wie dem Kernteam Radverkehr sowie formellen Treffen mit Fachplaner:innen und Bezirken die behördeninterne Abstimmung fördern sollen. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Mobilitätsagentur ein, die als Brückenakteur zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft fungiert und so die hierarchische Steuerung der Verwaltung durch kooperative und flexible Ansätze ergänzt (Ansell & Gash, 2008; Kuhlmann et al., 2019). Vertrauensbasierte Netzwerke, informelle Kommunikationswege und fachliche Expertise fördern dabei tragfähige Kooperationen. Auch die partizipative Einbindung nichtstaatlicher Akteur:innen, wie DIALOGPLUS und lokale Interessenvertretungen, trägt zur Wirksamkeit der MLG bei.

Gleichzeitig zeigen die Interviews, dass diese Zusammenarbeit an manchen Schnittstellen hierarchisch geprägt bleibt. Reibungen entstehen dort, wo hierarchische Steuerung dominiert oder Transparenz in Entscheidungsprozessen fehlt – typische Spannungsfelder kollaborativer Verfahren (Ansell & Gash, 2008; Kern, 2019). Die Zivilgesellschaft sowie Interessenvertretungen sind bislang nicht durchgängig in regelmäßig institutionalisierte Formate eingebunden. Obwohl zivilgesellschaftliche Akteur:innen konstruktiv zur Entwicklung beitragen, stoßen sie aufgrund knapper personeller und finanzieller Ressourcen (E1, E4) an die Grenzen ihrer Einbeziehung.

Für eine wirkungsvolle Governance sind strategische, langfristige Planungen wie der *STEP* sowie spezialisierte, operativ handlungsfähige Einheiten (Mobilitätsagentur) nötig (Ansell & Torfing, 2016). In solchen Planungen müssen alle Ebenen der MLG mitgedacht und eingebunden werden, bei

gleichzeitiger Fokussierung auf die lokale Ebene im Sinne kollaborativer Governance. Partizipative Verfahren sind auf dieser Ebene besonders wichtig, um Bedürfnisse zu erfassen, Akzeptanz zu erhöhen und einseitige Planungslogiken aufzubrechen (Bruno, 2020). Dabei muss Beteiligung früh genug stattfinden, Konflikte offen benannt und festgehalten werden, und Entscheidungen nach klaren Regeln getroffen werden; Einstimmigkeit ist dabei nicht immer erforderlich. Haus (2010) mahnt hierbei, dass bei dem Fokus auf die Steuerung von Entscheidungsprozessen die Vernachlässigung von gegebenen Machtverhältnissen, Konflikten, Gemeinwohlorientierung und notwendigem institutionellen Wandel vermieden werden muss. Sinnvoll ist zudem die Einbindung unabhängiger Expertise zur Begleitung wesentlicher Projekte, wie dies in Wien etwa bei der Argentinierstraße praktiziert wurde (Ansell & Torfing, 2016).

6.2 Beantwortung der Forschungsfragen

Die Governance der Radverkehrsförderung in Wien ist als MLG angelegt, in der Praxis jedoch deutlich auf die Stadtebene fokussiert. Die europäische und nationale Ebene setzt Ziele, schafft den rechtlichen Rahmen und stellt Ressourcen bereit, deren unmittelbare Steuerungswirkung auf städtische Akteur:innen jedoch begrenzt ist. Operative Entscheidungen und Umsetzungen bündeln sich auf Stadt- und Bezirksebene. Auf Stadtebene wirkt die Mobilitätsagentur als Schlüsselakteurin an der Schnittstelle zwischen Stadt- und Bezirkspolitik, den Fachabteilungen (insbesondere MA 18, MA 28, MA 46, MA 29), der Zivilgesellschaft und den Interessenvertretungen. Sie treibt die Umsetzung der städtischen Mobilitätsziele voran, zu denen auch die Förderung anderer Mobilitätsarten zählt, etwa des Fußverkehrs. Bei der Radverkehrsförderung koordiniert sie in einem hybriden Governance-Gefüge aus dem Kernteam Radverkehr, der Audit-Kommission sowie informellen Abstimmungen mit anderen Akteur:innen. Zivilgesellschaftliche Akteur:innen sind vor allem auf der Stadt- und Bezirksebene präsent, wirken dort über Interessenvertretungen (z. B. Radlobby Wien) und Initiativen (z. B. Bezirks-Radtreffs oder Critical Mass und sind ehrenamtlich und nicht staatlich organisiert. Das größte Spannungsfeld liegt zwischen der Stadtebene, die verbindliche Zielvorgaben wie den *STEP* entschieden hat und den Bezirken, wo die Bereitschaft zur Verfolgung dieser Ziele teilweise geringer und parteipolitisch geprägt ist. Die Qualität der Zusammenarbeit reicht dabei laut Interviews von kooperativ bis blockierend und prägt Tempo und Qualität der Umsetzung, wobei die Kommunikation von der Stadtebene in die anderen Ebenen meist als hierarchisch empfunden wird. Zivilgesellschaftliche Akteur:innen arbeiten überwiegend konstruktiv, stoßen jedoch wegen knapper Ressourcen und fehlender regelmäßig institutionalisierter Formate an Grenzen ihrer Einbindung. Die momentane Wiener Radverkehrsförderung stützt sich dabei auf den Infrastrukturausbau (Radwegoffensive) als Kernstrategie, ergänzt durch kommunikative, bildungsbezogene und Sharing-Maßnahmen. Die

Priorisierung und strategische Abstimmung dieser Maßnahmenpakete erfolgt vor allem über das Kernteam Radverkehr.

Die erste Unterfrage richtet den Blick auf Maßnahmen und Strategien, ihre Wirksamkeit und die daraus ableitbaren Erfolgsfaktoren. Aktuell dominieren der konsequente Ausbau eines durchgängigen, qualitativ hochwertigen Radnetzes, die Schließung von Lücken auf Hauptrouten, die Aufwertung kritischer Knoten sowie der Ausbau von Abstellstandards. Die Literatur zeigt, dass Qualität, Kontinuität und Trennung des Radnetzes vom MIV zentrale Hürden wie Sicherheitsbedenken abbauen und neue Nutzer:innengruppen erschließen. Ergänzend rücken Wegeleitung und intermodale Verknüpfungen stärker in den Fokus. Die Interviews differenzieren die Rollen: Die Radlobby betont bauliche Lückenschlüsse, Standards und Verkehrsberuhigung, die Mobilitätsagentur unterstreicht die politisch-institutionelle Absicherung und die Erneuerung der Orientierungssysteme, DIALOGPLUS hebt verbindliche finanzielle Unterstützung durch Stadt und Umsetzungsbereitschaft der Bezirke zu den Mobilitätszielen und ausreichende Prozesszeitfenster zur erfolgreichen Partizipation hervor, Radeln in Döbling verweist auf die alltagspraktische Wirkung konkreter Projekte. Die Wirksamkeit dieser qualitätsorientierten Maßnahmen wird durch die Empirie bestätigt: Die Expert:inneninterviews belegen, dass bereits kleine Eingriffe – wie der Abschnitt am Neubaugürtel zeigt – spürbare Alltagsgewinne erzeugen und das subjektive Sicherheitsgefühl steigern können. Gleichzeitig zeigt der verfehlt Zielpfad des *STEP 2025* (Radanteil) und der Vergleich zu Good-Practice Städten, dass die Ausführung der momentanen Wiener Radstrategie noch nicht optimal ist. Volle Wirkung entsteht erst, wenn Pull- und Push-Maßnahmen kombiniert werden, Verantwortlichkeiten klar definiert sind, politische Unterstützung stabil bleibt, Ressourcen gesichert sind und partizipative Verfahren frühzeitig, kontinuierlich und mit echter Rückkopplung in Entscheidungen angelegt sind. Wenn zudem Top-down-Rahmensetzung und Bottom-up-Initiativen verbunden werden, beschleunigt dies den kulturellen Wandel und stützt die Alltagsumsetzung. Betrieb und Pflege – einschließlich Winterdienst, sicherer Knotenpunkte und ausreichender Abstellkapazitäten – sichern die Alltagstauglichkeit. Indikatorgestütztes Monitoring macht Fortschritte transparent und ermöglicht lernorientierte Anpassungen im Umsetzungszyklus. Erfolgsfaktoren sind somit ein durchgängiges, qualitativ hochwertiges und vom MIV weitgehend getrenntes Netz mit konsistenten Standards sowie ausreichenden Abstellmöglichkeiten, ergänzt durch klare Wegeleitung und intermodale Verknüpfungen. Auf Governance-Ebene braucht es eindeutige Verantwortlichkeiten zwischen Stadt und Bezirken, eine politische Verbundenheit, gesicherte Ressourcen und früh einsetzende, kontinuierliche Partizipation mit verbindlicher Rückkopplung. Ein indikatorgestütztes Monitoring, das lernorientierte Anpassungen ermöglicht und den kulturellen Wandel stützt.

Die zweite Unterfrage richtet sich auf politische, institutionelle und gesellschaftliche Herausforderungen der Wiener Radverkehrsförderung. Politisch prägen parteipolitische Polarisierung, wechselnde Prioritäten (Beispiel Schwedenplatz-E3) und fehlende Projektpipelines die Umsetzung. Schlüsselinstanzen mit Agenda-Kontrolle und Konflikte auf Bezirksebene führen zudem zu ungleichen Fortschritten. Institutionell wirken knappe personelle Kapazitäten, komplexe Zuständigkeiten, teils hierarchische Schnittstellen und zu kurze Beteiligungsfenster bremsend. Gesellschaftlich wirken eine autozentrierte Mobilitätskultur, Flächenkonflikte und ungleiche Ressourcenausstattung zwischen starken Autoverbänden und massiv schwächer finanzierten Fuß- und Radinitiativen als Herausforderung. Dies erklärt, warum ambitionierte Strategien nicht automatisch in Tempo und Qualität der Umsetzung münden.

Die dritte Unterfrage behandelt zusätzliche Maßnahmen und Governance-Ansätze, die den Radverkehrsanteil in Wien langfristig steigern können. Eine festere Kopplung zwischen Stadt und Bezirken erscheint wirksam (Kap. 7.1). Dies kann über verbindliche Zielvereinbarungen mit Zeit- und Qualitätsvorgaben umgesetzt werden (Kap. 7.2) Sinnvoll ist außerdem ein institutionalisierter vertikaler Austausch zwischen den Governance-Ebenen – etwa in regelmäßig tagenden Gremien (Kap. 7.3) –, in denen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft gemeinsame Ziele klären und Konflikte früh bearbeiten. Wirksam ist zudem eine Programmpipeline (Kap. 7.1), die sich am Qualitätsrahmen orientiert und verbindliche Meilensteine mit Partizipation verzahnt. Kleine, sichtbare radverkehrsfördernde Maßnahmen sind wichtig, entfalten jedoch erst dann nachhaltige Wirkung, wenn sie in eine konsistente Netzstrategie eingebettet sind. Ein indikatorgestütztes Monitoring mit öffentlich nachvollziehbaren Kennwerten (z. B. Modal Split) erhöht Verlässlichkeit und Lernfähigkeit. Zusätzlich braucht es ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen in Schlüsselstellen wie der Mobilitätsagentur sowie eine früh ansetzende Partizipation mit realistischen Zeitfenstern. Punktuelle externe Expertise kann die Qualität sichern, ohne den politischen Willen zu ersetzen.

6.3 Synthese

Der Radverkehr wirkt als multifunktionaler Hebel der Mobilitätswende, entfaltet seine Wirkung aber vor allem in integrierten Maßnahmenbündeln. Für Wien zeigt sich: Netz und Anteil wachsen, das *STEP 2025*-Ziel wurde dennoch verfehlt – die Lücke liegt weniger in Zielen als in Umsetzungsqualität, Governance und politisch-kultureller Verankerung. Die Governance ist als Multi-Level Governance mit Schwerpunkt auf der Stadt und Bezirks Ebene organisiert: EU/Bund/Land setzen Rahmen, die operative Verantwortung liegt bei Stadt und Bezirken. Die Mobilitätsagentur fungiert als wichtige Schnittstelle. Koordination und Umsetzung der Radverkehrsförderung durch die Stadt funktioniert, ist aber meist hierarchisch geprägt. Reibungen entstehen durch heterogene Bezirksprioritäten, knappe Ressourcen, kurze Beteiligungsfenster und nur punktuell institutionalisierte Einbindung der Zivilgesellschaft.

Erfolgsentscheidend sind ein durchgängiges, qualitativ hohes, vom MIV weitgehend getrenntes Netz mit Standards, Wegweisung und Intermodalität. Die Kombination von Pull- und Push-Instrumenten; klare Zuständigkeiten und verbindliche Zielvereinbarungen Stadt–Bezirke. Stabile politische Mandate und gesicherte Mittel. Ein institutionalisierter vertikaler Austausch und eine Programmpipeline am Qualitätsrahmen. Betrieb/Komfort sowie indikatorgestütztes Monitoring. So kann Wien die Wirksamkeit steigern, Lernschleifen schließen und den Radverkehrsanteil robust erhöhen. Die Aussagekraft dieser Synthese muss im Lichte, der im nächsten Abschnitt ausgeführten Limitationen, gesehen werden.

6.4 Limitationen der Arbeit

Die Ergebnisse dieser Arbeit sind vor dem Hintergrund mehrerer Einschränkungen zu betrachten. Erstens basiert die empirische Analyse auf vier Expert:inneninterviews, die zwar qualitative Tiefeninformationen liefern, jedoch keine repräsentative Breite abbilden. Auf eine Ausweitung der Interviewzahl wurde verzichtet, da die qualitative Tiefe der Erkenntnisse als ausreichend beurteilt wurde und ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn den erhöhten Aufwand nicht gerechtfertigt hätte. Die Interviews erwiesen sich als ausreichend umfangreich und deckten die relevanten Akteur:innen und Strukturen, insbesondere auf städtischer Ebene, umfassend ab. Zweitens liegt der Fokus auf Wien; die Übertragbarkeit auf andere Städte ist daher nur eingeschränkt möglich. Auch der internationale Vergleich der Radverkehrsanteile im Modal Split ist mit Vorsicht zu interpretieren, weil Erhebungsmethoden, Definitionen und Bezugszeiträume zwischen Städten variieren. Erfolgreiche Maßnahmen oder Governance-Modelle lassen sich zudem nicht ohne Weiteres übertragen, da institutionelle Zuständigkeiten, zivilgesellschaftliche Strukturen und lokale Rahmenbedingungen stark differieren. Die tabellarische Gegenüberstellung in Kapitel 5.2 (Tabelle 1) dient daher lediglich der Orientierung und sollte – mangels standardisierter, systematischer Datengrundlage – nicht als unmittelbares Handlungsmodell verstanden werden. Drittens sind politische und institutionelle Konstellationen dynamisch. Die Befunde stellen eine Momentaufnahme der Governance-Strukturen in Wien (Datenstand 2025) dar. Veränderungen in Zuständigkeiten, Budgets oder politischen Prioritäten können die Übertragbarkeit einzelner Aussagen verändern. Ein mögliches Bias besteht zudem aufgrund der familiären Nähe zu einem Interviewpartner (E3), der zugleich der Vater des Autors ist. Trotz Bemühungen um eine neutrale Gesprächsführung sowie die Anwendung einheitlicher Transkriptions- und Analysekriterien kann ein Einfluss auf Datenerhebung und Interpretation nicht vollständig ausgeschlossen werden. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Autor selbst langjähriger Alltagsradfahrer in Wien ist. Trotz methodischer Reflexion und Neutralitätsbemühungen kann eine unbewusste Prägung der Arbeit nicht ausgeschlossen werden.

Diese Limitationen senken nicht die Relevanz der Befunde, verdeutlichen aber, dass die Ergebnisse als analytische Generalisierungen zu verstehen sind. Sie eröffnen Anknüpfungspunkte für weiterführende Forschung, etwa durch eine breitere empirische Basis oder vergleichende Studien mit anderen Städten. Aufbauend auf dieser Einordnung werden im nächsten Kapitel Handlungsempfehlungen formuliert, die die Befunde in umsetzbare Schritte für Wien übersetzen.

7. Handlungsempfehlungen

Aufbauend auf der Synthese empfehlen sich drei Handlungsempfehlungen der Governance und Umsetzung der Radverkehrsförderung in Wien. Sie zielen auf (1) verbindliche Stadt–Bezirk-Vereinbarungen samt Projektpipeline, (2) einen klaren Qualitätsrahmen für einen ganzheitlichen Maßnahmen-Mix und (3) kollaborative Governance mit strukturierten Beteiligungsformaten, Monitoring und Feedbackschleifen.

7.1 Verbindliche Stadt–Bezirk-Vereinbarungen mit Projektpipeline

Als erste Handlungsempfehlung wird die Einführung jährlich verbindlicher, partizipativ vorbereiteter Stadt–Bezirk-Vereinbarungen für Radnetzerweiterungen, in denen besonders auf die Korridor-Funktionalität geachtet wird, vorgeschlagen. So können Netzqualität und Umsetzungstempo gesichert werden. Ziel ist eine institutionalisierte Kooperation unter klaren Regeln sowie – als letztes Mittel – ein transparenter Eskalationsmechanismus. Abweichend von Kapitel 4.2 wird dabei empfohlen, das Erschließungsnetz in diese jährliche Projektpipeline aufzunehmen. Pipeline und Vereinbarungen gelten damit für alle Netzarten (Basisrouten, Grundnetz, erweitertes Grundnetz, Erschließungsnetz). Die Interviews unterstreichen den Bedarf: E1 und E4 berichten von stark unterschiedlichen Haltungen in den Bezirken bis hin zu Blockaden. E3 hebt hervor, dass fehlende Verbindlichkeit zwischen Stadt und Bezirken „Sand ins Getriebe“ bringt. E1 kritisiert zudem das Fehlen einer systematischen Projektpipeline. Daraus folgt, dass Zuständigkeiten, messbare Ziele, feste Fristen und Ressourcen verbindlich geregelt und als Pipeline je Hauptradverkehrsnetz Route organisiert werden müssen – genau das leistet die nachfolgende Empfehlung:

0. Phase – Strategische Beteiligung und Priorisierung (Kernteam Radverkehr & Zivilgesellschaft): Das Kernteam Radverkehr priorisiert und beschließt jährlich die Radnetzerweiterungen und deren Umsetzung – ausgerichtet am Qualitätsrahmen (Kap. 7.2), den *STEP*-Zielwerten und im Einklang mit EU-Rahmenzielen. Die Priorisierung erfolgt dabei nach transparenten, fahrradspezifischen Kriterien (z. B. Sicherheitsgewinn, Lückenschluss, Schulwege, Nachfragepotenzial, Machbarkeit) sowie in Abstimmung mit notwendigen Erneuerungsarbeiten an leitungsgebundene Infrastruktur im

Verkehrsraum. Dies geschieht nach frühzeitiger Konsultation externer Expertise, Interessenvertretungen und zivilgesellschaftlicher Akteur:innen (Kap. 7.3).

1. Phase – Verhandlung und Vereinbarung (Mobilitätsagentur & Bezirk): Die Mobilitätsagentur verhandelt mit entsprechendem politischem Auftrag mit den betroffenen Bezirken (Bezirksvorstellung, Verkehrskommission) verbindliche Stadt–Bezirk-Vereinbarungen pro Radnetzerweiterungsprojekt. Diese orientieren sich an der Gesamtnetzstrategie und legen fest: die genauen Abschnitte, den Maßnahmenmix nach Kapitel 7.2, messbare Ziele (Kilometer Radnetzerweiterung, regelmäßige Erhebung der Radnutzung über Zählstellen) und festgelegte Projektfristen. Verbindlich verankert werden außerdem die Ressourcen (mehrjährige Budgetplanung und zusätzliche personelle Kapazitäten v. a. in MA 18/28/29/46 und der Mobilitätsagentur). Eine öffentliche Projekteinsicht für die Radnetz-Ausbauprojekte – wie es auf Fahrradwien.at momentan schon stattfindet – dokumentiert Vereinbarungen, Pläne und Kennzahlen.

2. Phase – Eskalation und Verbindlichkeit (Kernteam Radverkehr): Um Blockaden durch politisch motivierte Verzögerungen zu verhindern, wird ein klarer Eskalationsweg eingerichtet. Bleibt eine Einigung aus, entscheidet das Kernteam innerhalb einer Maximalfrist von 70 Tagen (beispielhaft gewählt) über die Einhaltung der strategischen Netzpriorität und der vereinbarten Qualitätsstandards. Der Fokus soll dabei auf einer Aushandlung liegen.

7.2 Qualitätsrahmen für ganzheitliche Maßnahmen Strategie

Die zweite Handlungsempfehlung legt den Qualitätsrahmen mit einer ganzheitlich gedachten Maßnahmen Strategie fest, an den sich alle Radverkehrsprojekte orientieren sollen. Sie richtet sich an die Stadtpolitik (Gemeinderat, Stadtrat bzw. Stadträtin), Fachplaner:innen, die MA 18/28/29/46, die Mobilitätsagentur, die Bezirke (Bezirksvorstellungen und Verkehrskommissionen) und bei allen Maßnahmen, bei denen Intermodalität betroffen ist, sind die Wiener Linien einzubinden. Die interviewten Expert:innen setzen dafür hilfreiche Akzente: E1 betont den Effekt baulicher Lückenschlüsse an Hauptstraßen, E4 beschreibt einzelne Projekte als „Game Changer“, E2 kündigt einen stärkeren Fokus auf Orientierung und Wegeleitung an, E3 weist auf die Notwendigkeit ausreichend langer, verbindlicher Prozessfenster hin. Diese Hinweise stützen den folgenden Qualitätsrahmen, auf den sich die in 7.1 beschriebenen Stadt–Bezirk-Vereinbarungen verbindlich beziehen und der – wie in Kap. 7.3 erklärt – durch frühzeitige, strukturierte Beteiligung ergänzt wird.

Wirksamkeit entsteht, wenn Infrastruktur, Regelwerk, Betrieb & Komfort, Kommunikation und Beteiligung aufeinander abgestimmt sind. Im Mittelpunkt steht die Infrastruktur des Radnetzes das durchgängig, sicher, für alle Menschen zugänglich und – wo möglich – baulich getrennte vom MIV ist. Zudem müssen dessen Knotenpunkte sicher und gut lesbar gestaltet sind. Breiten, Trennung,

Sichtfelder, Querungen und Signalisierung orientieren sich an den aktuellen RVS – was momentan laut E1 nicht der Fall ist. Entscheidend ist dabei die Konstanz der Qualität und dass das Radnetz für alle Altersgruppen sicher gestaltet ist. Die Einhaltung dieser Standards ist Kernbestandteil der Vereinbarungen gemäß 7.1 und wird bei Nichteinigung über den dort geregelten Eskalationsmechanismus (vgl. Phase 2 von 7.1) gesichert. Diese Qualität im Radnetz senkt Hürden und gewinnt in der Regel neue Nutzer:innengruppen (vor allem bei den „Beinahe-Radfahrer:innen“). Damit die Infrastruktur ihre volle Wirkung entfalten kann, braucht es zudem ergänzende Push-Maßnahmen. Temporeduktionen (z. B. Tempo 30) an gefährlichen Abschnitten, Verkehrsberuhigung in Nebenstraßen und Neuordnung des Straßenraums (z. B. Parkraummanagement) schaffen Sicherheit und Ordnung. Zusätzlich soll ein festgelegter Anteil der Stellplätze in gesicherte Radabstellanlagen – im Optimalfall mit Ladestationen für Elektroräder – oder in Radwege umgewidmet werden. Die punktuelle Beauftragung externer Expert:innen, wie sie etwa beim Projekt Argentinierstraße erfolgte, kann die interne Fachkompetenz durch innovative Lösungen ergänzen.

Alltagstauglichkeit entsteht durch konsistente Wegeleitung und Intermodalität. Klare Beschilderung und Bodenhinweise, eine einheitliche Routenbenennung und gepflegte Routendaten als Open Data erleichtern die Orientierung und ermöglichen, dass Navigations- und MaaS-Dienste aktuelle Qualitäten abbilden können. An nachfragestarken Knoten werden Bike-&-Ride-Angebote und sichere Abstellanlagen ergänzt, um Wegeketten zu schließen. Der Service von WienMobil befindet sich hier auf einem guten Weg.

Komfort, Betrieb und Erhaltung, Monitoring sowie Kommunikation, Bildung und zivilgesellschaftliche Partizipation sichern die Maßnahmen Strategie ab. Der reibungslose Betrieb wird durch regelmäßigen Winterdienst, Reinigung und Instandhaltung gewährleistet. Fortschritte werden anhand weniger, aussagekräftiger Kennzahlen sichtbar gemacht und in den Projekteinsichten veröffentlicht. Dies kann über die vorhandene Webseite der Mobilitätsagentur mittels eines Dashboards geschehen, das neue Radnetzkilometer, den Anteil umgewidmeter Stellplätze und das Radaufkommen an ausgewählten Zählstellen abbildet. Ergänzt wird dies um Sicherheits- und Zufriedenheitswerte aus kurzen Standardbefragungen. Diese öffentlichkeitswirksame Kommunikations- und Bildungsarbeit wird derzeit von der Mobilitätsagentur übernommen und sollte kontinuierlich beibehalten werden, um insbesondere neue Nutzergruppen für das Radfahren zu gewinnen. Wie in Kapitel 7.3 dargelegt, werden Rückmeldungen der Bürger:innen systematisch beantwortet.

In dieser Logik gilt: zunächst die Qualität im Radnetz aufwerten, parallel Push- und Pull-Maßnahmen durchführen und dabei auch andere nachhaltige Mobilitätsarten nicht vernachlässigen. Dies erfolgt unter anderem mit Wegeleitung und Intermodalität, unterstützt durch Betrieb, Kommunikation und Monitoring. Die in 7.1 geregelte Pipeline und Verbindlichkeit sorgen dafür, dass Reihenfolge, Kopplung

und Güte der Bausteine stimmen – und nicht die Größe einzelner Projekte über die Wirkung entscheidet, sondern die Qualität und Kopplung der Maßnahmen.

7.3 Institutionelle Einbindung der Zivilgesellschaft und Legitimität

Institutionalisierte Kanäle für einen kontinuierlichen Austausch bestehen kaum, deshalb behandelt die dritte Handlungsempfehlung die fixe Einbindung der Bürger:innen in den Prozess der Radverkehrsförderung. Die Expert:innen untermauern den Bedarf: E2 wünscht sich frühe, strukturierte Rückmeldungen; E3 betont die Notwendigkeit von Ressourcen und klaren Strukturen; E1 fordert ein regelmäßiges Forum. Das stützt einen Ansatz kollaborativer Governance, der Akzeptanz, Planungsqualität und Umsetzungstempo gleichermaßen stärkt. Kapitel 7.1 liefert dazu die verbindliche Pipeline, Kapitel 7.2 den Qualitätsrahmen.

Ziel ist es, einen transparenten Beteiligungskreislauf aus Zuhören, Prüfen, Entscheiden und Rückmelden zu schaffen. Partizipation beginnt früh – vor zentralen Entscheidungen – und erhält ausreichend Zeit. Für jede Maßnahme werden Beteiligungsziele, Zuständigkeiten, Ablauf und Fristen veröffentlicht. Getroffene Entscheidungen werden begründet, auch Ablehnungen. Als dauerhafte Austauschformate werden zwei Treffen etabliert, wobei die Mobilitätsagentur (da Schnittstelle der Governance) diese Treffen organisiert:

1. Radrorum (Stadtebene): Das Forum tagt halbjährlich. Teilnehmende sind Stadtrat/Stadträtin, die Mobilitätsagentur, die MA 18/28/29/46, Bezirksvertreter:innen sowie die Radlobby Wien. Ziel ist die strategische Rückkopplung zu aktuellen und geplanten Radprojekten im Sinne der Projektpipeline (Kap. 7.1) und die Priorisierung im Lichte des Qualitätsrahmens (Kap. 7.2). Die verpflichtende Teilnahme der politischen Führung (Magistratsebene und der Bezirksvertretungen) sicher die Relevanz und die Radlobby Wien bringt die Perspektive der Zivilgesellschaft ein. Öffentliche Protokolle gewährleisten Transparenz und Verbindlichkeit.
2. Lokale Radtreffs (Bezirksebene): Diese jährlich stattfindenden, öffentlich zugänglichen Treffen dienen dem lokalen Austausch zur Radverkehrsförderung auf Bezirksebene. Die Teilnahme umfasst die Bezirksradtreffs, interessierte Bürger:innen, die Verkehrskommissionen, die Bezirksvorstehungen und, je nach Thema, die Mobilitätsagentur. Die Radlobby Wien soll zudem teilnehmen, um Erkenntnisse und offene Punkte aus dem Radforum der Stadtebene in die Bezirksdiskussionen einzubringen. Der inhaltliche Fokus dieser Treffen liegt ausschließlich auf den bezirklichen Radverkehrsförderprojekten. Dort werden konkrete Umsetzungen von Infrastrukturmaßnahmen vorgestellt, Feedback der Zivilgesellschaft eingeholt und nächste Schritte vereinbart. Dieser lokale Austausch ist für die kollaborative Governance entscheidend. Öffentliche Protokolle und definierte Rückmeldefristen sichern die notwendige Transparenz und Verbindlichkeit.

Zusätzlich wird das bereits vorhandene Online-Werkzeug des RadKummerKasten als stadtweit standardisierter Eingangskanal fest verankert. Rückmeldungen werden dabei automatisiert thematisch klassifiziert (Sicherheit, Oberfläche, Orientierung, fehlender Radweg, keine Anbindung ans Radnetz) ehe sie der Mobilitätsagentur (als Schnittstelle in der Governance) und den Bezirksvertretern gesendet werden. Wiederkehrende Probleme werden dabei in 7.1 (Pipeline), 7.2 (Qualitätsrahmen) sowie in die Radforen und Radtreffs überführt. Auf diese Weise wird die alltägliche Erfahrung der Nutzer:innen systematisch in Planung, Bau und Betrieb zurückgespielt und die Akzeptanz der Maßnahmen gefördert.

Die Radverkehrsförderung folgt nach dieser Handlungsempfehlung einem kollaborativen Governance-Ansatz, der Beteiligung früh verankert, Zuständigkeiten klärt und Feedback systematisch in Planung und Umsetzung zurückspielt. Im Zusammenspiel mit 7.1/7.2 schafft dieser Ansatz Verbindlichkeit, Qualität und offene Kommunikationswege. Kollaborative Governance wird zur Arbeitsweise der Stadt – mit klaren Vereinbarungen und Qualitätsrahmen auf der einen Seite sowie verlässlicher Beteiligung (Radforum, Radtreffs, Radkummerkasten) andererseits. Dies erhöht Legitimität, verbessert die Alltagsqualität und stärkt die Umsetzungskraft dort, wo Wien sie für den weiteren Ausbau des Radverkehrs am dringendsten braucht.

8. Fazit und Ausblick

Der Radverkehr erweist sich als zentraler Hebel der Mobilitätswende, wirkt aber nur im Zusammenspiel ganzheitlich gedachter Maßnahmenbündel und tragfähiger Governance. Für Wien zeigt sich, Radnetz und Radverkehrsanteil wachsen, das *STEP-2025*-Ziel blieb dennoch unerreicht. Damit das im aktuellen *Wien-Plan* verankerte Ziel von 85 % aller Wege im Umweltverbund und das Prinzip des „Radfahren für alle“ erreicht werden, braucht es integrierte Maßnahmen und einen Paradigmenwechsel weg von autozentrierter Kultur und Straßenraumauslegung hin zu flächengerechter und sicherheitsorientierter Mobilitätsplanung. Der Radverkehr bleibt dabei Schlüsselfaktor, muss aber konsequent zusammen mit Fußverkehr, ÖPNV, Intermodalität und anderen nachhaltigen Verkehrsformen gedacht werden. Die Governance der Radverkehrsförderung ist als Multi-Level Governance mit vielen unterschiedlichen Akteur:innen ausgelegt. Rahmengebend sind EU, Bund und Land; die operative Ausführung und Hauptverantwortung – und damit der praktische Fokus – liegen jedoch bei der Stadt und den Bezirken. Dabei erweist sich die Mobilitätsagentur als wichtige Schnittstelle und Brückenakteurin innerhalb der Governance. Zivilgesellschaftliche Akteur:innen sind primär auf der lokalen Ebene präsent, wirken dort über Interessenvertretungen wie die Radlobby Wien und Initiativen wie Bezirks-Radtreffs und sind ehrenamtlich und nicht staatlich organisiert. Die Interviews der Expert:innen zeigen, dass Reibungen aus politisch geprägten, heterogenen Bezirksprioritäten, knappen Ressourcen und nur punktuell institutionalisierter Beteiligung entstehen. Wirksamkeit entwickelt sich, wenn Netzqualität (durchgängig, sicher, weitgehend vom MIV getrennt), konsistente Standards, sichere und gut lesbare Knoten, Wegeleitung/Intermodalität, Betrieb und Erhaltung sowie indikatorgestütztes Monitoring zusammengreifen – ergänzt um einen Mix aus Pull- und Push-Maßnahmen sowie frühe, rückgekoppelte Partizipation. Den Handlungsrahmen bilden als Paket die in dieser Arbeit herausgearbeiteten drei zentralen Hebel – Stadt-Bezirk-Vereinbarungen, Qualitätsrahmen und institutionalisierte Beteiligung – die in eine verbindliche Projektpipeline eingearbeitet werden (siehe Kap. 7). Wichtig ist der Schritt zu vermehrter kollaborativer Governance, die in Ansätzen bereits vorhanden ist und auf ausreichende Kommunikation, frühzeitige Partizipation und eine direkte, strukturierte sowie konsensorientierte Kooperation öffentlicher und nichtstaatlicher Akteur:innen bei der Radverkehrsförderung setzt.

Zukünftige Forschung sollte erstens die verbindliche Institutionalisierung frühzeitig einsetzender, rückgekoppelter Bürger:innenbeteiligung in Wien untersuchen und bewerten, um zu klären, welche Formate, insbesondere bei kontroversen Vorhaben wie der Verkehrsplanung, für echte Mitbestimmung sorgen. Ein zweiter Forschungsschwerpunkt sollte die oberen Ebenen der MLG betreffen: eine vertiefte Analyse von Rechts- und Strategierahmen sowie Finanzierungsmechanismen auf EU-, Bundes- und Landesebene und ihres Zusammenspiels mit der lokalen Governance-Ebene der Stadt und Bezirke – um die Koordination und Effektivität der europäischen Radverkehrsförderung zu erhöhen.

Literaturverzeichnis

- Aderibigbe, O.-O., & Gumbo, T. (2022). The effect of active travel on sustainable transport planning: Empirical evidence from selected European and African countries. In *Mobility, Knowledge and Innovation Hubs in Urban and Regional Development: Proceedings of REAL CORP 2022, 27th International Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society* (pp. 781–790).
- Agarwal, O. P., Kumar, A., & Zimmerman, S. (2018). *Emerging paradigms in urban mobility: Planning, financing and management*. Elsevier.
- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: The case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78–87.
- Ansell, C. K., & Torfing, J. (2016). *Handbook on theories of governance*. Edward Elgar Publishing.
- Banister, D. (2005). Overcoming barriers to the implementation of sustainable transport. In P. Rietveld & R. Stough (Eds.), *Barriers to sustainable transport: Institutions, regulation and sustainability* (pp. 54–68). Spon Press.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Baur, N., & Blasius, J. (2022). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (3. Aufl.). Springer VS.
- Benz, A., Lütz, S., Schimank, U., & Simonis, G. (2007). *Handbuch Governance: Theoretische Grundlagen und empirische Anwendungsfelder*. Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bertolini, L. (2023). The next 30 years: Planning cities beyond mobility? *European Planning Studies*, 31(11), 2354–2367.
- Betsill, M. M., & Bulkeley, H. (2006). Cities and the multilevel governance of global climate change. *Global Governance*, 12, 141–159.
- Bogner, A., Littig, B., & Menz, W. (2014). Auswertungsverfahren für Experteninterviews. In A. Bogner, B. Littig, & W. Menz (Hrsg.), *Interviews mit Experten* (S. 71–86). Springer Fachmedien.
- Botzem, S. (2002). Governance-Ansätze in der Steuerungsdiskussion: Steuerung und Selbstregulierung unter den Bedingungen fortschreitender Internationalisierung (Discussion Papers / Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Forschungsschwerpunkt Arbeitsmarkt und Beschäftigung, Abteilung Organisation und Beschäftigung, 02-106). Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssao-113335>.
- Brand, C., Dons, E., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., Clark, A., de Nazelle, A., Gascon, M., Gaupp-Berghausen, M., Gerike, R., Götschi, T., Iacorossi, F., Kahlmeier, S., Laeremans, M., Nieuwenhuijsen, M. J., Pablo Orjuela, J., Racioppi, F., Raser, E., Rojas-Rueda, D., Standaert, A., & Int Panis, L. (2021). The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 93, 102764.
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (2024). *Verplaatsingsgedrag van de Brusselaars*. Brussels Hoofdstedelijk Gewest. <https://be.brussels/nl/transport-mobiliteit/mobiliteitsvraagstukken/thematisch-observatorium/verplaatsingsgedrag-van-de-brusselaars>.
- Bruno, M. (2020). The challenge of the bicycle street: Applying collaborative governance processes while protecting user centered innovations. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7. <https://research.tue.nl/nl/publications/the-challenge-of-the-bicycle-street-applying-collaborative-govern/>.
- Bücher, J., Aertker, J., Neumann, C., Klinger, T., & Lanzendorf, M. (2024). Die urbane Mobilitätswende messbar machen? Konzeption und Anwendung eines Mobilitätswendeindex am Beispiel der Städte Darmstadt, Frankfurt und Wiesbaden. *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 82(6), 455–470.
- Büchs, M., Cass, N., Mullen, C., Lucas, K., & Ivanova, D. (2023). Emissions savings from equitable energy demand reduction. *Nature Energy*, 8(7), 758–769.
- Buehler, R., & Dill, J. (2016). Bikeway networks: A review of effects on cycling. *Transport Reviews*, 36(1), 9–27.

- Buehler, R., & Pucher, J. (2022). Cycling through the COVID-19 pandemic to a more sustainable transport future: Evidence from case studies of 14 large bicycle-friendly cities in Europe and North America. *Sustainability*, 14(12), 7293.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2022-a). *Radverkehrsförderung in Österreich: Ein Leitfaden für Länder, Regionen, Gemeinden und Betriebe*. Österreichische Energieagentur. Abgerufen am 30. Juli 2025, von https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:9b2ed0cc-6436-4b95-975a-3fc0031830ae/Leitfaden_Radverkehrsfoerderung.pdf.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2022-b). *StVO-Novelle: Neue Verkehrsregeln stärken aktive Mobilität*. Abgerufen am 30. Juli 2025, von <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2024). *Masterplan Radfahren 2030*.
- City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration. (2022). *The Bicycle Account 2022: Copenhagen – City of Cyclists*. https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/2420_d4db2492337f.pdf.
- City of Copenhagen. (2011). *Good, better, best: The City of Copenhagen's bicycle strategy 2011–2025*. Technical and Environmental Administration, Traffic Department. https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/823_bg65v7uh2t.pdf.
- Clark, W. C. (2001). A transition toward sustainability. *Ecology Law Quarterly*, 27(4), 1021–1075.
- Commission of the European Communities. (1992). *A community strategy for "sustainable mobility": Green Paper on the impact of transport on the environment (COM(92) 46 final)*. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/7c9dfc58-3d56-45d9-8c0c-9ec70a79a3b6>.
- Copenhagenize Index. (2019). *Utrecht*. Copenhagenize Index. Abgerufen am 30. Mai 2025, von <https://copenhagenizeindex.eu/cities/utrecht>.
- Craig, P., Dieppe, P., Macintyre, S., Michie, S., Nazareth, I., Petticrew, M., & Medical Research Council Guidance. (2008). Developing and evaluating complex interventions: The new Medical Research Council guidance. *British Medical Journal*, 337, a1655.
- Dabrowski, M. M. (2022). Multi-level and multi-actor governance: Why it matters for spatial planning. In R. Rocco, G. B. Claeys, C. Newton, & M. M. Dabrowski (Eds.), *Teaching, learning & researching spatial planning* (pp. 56–67). TU Delft OPEN Publishing.
- de Hartog, J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environmental Health Perspectives*, 118(8), 1109–1116.
- Dekker, H.-J. (2022). *Cycling pathways: The politics and governance of Dutch cycling infrastructure, 1920–2020*. Amsterdam University Press.
- Deloitte. (2020). *Amsterdam – Deloitte City Mobility Index 2020*. Deloitte Insights. https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/Amsterdam_GlobalCityMobility_WEB.pdf.
- DIALOGPLUS. (o. J.-a). *Leistungen*. Abgerufen am 30. August 2025, von <https://dialogplus.at/leistungen/>.
- DIALOGPLUS. (o. J.-b). *Beteiligungsprozess „Unsere Meiselstraße“*. Abgerufen am 30. August 2025, von <https://dialogplus.at/projekt/beteiligungsprozess-unsere-meiselstrasse/>.
- Doğru, O. C., Webb, T. L., & Norman, P. (2021). What is the best way to promote cycling? A systematic review and meta-analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 81, 144–157.
- Doll, C., Brauer, C., & Duffner-Korbee, D. (2024). *Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen: Neue Prognoseverfahren für Angebot und Nachfrage im Fahrradland Deutschland bis 2035 – Kurzfassung*. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. <https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2024/adfc-kurzstudie-fahrradland.html>.

- Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). (2018). *Urban and transport planning instruments: Tools for the implementation of the New Urban Agenda in Latin America and the Caribbean*. United Nations. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/7a8092dd-8289-4ad4-a431-f1a3b9426bb6/content>.
- Emanuel, M. (2019). Making a bicycle city: Infrastructure and cycling in Copenhagen since 1880. *Urban History*, 46(3), 493–517.
- Europäische Kommission. (2019). *Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final)*. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF.
- Europäische Kommission. (2020). *Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – Den europäischen Verkehr fit für die Zukunft machen (COM(2020) 789 final)*. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF.
- Europäische Kommission. (2023). *Empfehlung (EU) 2023/550 der Kommission vom 8. März 2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität (C(2023) 1524)*. *Amtsblatt der Europäischen Union*, C 2023/2377. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377.
- Europäische Union. (2024). *Europäische Erklärung zum Radverkehr (C/2024/2377)*. *Amtsblatt der Europäischen Union*, C 2024/2377 (3. April 2024). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377.
- European Commission. (2012). *Towards low carbon transport in Europe*. Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/7573>.
- European Commission. (2023). *Best practice in boosting cycling modal share and creating safe, sustainable cities*. Urban Mobility Observatory (ELTIS). https://urban-mobility-observatory.transport.europa.eu/resources/case-studies/best-practice-boosting-cycling-modal-share-and-creating-safe-sustainable-cities_en.
- European Cyclists' Federation. (2024). *Using EU funds to promote cycling: Lessons learned from good practice examples*. European Cyclists' Federation. https://www.ecf.com/media/resources/2024/Using_EU_funds_to_promote_cycling_2024_07.pdf.
- European Cyclists' Federation. (o. J.). *About ECF*. European Cyclists' Federation. Abgerufen am 22. September 2025, von <https://www.ecf.com/en/about-us/about-ecf/>.
- Fietsberaad. (2023). *Fietsdeal Utrecht blijkt effectief*. Abgerufen am 11. Oktober 2025, von <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsdeal-Utrecht-blijkt-effectief>.
- Filippi, F. (2022). A paradigm shift for a transition to sustainable urban transport. *Sustainability*, 14(5), 2853.
- Fürst, D. (2001). Regional governance – ein neues Paradigma der Regionalwissenschaften? *Raumforschung und Raumordnung*, 59(5), 370–380.
- Gehl, J. (2001). *Life between buildings: Using public space* (4th ed.). Arkitektens Forlag.
- Gemeente Amsterdam. (2015). *Uitvoeringsagenda Mobiliteit*. Gemeente Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/uitvoeringsagenda-mobiliteit>.
- Gemeente Utrecht. (2021). *Mobiliteitsplan 2040*. Omgevingsvisie Utrecht. <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2021-07-mobiliteitsplan-2040.pdf>.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Aldine Publishing Company.
- Gössling, S., Choi, A., Dekker, K., & Metzler, D. (2019). The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union. *Ecological Economics*, 158, 65–74.

- Graaf, L., Werland, S., Lah, O., Martin, E., Mejia, A., Muñoz Barriga, M. R., Nguyen, H. T. T., Teko, E., & Shrestha, S. (2021). The other side of the (policy) coin: Analyzing exnovation policies for the urban mobility transition in eight cities around the globe. *Sustainability*, 13(16), 9045.
- Helfferich, C. (2022). Leitfaden- und Experteninterviews. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (2. Aufl., S. 875–892). Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Heller, J. (2021). *Aktive Mobilität in Wien: Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren (Endbericht vom 21.01.2021)*. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/57/2021/03/Vert_Ausw_Aktiv_Mobili_Endb_21.01.2021.pdf.
- Hertel, M., Horn, T., Klein, T., Philipp, K., Le Bris, J., Markscheffel, F., Reichel, D., & Vogl, S. (2024). *Kommunale Radverkehrsförderung beschleunigen – Planungsprozesse optimieren: Zusammenfassung der Ergebnisse des BMBF-Forschungsprojekts*. Deutsches Institut für Urbanistik.
- Hoffmann, S., Weyer, J., & Longen, J. (2017). Discontinuation of the automobility regime? An integrated approach to multi-level governance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103, 391–408.
- Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G., & Linnerud, K. (2020). Grand narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 65, 101454.
- Hull, A., & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: Can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, 2(1), 369–406.
- Jones, P. (2014). The evolution of urban mobility: The interplay of academic and policy perspectives. *IATSS Research*, 38(1), 7–13.
- Kern, K. (2019). Cities as leaders in EU multilevel climate governance: Embedded upscaling of local experiments in Europe. *Environmental Politics*, 28(1), 125–145.
- Kirejev, M., Gerstlberger, W., & Niine, T. (2024). Contrasting “smart mobility” and “sustainable mobility” in transport governance: The case of municipalities in Estonia. *Scientific Papers of the University of Pardubice. Series D, Faculty of Economics and Administration*, 32(1).
- Klimaaktiv. (o. J.). *Das Jobrad für Mitarbeitende*. Abgerufen am 11. Mai 2025, von <https://www.klimaaktivmobil.at/unternehmen/mobilitaet/arbeitsweg/jobrad>.
- Koglin, T., & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 214–222.
- Kuckartz, U., & Rädiker, S. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (5. Aufl.). Beltz.
- Kuhlmann, S., Stegmaier, P., & Konrad, K. (2019). The tentative governance of emerging science and technology – A conceptual introduction. *Research Policy*, 48(5), 1091–1097.
- Kuhn, T. (1962). *The structure of scientific revolutions*. University of Chicago Press.
- Lanvin, A., Charléty, J., Ferreol, G., Homann, A., Massey, E., Vermeulen, A., & Chasse, A. (2025). How to create a sustainable growth in bicycle traffic? The case of Paris. *Journal of Cycling and Micromobility Research*, 5, 100081.
- Leibetseder, B. (2009). Critical Mass: Eine neue soziale Bewegung. *Kontraste*, 15, 15–21.
- Leipold, H., Soucek, J., & Krista, S. (1981). *Hier wohnen wir: Wohnstraßen – Ein Beitrag zur Wohnumweltverbesserung und Stadterneuerung*. Kommunalwissenschaftliches Dokumentationszentrum.
- Levin-Keitel, M. (2014). Managing urban riverscapes: Towards a cultural perspective of land and water governance. *Water International*, 39(6), 842–857.
- Levin-Keitel, M., Allert, V., Gödde, J., Krasilnikova, N., Othengrafen, F., Pohlan, J., Wehrhahn, R., & Schmidt-Lauber, B. (2023). Mobilitätswende in Stadt und Land – Über eine räumliche Perspektive der Transformation zu nachhaltiger Mobilität. In *Jahrbuch StadtRegion 2021/2022* (S. 183–203). Springer.
- Litman, T. (1999). Exploring the paradigm shifts needed to reconcile transportation and sustainability objectives. *Transportation Research Record*, 1670(1), 8–12.

- Liu, J. H., & Shi, W. (2020). Understanding economic and business impacts of street improvements for bicycle and pedestrian mobility – A multicity multiapproach exploration. Transportation Research and Education Center (TREC), Portland State University.
- Logan, G., Somers, C., Baker, G., Connell, H., Gray, S., Kelly, P., McIntosh, E., Welsh, P., Gray, C. M., & Gill, J. M. R. (2023). Benefits, risks, barriers, and facilitators to cycling: A narrative review. *Frontiers in Sports and Active Living*, 5, 1168357.
- Lokonon, B. O. K., & Satoguina, H. (2023). Urbanization and transport energy consumption in African countries. *Environmental Science and Pollution Research*, 30(51), 111092–111098.
- Marsden, G., & Reardon, L. (2017). Questions of governance: Rethinking the study of transportation policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 101, 238–251.
- Martens, K. (2004). The bicycle as a feeding mode: Experiences from three European countries. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 9(4), 281–294.
- Martens, K. (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Routledge.
- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66, 101486.
- Mayring, P. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (13. Aufl.). Beltz.
- Meschik, M. (2008). *Planungshandbuch Radverkehr*. Springer.
- Misoch, S. (2019). *Qualitative Interviews* (2. Aufl.). De Gruyter Oldenbourg.
- Mobilitätsagentur Wien. (2025). *Radwegoffensive 2025*. Fahrrad Wien. Abgerufen am 30. Juli 2025, von <https://www.fahrradwien.at/radwegoffensive-2025/>.
- Mobilitätsagentur Wien. (o. J.). *Über uns*. Mobilitätsagentur Wien. Abgerufen am 30. Juli 2025, von <https://www.mobilitaetsagentur.at/ueber-uns/>.
- Moradi, A., & Vagnoni, E. (2018). A multi-level perspective analysis of urban mobility system dynamics: What are the future transition pathways? *Technological Forecasting and Social Change*, 126, 231–243.
- Nadler, B., & Vanek, R. (2023, Februar). *Radverkehrszählungen – Jahresbericht 2022*. nast consulting ZT GmbH; Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. https://www.nast.at/charts/theme/upload/static_file/jahresbericht_2022.pdf.
- Nischwitz, G., & Molitor, R. (2001). Regional Governance als Motor einer nachhaltigen Entwicklung? *Ökologisches Wirtschaften – Fachzeitschrift*, 16(3–4).
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., de Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: A systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21(4), 496–509.
- Oldenziel, R., & Trischler, H. (2016). *Cycling and recycling: Histories of sustainable practices*. Berghahn Books.
- Pablo-Romero, M. D. P., & Sánchez-Braza, A. (2017). Residential energy environmental Kuznets curve in the EU-28. *Energy*, 125, 44–54.
- Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien. (2011). *Martin Blum neuer Radverkehrs-Beauftragter der Stadt Wien*. Presse-Service der Stadt Wien. Abgerufen am 11. April 2025, von <https://presse.wien.gv.at/2011/09/20/martin-blum-neuer-radverkehrs-beauftragter-der-stadt-wien>.
- Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien. (2025). *Modal Split 2024: Weitere Zunahme bei Öffis und Radfahren, Zu-Fuß-Gehen nach wie vor auf Rekordniveau*. Presse-Service der Stadt Wien. Abgerufen am 11. April 2025, von <https://presse.wien.gv.at/presse/2025/03/16/modal-split-2024-weitere-zunahme-bei-oefis-und-radfahren-zu-fuss-gehen-nach-wie-vor-auf-rekordniveau>.
- Pucher, J. R., & Buehler, R. (2012). *City cycling* (1st ed.). MIT Press.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694.

- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50, S106–S125.
- Radeln in Döbling. (o. J.-a). *Über uns*. Abgerufen am 10. August 2025, von <https://radeln.wien/ueber-uns/>.
- Radeln in Döbling. (o. J.-b). *Unser Leitbild*. Abgerufen am 10. August 2025, von <https://radeln.wien/ueber-uns/unser-leitbild/>.
- Radlobby Österreich. (o. J.). *Radlobby Österreich*. Abgerufen am 16. August 2025, von <https://www.radlobby.at/oesterreich>.
- Radlobby Wien. (o. J.-a). *Über uns*. Abgerufen am 10. August 2025, von <https://www.radlobby.at/wien>.
- Radlobby Wien. (o. J.-b). *Bezirks-Radtreffs Wien*. Abgerufen am 10. August 2025, von <https://www.radlobby.at/wien/bezirksradtreffs-wien>.
- Raimund, W., & Bartana, B. (2023). *Mobilitätswende beginnt im Kopf: Wertewandel und Wissensbildung*. Umweltbundesamt.
- Reichow, H. B. (1959). *Die autogerechte Stadt: Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. O. Maier.
- Row, A. T. (1962). [Review of *The death and life of great American cities*, by J. Jacobs]. *The Yale Law Journal*, 71(8), 1597–1602.
- Schipper, F., Emanuel, M., & Oldenziel, R. (2020). Sustainable urban mobility in the present, past, and future. *Technology and Culture*, 61(1), 307–317.
- Stadt Graz. (2022). *Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2021*. Abgerufen am 20. Mai 2025, von <https://www.graz.at/cms/beitrag/10192604/8032890/mobilitaetsverhalten.html>.
- Stadt Wien. (1968). *Wiener Stadtverfassung (LGBl. für Wien Nr. 28/1968, in der geltenden Fassung)*. Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS). Abgerufen am 16. August 2025, von <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000308>.
- Stadt Wien. (2014). *STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien*. <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4897823?originalFilename=true>.
- Stadt Wien. (2015). *Fachkonzept Mobilität: Werkstattbericht 145*. MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Abgerufen am 11. Juni 2025, von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771>.
- Stadt Wien. (2024). *Entwicklung des Radverkehrsnetzes in Wien (2018–2024)*. Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. Abgerufen am 30. Mai 2025, von <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fakten-1.pdf>.
- Stadt Wien. (2025-a). *Der Wien-Plan: Stadtentwicklungsplan 2035*. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/wien-plan.pdf>.
- Stadt Wien. (2025-b). *Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Wien (LGBl. für Wien Nr. 17/1961 idgF)*. Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS). https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Gemeinderecht/GEMRE_WI_90101_V001_020_2025/GEMRE_WI_90101_V001_020_2025.pdf.
- Stadt Wien. (o. J.-a). *Historie des Wiener Radverkehrs*. Stadt Wien. Abgerufen am 11. März 2025, von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/historie.html>.
- Stadt Wien. (o. J.-b). *Zahlen und Fakten zum Wiener Radverkehrsnetz*. Abgerufen am 30. Mai 2025, von <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radnetz/fakten.html>.
- Stadt Wien. (o. J.-c). *Hauptradverkehrsnetz Wien*. Abgerufen am 30. Mai 2025, von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>.
- Stadt Wien. (o. J.-d). *MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung: Geschäftseinteilung*. Abgerufen am 30. Mai 2025, von <https://www.wien.gv.at/advuew/internet/AdvPrSrv.asp?Layout=geschaefteinteilung&Type=K&Hlayout=&STELLECD=1995060915103983>.
- Stadt Wien. (o. J.-e). *MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten: Unsere Leistungen*. Abgerufen am 30. Juli 2025, von <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma46/leistungen.html>.

- Stadt Wien. (o. J.-f). *Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau*. Abgerufen am 18. August 2025, von <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma28/>.
- Stadt Wien. (o. J.-g). *Ulli Sima – Amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung, Mobilität, Klimaschutz, Energie, Stadtwerke und BürgerInnenbeteiligung*. Stadt Wien. Abgerufen am 28. Juli 2025, von <https://www.wien.gv.at/kontakte/stadtregerung/ulli-sima.html>.
- Stadtrechnungshof Wien. (2023). *Bericht des Stadtrechnungshofes Wien: Radverkehr in Wien (StRH-V3330218/2023)*. <https://stadtrechnungshof.wien.gv.at/documents/27097802/28895485/04-06-StRH-V-330218-2023.pdf/d77e20e3-1d28-31db-eaeb-f4ea529c02db?t=1727689170989>.
- Statista. (2024). *EU & Eurozone – Urbanisierungsgrad bis 2023*. Abgerufen am 7. März 2025, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249028/umfrage/urbanisierung-in-der-europaeischen-union-eu/>.
- Stroope, J., Garn, A., & Cadmus-Bertram, L. (2022). Active transportation and self-reported change in physical activity. *Journal of Transport & Health*, 27, 101528.
- Stude, B., Kampel, E., Brezina, T., & Gallian, L. (2023, August). FreiRad – Teilhabe ist planbar – Kinder ändern das Stadtbild und die Infrastruktur. *PLANERIN: Mitgliederzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung*, 4, 59–60. <http://hdl.handle.net/20.500.12708/188498>.
- Sundfør, H. B., Fyhri, A., & Bjørnskau, T. (2020). A push to cycling – Exploring the e-bike’s role in overcoming barriers to bicycle use with a survey and an intervention study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 72, 204–218.
- Tsavachidis, M., & Petit, Y. L. (2022). Re-shaping urban mobility – Key to Europe’s green transition. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100014.
- Umweltbundesamt. (2024-a). *Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten*. Umweltbundesamt; Institut für Verbraucherpolitik & Deutsches Institut für Urbanistik (Difu).
- Umweltbundesamt. (2024-b). *Digitale Mobilitätsplattformen: Potenziale, Hemmnisse und Handlungsempfehlungen* (UBA Texte 94/2024). https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/94_2024_texte_digitale_mobilitaetsplattformen.pdf.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2018). *World urbanization prospects: The 2018 revision*. <https://population.un.org/wup/assets/WUP2018-Report.pdf>.
- Universität Graz. (o. J.). *A-Train: Automatisierte Transkription für qualitative Interviews*. Abgerufen am 30. Juli 2025, von <https://business-analytics.uni-graz.at/de/forschung/atrain/>.
- Urban Agenda for the EU. (2020). *Reinforcing multi-level cooperation and governance: Final report*. Europäische Kommission. https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/ua_pum_-_action_1_reinforcing_multi-level_cooperation_and_governance_-_final_report.pdf.
- Urry, J. (2004). The ‘system’ of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hrsg.). (2019). *Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen*. VCÖ.
- VCÖ. (2022). *Gesunde Städte durch gesunde Mobilität*. VCÖ.
- VCÖ. (o. J.). *Über VCÖ*. Abgerufen am 10. August 2025, von <https://vcoe.at/ueber-vcoe>.
- Vigar, G. (2000). Local “barriers” to environmentally sustainable transport planning. *Local Environment*, 5(1), 19–32.
- Wang, L. (2018). Barriers to implementing pro-cycling policies: A case study of Hamburg. *Sustainability*, 10(11), 4196.
- Wiener Linien. (2022). *Jahresrückblick 2021*. Abgerufen am 27. Mai 2025, von <https://www.wienerlinien.at/jahres%C3%BCckblick-2021>.
- Wiener Linien. (2024). *Modal Split: Drei Viertel der Wienerinnen setzen auf umweltfreundliche Fortbewegung*. Abgerufen am 7. März 2025, von <https://www.wienerlinien.at/news/modal-split-drei-viertel-der-wienerinnen-setzen-auf-umweltfreundliche-fortbewegung>.
- Wieser, B. (2021). Unruly users: Cycling governance in context. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9, 100281.
- Will, M.-E., Cornet, Y., & Munshi, T. (2020). Measuring road space consumption by transport modes: Toward a standard spatial efficiency assessment method and an application to the

- development scenarios of Rajkot City, India. *Journal of Transport and Land Use*, 13(1), 651–669.
- Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr. (2023). *Mobilitätswende in Stadt und Land – Klimaschutz und räumliche Gerechtigkeit als Transformationsziele des Verkehrs (Gutachten 01/2023)*. Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- Zhang, S., & Witlox, F. (2019). Analyzing the impact of different transport governance strategies on climate change. *Sustainability*, 12(1), 200.

Anhang

Interviewleitfaden 1 der Expert:inneninterviews

Dieser Interviewleitfaden dient der halbstrukturierten Durchführung von Expert:inneninterviews im Rahmen der Masterarbeit zum Thema: „Maßnahmen zur Radverkehrsförderung als Teil der Mobilitätswende in Wien: Eine Governance-Analyse der beteiligten Akteure und ihrer Strategien“.

Ziel ist es dabei, die zentrale Akteur:innen, deren Strategien, Herausforderungen und mögliche Zukunftsperspektiven in der Radverkehrsförderung Wiens zu identifizieren.

1. Einstieg: Könnten Sie sich und die Aufgaben Ihrer Organisation im Bereich der Radverkehrsförderung in Wien kurz vorstellen?

2. Einschätzung zur Radverkehrsentwicklung: Welche übergeordneten Ziele verfolgt Ihre Organisation Wien aktuell in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in Wien?

3. Maßnahmen & Strategien:

- Welche Maßnahmen oder Projekte halten Sie aktuell für besonders wirksam in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils?
- eventuell ergänzt durch: „...und woran machen Sie deren Wirksamkeit fest?

4. Governance & Zusammenarbeit:

4.1 Akteur:innennetzwerk & Zusammenarbeit:

- *Mit welchen Akteur:innen arbeitet Ihrer Organisation regelmäßig zusammen – etwa auf EU-Ebene, Landesebene, der Stadtverwaltung, der Bezirke oder zivilgesellschaftlichen Gruppen?*
- *Wie würden Sie die Qualität dieser Zusammenarbeit einschätzen?*

4.2 Governance-Strukturen & Kommunikation:

- *Erleben Sie die Governance dabei eher als hierarchisch geprägt (Top-down) oder als kooperativ/netzwerkbasiert?*
- *Wie läuft die Kommunikation in diesen Prozessen ab? Eher informell oder institutionell strukturiert?*

4.3 Rolle der Zivilgesellschaft:

- Welche Rolle spielen Partizipation und zivilgesellschaftliches Engagement in Ihrer Arbeit und der Governance des Radverkehrs?

5. Herausforderungen: Welche Herausforderungen oder Hemmnisse sehen Sie insbesondere in der Governance-Zusammenarbeit in Wien?

6. Ausblick: Welche Veränderungen wären aus Ihrer Sicht notwendig, um die Kooperation der beteiligten Akteur:innen zu verbessern?

7. Abschluss (optional falls Zeit reicht): Gibt es noch etwas, das Sie im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung in Wien oder zur Rolle der Radlobby Wien ergänzen möchten?

Interviewleitfaden 2 der Expert:inneninterviews

Dieser Interviewleitfaden dient der halbstrukturierten Durchführung von Expert:inneninterviews im Rahmen der Masterarbeit zum Thema: „Maßnahmen zur Radverkehrsförderung als Teil der Mobilitätswende in Wien: Eine Governance-Analyse der beteiligten Akteure und ihrer Strategien“.

Ziel ist es dabei, die zentrale Akteur:innen, deren Strategien, Herausforderungen und mögliche Zukunftsperspektiven in der Radverkehrsförderung Wiens zu identifizieren.

1. Einstieg: Könnten Sie sich und die Aufgaben ihrer Organisation im Bereich der Radverkehrsförderung in Wien kurz vorstellen?

2. Einschätzung zur Radverkehrsentwicklung: Welche übergeordneten Ziele verfolgt ihrer Organisation aktuell in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in Wien?

3. Maßnahmen & Strategien:

- Welche Maßnahmen oder Projekte halten Sie aktuell für besonders wirksam in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils?
- eventuell ergänzt durch: „...und woran machen Sie deren Wirksamkeit fest?

4. Governance Ebenen & Zusammenarbeit:

a) Besteht eine Zusammenarbeit ihrer Organisation mit Akteur:innen auf EU-Ebene?

Falls Zusammenarbeit besteht:

- Wie würden Sie die Qualität der Zusammenarbeit auf dieser Ebene einschätzen?
- *Erleben Sie die Governance auf dieser Ebene eher als hierarchisch geprägt (Top-down) oder als kooperativ/netzwerkbasierend?*
- Wie läuft die Kommunikation mit dieser Ebenen und Akteur:innen ab – eher informell oder institutionell organisiert?
- Was sind auf dieser Ebene aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen in der Zusammenarbeit?
- Was müsste sich Ihrer Meinung nach auf dieser Ebene verbessern, um die Kooperation zu stärken?

b) Besteht eine Zusammenarbeit ihrer Organisation mit Akteur:innen auf Bundesebene (z. B. Ministerien)

Falls Zusammenarbeit besteht:

- Wie würden Sie die Qualität der Zusammenarbeit auf dieser Ebene einschätzen?
- *Erleben Sie die Governance auf dieser Ebene eher als hierarchisch geprägt (Top-down) oder als kooperativ/netzwerkbasierend?*
- Wie läuft die Kommunikation mit dieser Ebenen und Akteur:innen ab – eher informell oder institutionell organisiert?
- Was sind auf dieser Ebene aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen in der Zusammenarbeit?
- Was müsste sich Ihrer Meinung nach auf dieser Ebene verbessern, um die Kooperation zu stärken?

c) Besteht eine Zusammenarbeit der Mobilitätsagentur ihrer Organisation mit der Stadt Wien (z. B. Magistratsabteilungen)

Falls Zusammenarbeit besteht:

- Wie würden Sie die Qualität der Zusammenarbeit auf dieser Ebene einschätzen?

- *Erleben Sie die Governance auf dieser Ebene eher als hierarchisch geprägt (Top-down) oder als kooperativ/netzwerkbasiert?*
- Wie läuft die Kommunikation mit dieser Ebenen und Akteur:innen ab – eher informell oder institutionell organisiert?
- Was sind auf dieser Ebene aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen in der Zusammenarbeit?
- Was müsste sich Ihrer Meinung nach auf dieser Ebene verbessern, um die Kooperation zu stärken?

d) Besteht eine Zusammenarbeit der Mobilitätsagentur ihrer Organisation der Bezirksebene (z.B. Bezirksvorstehung)

Falls Zusammenarbeit besteht:

- Wie würden Sie die Qualität der Zusammenarbeit auf dieser Ebene einschätzen?
- *Erleben Sie die Governance auf dieser Ebene eher als hierarchisch geprägt (Top-down) oder als kooperativ/netzwerkbasiert?*
- Wie läuft die Kommunikation mit dieser Ebenen und Akteur:innen ab – eher informell oder institutionell organisiert?
- Was sind auf dieser Ebene aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen in der Zusammenarbeit?
- Was müsste sich Ihrer Meinung nach auf dieser Ebene verbessern, um die Kooperation zu stärken?

e) Besteht eine Zusammenarbeit ihrer Organisation mit Zivilgesellschaftlichen Akteur:innen (z. B. Radlobby, Initiativen, NGOs)

Falls Zusammenarbeit besteht:

- Wie würden Sie die Qualität der Zusammenarbeit auf dieser Ebene einschätzen?
- *Erleben Sie die Governance auf dieser Ebene eher als hierarchisch geprägt (Top-down) oder als kooperativ/netzwerkbasiert?*
- Wie läuft die Kommunikation mit dieser Ebenen und Akteur:innen ab – eher informell oder institutionell organisiert?
- Was sind auf dieser Ebene aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen in der Zusammenarbeit?
- Was müsste sich Ihrer Meinung nach auf dieser Ebene verbessern, um die Kooperation zu stärken?
- Welche Rolle spielen Partizipation und zivilgesellschaftliches Engagement in Ihrer Arbeit und der Governance des Radverkehrs?

4.1. Zur Allgemeine Governance:

Welche Faktoren begünstigen bzw. behindern Ihrer Erfahrung nach eine gelingende Kooperation auf diesen Ebenen?

5. Herausforderungen: Welche Herausforderungen oder Hemmnisse sehen Sie insbesondere in der allgemeinen Governance-Zusammenarbeit in Wien?

6. Ausblick: Welche allgemeinen Veränderungen wären aus Ihrer Sicht notwendig, um die Kooperation zwischen allen beteiligten Akteur:innen zu verbessern?

7. Abschluss (optional falls Zeit reicht): Gibt es noch etwas, das Sie im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung in Wien oder zur Rolle ihrer Organisation ergänzen möchten?

Expert:inneninterview Zusammenfassungen

1. Experteninterview

mit Roland Romano (Radlobby Wien) – 23.06.2025 – 39:40 Minuten

Vorstellung

- Leiter der Abteilung Verkehrspolitik und Verkehrsplanung sowie Sprecher der Radlobby Wien, überparteiliche NGO zur Förderung des Alltagsradfahrens; Büro mit ca. fünf Vollzeitäquivalenten, Fokus auf systemische Fragestellungen und Überblicksarbeit (00:31–01:20).

Übergeordnete Ziele

- Wiederaufnahme eingestellter Förderprogramme; langfristig Erhöhung des Budgets auf ca. 50 € pro Einwohner:in/Jahr (= ca. 50 Mio. €) für mehr und qualitativ hochwertigere Infrastruktur (02:12–04:10)
- Anhebung baulicher Standards; viele Planungen noch auf Stand der 1990er Jahre ohne Beachtung aktueller RVS (02:12–04:10)
- Bezirksradstammtische seit 2013 zur Bearbeitung bezirksspezifischer Themen und Rückspiegelung auf Stadtebene (02:12–04:10)

Wirksame Maßnahmen / Projekte

- Schließen baulicher Lücken auf Hauptstraßen mit hohem Kfz-Verkehr oder Verkehrsverlagerung zur Beruhigung (z. B. Argentinierstraße) (04:46–05:33)
- Verkehrsberuhigung in Nebenstraßen (Superblocks, kostengünstige Verkehrsfilter) (04:46–05:33)
- Beispiele: Neubaugürtel (geschützter Radstreifen, Ampelreduktion), Czerninplatz, Supergrätzl Favoriten, Argentinierstraße als Fahrradstraße (05:45–06:37)

Kooperationspartner & Governance-Ebenen

- Enge Zusammenarbeit mit Fußgänger:innenlobby („Geht-Doch.Wien“) Begrünungsinitiativen, Wiener Linien, Gemeinden im Umland, Nachbarschaftsinitiativen (06:55–09:51)
- Fixer Austausch viermal jährlich mit Mobilitätsagentur Wien und Fußgänger:innenlobby (09:51–10:05)
- Kooperation mit AK, WK, Bezirkspolitik, Betrieben, Einkaufsgemeinschaften (06:55–09:51)
- Radlobby Österreich für Landes- und EU-Ebene, jährliche Herbstakademie (10:17–11:22)

Qualität der Zusammenarbeit

- Zivilgesellschaftlich: sehr konstruktiv, Fokus auf Gemeinsamkeiten statt Konflikte (11:59–12:59)
- Bezirksebene: intern gut (Kooperationsvereinbarungen), politisch oft Hemmschuh, große Unterschiede zwischen Bezirken (13:15–15:29)
- Stadtebene: mit Mobilitätsagentur kooperativ, mit Stadtpolitik eher Top-Down (19:28–20:35)

Rolle und Form der Kommunikation

- Zivilgesellschaft: überwiegend informell, E-Mail/Telefon/Treffen (22:06–22:44)
- Stadtverwaltung/Bezirke: institutionell strukturiert, Gremiensitzungen, formale Termine (22:06–23:00)

Partizipation & zivilgesellschaftliches Engagement

- Starke Einbindung, wo möglich; Aktivierung von Bürger:innen („Du kannst etwas verändern“) (23:28–24:06)
- Bezirksgruppen seit 2013 als zentrale Plattform; monatliche oder vierteljährliche Treffen (24:17–26:19)
- Jour-Fixe der Radlobby Wien: monatlich, offen für alle Aktiven, niederschwelliger Infoaustausch (26:31–27:39)

Herausforderungen / Hemmnisse

- Bürgerbeteiligung seit 2015 verstärkt, aber oft nur in frühen Projektphasen; Detailfragen meist vorgegeben (29:28–31:30)
- Kaum Partizipation bei Bezirksprojekten ohne Projektstatus; schwieriger Zugang zu Entscheidungsträger:innen (31:35–33:18)
- Politische Zurückhaltung aus Angst vor Vereinnahmung oder zu progressiver Wahrnehmung (33:31–34:42)

Verbesserungsvorschläge

- Jährliches Radvernetzungstreffen für Wien nach Vorbild anderer Bundesländer; informeller Austausch aller Akteure (35:45–37:25)
- Bezirks- oder Stadtteilebene: regelmäßige Treffen mit Vorträgen, Updates und offenem Austausch (38:45–38:51)

2. Experteninterview

mit Johanna Karl (Mobilitätsagentur Wien) – 26.06.2025 – 53:44 Minuten

Vorstellung & Aufgaben

- Seit 2011; Städtische Einrichtung zur Förderung aktiver Mobilität (Radfahren, Zufußgehen) seit 2013 auch Fußverkehr; „verlängerte Hand“ der Stadt (unter MA 28), fixes Budget, flexible Projektvergabe (00:46–03:15)
- Bereiche: Bewusstseinsarbeit (Radjahr 2013), Mobilitätsbildung (Schulmaterial), Grätzlrad/Transportrad-Förderungen, Infrastrukturkoordination; Barrierefreiheit-Expertise in Planungsgremien (00:46–03:15)

Übergeordnete Ziele

- Decken sich mit Wien Plan 2035: 85 % Wege im Umweltverbund bis 2030 (aktuell 75 %); PKW-Dichte 280→250/1.000 Ew.; „8–80“-Prinzip & Qualitätsstandards; Ausbau „Radhighways“ (Beispiel Nordroute, Argentinierstraße-Korridor) (03:29–06:59)
- Fokus nächste Periode: familienfreundliches, zusammenhängendes Netz & Prioritätenreihung (03:29–06:59)

Maßnahmen/Strategien (Wirksamkeit)

- Vergangene Jahre: hoher Mitteleinsatz → viele Bauvorhaben, Synergien mit anderen Baustellen (07:10–09:24)
- Künftig stärker: Wayfinding/Wegeleitsystem; zuerst Netz definieren, Lücken schließen (07:10–09:24)
- Familienfreundlich ≠ zwingend baulich getrennt (Bsp. Argentinierstraße als Fahrradstraße); Breiten nach Richtlinien (09:30–09:51)

Zusammenarbeit – EU-Ebene

- Austausch v. a. über Velo-city (Networking, Inputs; z. B. NL-Planer für Argentinierstraße); Martin Blum in europ. Netzwerken (10:29–13:29)
- Qualität/Natur/Kommunikation: wichtig, aber nicht strukturiert; kooperativ-netzwerkbasierend; informell über Konferenzen (14:17–15:34)
- Herausforderungen/Bedarf: Rechtsrahmen länderspezifisch; Konferenz nur punktuell; wenig institutionalisierte Stadt-Kooperationen; Zeitressourcen (15:54–17:31)

Zusammenarbeit – Bundesebene

- Gremien: AG Radverkehr (quartalsweise), AG Gehen, geplante gemeinsame AG; Radgipfel (jährlich), Fußverkehrsgipfel; klimaaktiv mobil (teils >50 % Kofinanzierung aktiver Mobilität in Wien) (17:50–22:34)
- Qualität: guter Austausch (22:53) | Governance: eher hierarchisch/institutionalisiert (24:24–24:49)
- Herausforderungen: keine gravierenden genannt (25:10–25:34)

Stadtverwaltung (MA 28/18/46, GGM)

- Kernteam Radverkehr (monatlich, von MA koordiniert; GGM, MA18/28/29/46, Baudirektion; teils „Kernteam Spezial“) täglicher Austausch (25:48–28:58)
- Qualität: sehr gut; Stadtrechnungshof bestätigte gute Zusammenarbeit; enger Kreis ca. 10–20 Personen (29:02–29:48)
- Governance/Kommunikation: Top-down-Impulse (politischer Wille) + kooperative Abstimmung; informell (laufende Abstimmungen) & institutionell (Audit-Kommission alle 2 Wochen) (29:55–33:00)
- Herausforderungen/Erfolge: anfängliche Akzeptanz in städt. Struktur; Vertrauensaufbau durch Projekte (Argentinierstraße als Aushängeschild) (33:05–34:01)

Bezirksebene

- Weniger institutionalisiert; MA28-Planungsreferent:innen als Schnittstelle; Bezirksradoffensiven (Floridsdorf, Donaustadt, Liesing, Favoriten); keine regelmäßigen Fixtermine (34:38–36:55)
- Qualität/Kommunikation: projektbezogen kooperativ (z. B. 4., 15. Bezirk); Bürger:innenabende bei größeren Vorhaben; Kommunikation überwiegend institutionell (37:02–39:48)
- Herausforderungen: Stadt-Bezirks-Interessenskonflikte; Mitfinanzierung; Fokus städt. Budget nur am Hauptradverkehrsnetz (40:09–41:38)

Zivilgesellschaft (Radlobby, „geht-doch“, Grätzellabore)

- Regeltermine mit Radlobby (quartalsweise; Themenliste vorab); teils gemeinsam mit „geht-doch“; Austausch auch mit Behindertenverbänden (41:56–43:06)

- Bezirksinitiativen: informell, persönliche Kontakte; Vorab-Infos vor Medienterminen, iterativer Austausch (43:16–44:29)
- Qualität/Governance/Kommunikation: gut; kooperativ-netzwerkbasierend; informell (mit formalen Elementen) (44:39–45:54)
- Herausforderungen/Verbesserung: früher (vor Budgetaufschwung) schwieriger; heute v. a. Umsetzbarkeit/Konflikte mit anderen Playern; Anliegen früher/strukturierter einbringen (46:22–49:02)

Gesamt-Governance & Ausblick

- Bessere Verankerung durch >10 Jahre Bestehen, Vertrauen Politik/Verwaltung; Radverkehr inzwischen einfacher als Fußverkehr (50:52–52:03)
- Verbesserungsbedarf: teils starre Verwaltungsstrukturen, Ressourcenengpässe, gelegentlich verspätete Einbindung; zugleich spürbare Modernisierung durch jüngere Mitarbeitende (52:17–53:38)

3. Experteninterview

mit Peter Kühnberger (DIALOGPLUS) – 28.06.2025 – 47:53 Minuten

Vorstellung

- DIALOGPLUS: Büro für nachhaltige Bezirks-/Stadtentwicklung; setzt, begleitet und moderiert Beteiligungsprozesse zu aktiver Mobilität (Grätzellabore/Lokale Agenda 21; Gebietsbetreuung Stadterneuerung in 22., 21., 19.) und bringt Perspektiven sonst nicht verteilter Gruppen ein (01:12–03:18).
- Rolle als „Drehscheibe“ zwischen engagierten Bürger:innen, Bezirkspolitik und Verwaltung (u. a. Gersthofer Platzl, Argentinierstraße, Postsportareal); Ziel: Verkehrsberuhigung und („minimalen“) Basis-Radinfrastruktur (03:34–05:36)
- Geschäftsführer-Aufgaben: Organisation/Finanzen, Qualitätssicherung, Vor-Ort-Arbeit mit viel Behörden-Know-how; weiterhin inhaltliche Projektarbeit (05:50–07:21).

Übergeordnete Ziele

- Lückenschlüsse am Hauptradnetz für durchgängige, sichere Routen – auch für verunsicherte Nutzer:innen (07:43–09:02).
- Qualitätsaufwertung bestehender, heute riskanter Lösungen (z. B. Mehrzweckstreifen Alserbachstraße/Dooring-Gefahr; gestiegene Radverkehrsfrequenzen und größere Räder/Lastenräder) (09:02–09:34).

Wirksame Maßnahmen / Projekte

- Politischer Handlungsmut auf Stadtebene und verbindliches Mitnehmen der Bezirke: Bezirke sollen sich zu Stadtzielen (z. B. STEP/Wien-Plan) bekennen; sonst „Sand im Getriebe“ (09:44–11:48).
- Bestätigung der prioritären Infrastrukturhebel: Lückenschlüsse & Qualitätsverbesserungen (11:48–11:51).

Kooperationspartner & Governance-Ebenen

- Stadt-Ebene: Zusammenarbeit mit Fachdienststellen, Mobilitätsagentur, Stadtratsbüros sowie projektbezogen mit Fachplaner:innen; DIALOGPLUS vermittelt zwischen Bürger:innen und Projekten (13:38–15:28; 17:02–19:23)
- EU/Bund: keine fachliche EU-Kooperation (Exkursionen als Lernformat); Bundesprojekte nur in anderen Themenfeldern (12:22–13:21).
- Eigene Stadtteilbüros (Grätzl-Labor/Gebietsbetreuung): kontinuierische Vor-Ort-Arbeit mit Öffnungszeiten; Rückspiegelung der Ergebnisse an Fachdienststellen; erstmals Umsetzungsbudget (z. B. Pavillonbegrünung Schubert-Park, Fahrradbügel im 15.) (17:02–19:23).

Qualität der Zusammenarbeit

- Fachdienststellen: stark personenabhängig; herausfordernd, innovative Themen bei Ressourcenknappheit zu platzieren (19:39–21:08).
- Mobilitätsagentur: „gut bis sehr gut“, aber enge Ressourcen; größtes Reibungsthema ist zu kurzes Zeitfenster für echte Beteiligung (24:36–27:18).
- Fachplaner:innen: sehr gut, auf Augenhöhe (30:01–30:30).
- Bezirke: grundsätzlich kooperativ; Qualität deutlich höher bei Mehrjahres-Präsenz (gute Erfahrung v. a. in 15., 18., 21., 22., auch 19.) (32:52–34:41).

Rolle und Form der Kommunikation

- Mit Fachdienststellen: formal über Bezirks-Jour-Fixes, oft wirksamer zusätzlich informell per Telefon (21:22–22:14).
- Mit Mobilitätsagentur: überwiegend ad-hoc/informell (Telefon/E-Mail); keine regelmäßige Gremienbeteiligung von DIALOGPLUS (27:35–28:24).
- Mit Bezirken: „Jour-Fixe plus informell“ (34:57–35:00).

Partizipation & zivilgesellschaftliches Engagement

- Breites Spektrum: Arbeit mit Hunderten Bürger:innen/Initiativen und Lobbys (Radlobby, „Geht-doch“); Methodenmix von Zukunftswerkstätten bis Social Media (37:06–38:39).
- Mit Verbänden: sehr gut, rein informell und kooperativ; Grenzen bei reinen Verhinderungsinitiativen (38:56–39:15; 39:24).
- Hoher Stellenwert von Beteiligung als Motor für Engagement/Multiplikation; Grätzl-Labore/ Gebietsbetreuung stärken Stadtgesellschaft (41:06–42:00).
- Bürger:innenarbeit: sehr heterogen (von Frust bis hohe Expertise; Beispiel: Datenerhebung Fahrradbügel im 15. Bezirk); Teilhabebarrieren durch fehlende Ressourcen (42:10–44:47).

Herausforderungen / Hemmnisse

- Bei Fachdienststellen: Interesse für neuartige Lösungen wecken; „richtiges Abholen“ der Ansprechpersonen (23:13–23:20).
- Top-down/kurzfristige Großprojekte stören kooperative Abläufe in Bezirken (35:09–36:08).
- Projektzeitplanung: größte Querschnitts-Herausforderung (45:36–45:43).
- Ressourcenknappheit in Dienststellen/Mobilitätsagentur/Beteiligung (45:46–45:58).
- Politische Wechsel blockieren/entschleunigen Umsetzung (Bsp. Schwedenplatz) (46:14–47:19).

Verbesserungsvorschläge

- Mehr junges, entscheidungsbefugtes Personal in Fachdienststellen; weniger „Standardantworten“ (23:32–24:26).
- Politisch verankerte Zeitfenster für Beteiligung einplanen (26:40–27:18).
- Längerfristige, planbare Straßenumbau-Pipelines für Bezirke (Ressourcen/Termine/Einbindung bis in Ausschreibungen) (36:08–36:58).
- Städtische Basisförderung für Zivilgesellschaft (Radlobby/„Geht-doch“ etc.) (40:37–40:51).
- Kleine Anerkennungen für stark engagierte Bürger:innen (z. B. Gutscheine) (44:54).
- Gemeinsames Verständnis über Qualitätsansprüche, Vorlaufzeiten und Auswirkungen von Prioritätenwechseln (47:28–47:47)

4. Experteninterview

mit Sabine Muhar (Radeln in Döbling) – 25.07.2025 – 31:50 Minuten

Vorstellung

- Mitglied bei Radeln in Döbling, zivilgesellschaftliche Bezirksgruppe unter dem Dach der Radlobby Wien, eigenständig agierend, erhält rechtliche und planerische Beratung sowie Schutzfunktion durch Radlobby (00:52–01:53).
- Gruppe besteht aus ehrenamtlich Engagierten mit spezifischem Know-how (Journalismus, Fotografie, Strategieentwicklung) (04:16–04:51).

„Übergeordnete Ziele

- Umverteilung des öffentlichen Raums, insbesondere Lückenschlüsse, Einbahnöffnungen, alltagspraktische Verbesserungen ohne große Kosten – nur politischer Wille erforderlich (05:09–05:48).

Wirksame Maßnahmen / Projekte

- Radweg Krottenbachstraße als „Game Changer“ – steigende Nutzung durch Kinder und ältere Menschen, Verbesserung für Rad- und Fußverkehr, sichtbarer Investitionsfokus (05:59–07:01).

Kooperationspartner & Governance-Ebenen

- **Bundesebene:** Einzelne Mitglieder nehmen an bundesweiten Radlobby-Treffen teil, kein struktureller Einfluss auf die Arbeit von Radeln in Döbling (07:34–08:21).
- **Stadtebene:** Kontakt zu Magistratsabteilungen, Büro Ulli Sima (selten persönlich, schriftlich spürbare Wahrnehmung), Mobilitätsagentur Wien als wichtigster Partner (09:13–10:15).
- **Bezirksebene:** Schwierige Zusammenarbeit mit Bezirksvorsteher (ÖVP) und Verkehrsbezirksrat, gute Kommunikation mit Grünen, SPÖ und NEOS (17:56–20:04).
- **Zivilgesellschaft:** Enge Zusammenarbeit mit Radlobby Wien und anderen Bezirksgruppen, Teilnahme an bezirksübergreifenden Treffen, Kooperation bei Veranstaltungen wie Critical Mass for Kids (22:21–24:18).

Qualität der Zusammenarbeit

- Magistrat: 4 (von 1 = sehr gut bis 5 = schlecht) (10:31–10:34); Büro Ulli Sima: 3 (10:48–10:50).
- Mobilitätsagentur: 2, sehr freundlich, aber strukturell schwache Anbindung an Stadtverwaltung (10:54–11:38).

- Bezirksebene: 5 (sehr schlecht) mit Vorsteher/Verkehrsbezirksrat, sehr gut mit anderen Parteien im Bezirk (19:36–20:58).
- Zivilgesellschaft: 2, auf Augenhöhe, freundlich (24:26–24:43).

Rolle und Form der Kommunikation

- Stadtebene: Schriftlich, institutionell schwach und nicht auf Augenhöhe (09:49–13:27).
- Bezirksebene: E-Mail, Telefon, persönliche Treffen – jedoch nicht mit Vorsteher/Verkehrsbezirksrat (20:04–21:06).
- Zivilgesellschaft: Völlig informell (24:49–24:57).

Herausforderungen / Hemmnisse

- Politische Abhängigkeiten zwischen Bezirksvorsteherung und Stadtverwaltung, Parkplätze als „politische Währung“ (13:39–15:19).
- Extreme Top-Down-Strukturen in Stadtverwaltung und Bezirksführung (11:58–12:56; 19:51)
- Alte, parteipolitische Feindbilder und verkrustete Strukturen (27:56–28:53).

Verbesserungsvorschläge

- Mehr politische Ehrlichkeit und Bereitschaft, für Umverteilungsziele auch unpopuläre Maßnahmen umzusetzen (15:39–16:33).
- Mehr direkte Gespräche zwischen Stadtverwaltung/Büro Ulli Sima und Bezirksgruppen; regelmäßige Treffen (16:40–17:35; 29:14–30:15).

Partizipation & zivilgesellschaftliches Engagement

- Aktive Beteiligung der Bürger:innen entscheidend; eigenes Engagement prägt auch das persönliche Erleben des Bezirks (26:50–27:30).
- Strukturell wichtig, dass Bürger:innen selbst gestalten und nicht nur erwarten, dass andere handeln (26:50–27:30).

Abschließende Bemerkung

- Engagement kann mühsam sein, macht aber Freude, wenn Erfolge sichtbar werden (z. B. Radweg Krottenbachstraße) (30:31–31:46)