

Volle Fahrt Richtung Verkehrswende

Wie Fahrradentscheide als direktdemokratisches Instrument die Republik erobern

Karsten Schäfer

Von Kritik an Politik zum Bürgerbegehren

Kaum ein gesellschaftlicher Diskurs hat in den vergangenen fünf Jahren derart rasant Fahrt aufgenommen wie die Klimadebatte. Vor dem Hintergrund des wahrscheinlichen Verfehlens der im Jahr 2015 in Paris vereinbarten Klimaziele (insbesondere des *Zwei-Grad-Ziels für die Erderwärmung*) werden die Forderungen nach konkreten Maßnahmen für den Umwelt- und Klimaschutz immer lauter. Diese betreffen die Produktion sowie den Konsum umweltintensiver Verbrauchsgüter. Auch der Verkehrssektor ist in den Fokus der Kritik geraten. Dieser ist in Deutschland aktuell für rund 20 Prozent aller CO²-Emissionen verantwortlich, wie eine Auswertung des Bundesumweltamtes beispielhaft für das Jahr 2017 zeigt¹. Das oberste Ziel der *Verkehrswende* ist es, den Verkehr effizienter und nachhaltiger zu machen. Dies betrifft neben dem Transportwesen vor allem den Individualverkehr. Hierbei ist das Auto als „des Deutschen liebstes Fortbewegungsmittel“ auf-

grund seiner dürftigen Klimabilanz zuletzt immer stärker in Verruf geraten. Insbesondere im urbanen Raum gibt es Alternativen. Neben dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfreut sich das Radfahren stetig wachsender Beliebtheit.

Im mittelfränkischen Erlangen (etwa 110.000 Einwohner) werden beispielsweise bereits heute² nach Angaben der „Initiative Radentscheid Erlangen“ 28 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt – Tendenz steigend. Dies deckt sich in etwa auch mit den Ergebnissen des letzten bundesweit durchgeführten „Fahrrad-Monitors“ aus dem Jahr 2019³. In einer Online-Befragung, bei der im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums mehr als 3.000 Deutsche zwischen 14 und 69 Jahren zur Fahrradnutzung befragt wurden, gaben 43 Prozent von ihnen an, das Fahrrad „mindestens mehrmals pro Woche“ (Fahrrad-Monitor 2019: S.38) zu benutzen. Im Vergleich zur Erhebung im Jahr 2015 ist dies ein Anstieg um 5 Prozentpunkte. Es ist davon auszugehen, dass der Trend sich bundesweit verstetigt. Die Gründe dafür liegen aus Sicht der Fahrradfahrer auf der Hand: Radfah-



Karsten Schäfer,
Masterstudent Politikwissenschaft mit Schwerpunkt Öffentliches Recht.
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

ren ist erstens gesund und leise, zweitens umweltfreundlich und drittens kostensparend. Unterstützt wird dieser Trend durch das Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs. Gegenwärtig ist bereits etwa jedes zehnte regelmäßig genutzte Fahrrad auf diese Weise motorisiert – auch hier vermelden Produzenten und Händler in den letzten Jahren stetig wachsende Absatzzahlen⁴.

Obwohl also die Fahrradbegeisterung bundesweit wächst, fühlt sich eine Mehrheit der Radnutzer gleichzeitig politisch unzureichend repräsentiert. Auch das zeigen die Ergebnisse der Fahrrad-Monitore der vergangenen Jahre. 2019 gaben lediglich zwei Prozent der Befragten der Bundesregierung in Sachen Fahrradfreundlichkeit die Schulnote eins („sehr fahrradfreundlich“). Dagegen verteilten neun Prozent der Befragten die Schulnote sechs („gar nicht fahrradfreundlich“) und 20 Prozent die Schulnote fünf. Vergleichbar stellen sich die Zustimmungswerte für die Landesregierungen sowie die Kommunalpolitik dar (Fahrrad-Monitor 2019: S. 55ff.). Auffällig ist, dass sich die Werte im Vergleich zu den Jahren 2017 und 2015 nicht signifikant verändert haben. Zwar gab es vereinzelt leichte Verschiebungen in der Beurteilung der einzelnen Regierungsebenen, der grundsätzliche Tenor blieb aber unverändert: Ein relativ großer Anteil der Befragten ist mit der Performanz der Bundesregierung sowie der jeweilig verantwortlichen Landes- beziehungsweise Kommunalregierung unzufrieden.

Vor diesem Hintergrund erscheint es wenig überraschend, dass sich in den vergangenen rund fünf Jahren im gesamten Bundesgebiet zahlreiche Bürgerinitiativen gegründet haben, die sich für eine bessere Fahrradinfrastruktur einsetzen. Mittels direktdemokratischer Instrumente wie dem Bürgerbegehren oder dem Bürgerentscheid⁵ versuchen sie, die politischen Entscheidungsträger, insbesondere auf der Kommunal- und Landesebene, zu konkreten Maßnahmen im Bereich Fahrradverkehr zu bewegen und die finanziellen Ausgaben hierfür deutlich zu erhöhen. Und tatsächlich zahlen sich die Aktionen bundesweit aus: Bereits im Februar 2018 bekam Berlin als erstes Bundesland ein eigenständiges Fahrradgesetz. Ende 2019 folgte Nordrhein-Westfalen (NRW) mit einem vergleichbaren Gesetz.

Parallel hierzu laufen in nahezu allen Bundesländern weitere Bürgerbegehren – sogenannte *Radentscheide* – die sich dafür einsetzen, dass dem Großthema Fahrradverkehr künftig auch auf kommunaler Ebene höhere Aufmerksamkeit zuteilwird. Fast überall erhalten diese Initiativen großen Zuspruch seitens der Bevölkerung. Vielerorts schaffen sie mühelos die gesetzlich festgelegten Quoren, wodurch sich die jeweiligen Parlamente schließlich verpflichtend dem Thema annehmen mussten.

Um verständlich zu machen, warum diese Initiativen im gesamten Bundesgebiet so erfolgreich sind, beleuchtet dieser Beitrag zunächst die generellen Ziele der Fahrradfreunde bevor die konkreten Fallbeispiele Berlin, NRW und Bayern vertieft betrachtet werden.

Die allgemeinen Ziele der Radentscheide und -gesetze in Deutschland

Generell gesprochen zielen alle Volksinitiativen zum Großthema Radfahren auf eine verbesserte Radinfrastruktur im jeweiligen kommunenspezifischen Kontext ab. Dabei geht es vor allem darum, den Fahrradverkehr auf eine „höhere Stufe“ zu stellen, und dies auf zwei Ebenen: Erstens, was die Wahrnehmung der Bedeutung des Fahrradverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsarten, insbesondere dem Autoverkehr, betrifft. Zweitens setzen sich die Initiativen für eine bessere finanzielle Ausstattung des Radverkehrs ein. Verviesen wird hier auf die üblicherweise um ein Vielfaches höheren Ausgaben für den Kfz-Verkehr, obwohl dieser insbesondere im dicht bebauten städtischen Raum nicht als zukunftsfähiges Modell gilt. Unter dem Schlagwort *Flächengerechtigkeit* wird argumentiert, dass dem Autoverkehr deutlich mehr Fahrbahnfläche zur Verfügung stehe als dem Rad- und auch dem Fußgängerverkehr. Flankierend wird kritisiert, dass Parkflächen für Autos häufig Radwege durchkreuzten oder „grüne Wellen“ auf Autos, nicht aber auf Radfahrer ausgelegt seien. Darüber hinaus seien viele Radwege nicht breit genug, um darauf auch mit den immer häufiger genutzten Kinderanhängern und Lastenrädern fahren zu können. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls

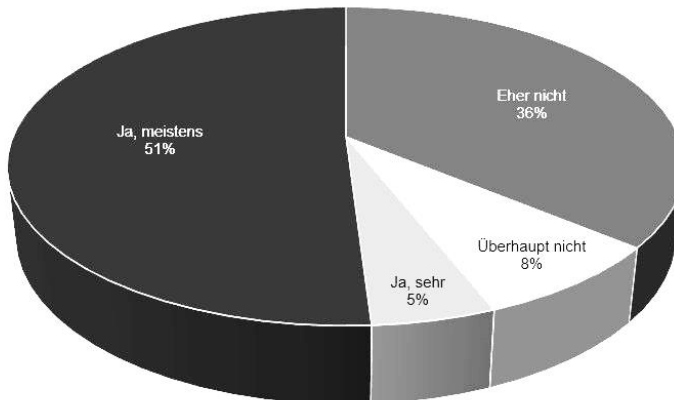
benämgt, dass Überholmanöver auf einigen Radwegabschnitten nicht oder nur schwer möglich seien, was in Zeiten von immer schneller fahrenden E-Bikes auch als Sicherheitsrisiko erachtet wird.

Generell zielen die Initiativen darauf ab, den Fahrradverkehr sicherer zu machen. Mit Sorge verweisen die Aktivisten auf die jährlich steigende Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Radfahrer. Beispielsweise kamen allein im ersten Halbjahr 2019 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 158 Radfahrer ums Leben – ein Anstieg von 11,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum⁶. Gängige Erklärungsfaktoren hierfür sind das generell immer höher werdende Verkehrsaufkommen oder auch die stetig steigende durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit. Doch die Initiatoren der Radentscheide führen die aus ihrer Sicht alar-

mierende Entwicklung nicht nur darauf zurück. Vielmehr argumentieren sie, dass die Infrastruktur vielerorts unzureichend für den Fahrradverkehr ausgelegt sei. Konkret kritisiert werden unübersichtliche Kreuzungen oder auch gefährlich konstruierte Zu- und Ausfahrten für Kraftfahrzeuge. Entsprechend fordern sie, die gesamte Verkehrsführung künftig am *ungeschützten Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrer* auszurichten. Tatsächlich deckt sich diese Problemwahrnehmung offensichtlich mit jener bei gewichtigen Teilen der Bevölkerung. Zwar gab im Fahrradmonitor 2019 etwas mehr als die Hälfte der Befragten (56 Prozent) an, sich im Straßenverkehr „sehr sicher“ oder „meistens sicher“ zu fühlen. Aber acht Prozent der Befragten antwortete auf die entsprechende Frage, sie fühlten sich „überhaupt nicht sicher“ und 36 Prozent sie fühlten sich „eher nicht sicher“ (vgl. Grafik).

Abb. 1: Subjektives Sicherheitsgefühl

Subjektives Sicherheitsgefühl: "Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Radfahren?"



Quelle: Fahrrad-Monitor 2019, Seite 65.

Eine genauere Aufschlüsselung der Angaben lässt erkennen, dass die empfundene Unsicherheit vor allem in größeren Kommunen – insbesondere in Großstädten – auftritt und überwiegend wie folgt begründet wird (Mehrfachnennungen möglich): „Zu viel Verkehr“ (68 Prozent), „Rücksichtslose Autofahrende“ (68 Prozent), „zu wenig separate

Radwege“ (59 Prozent), „dass zu schnell mit Autos gefahren wird“ (56 Prozent) sowie „Plötzlich geöffnete Pkw-Türen“ (53 Prozent) (Fahrrad-Monitor 2019: S. 65ff.).

Eine weitere durch die Bürgerinitiativen thematisierte Frage ist die nach ausreichend Abstellfläche für Fahrräder. Hier wird die aktuelle Situa-

tion in nahezu allen Kommunen, wo es eine Radentscheid-Initiative gibt, als mangelhaft eingestuft. Gefordert werden in diesem Zusammenhang immer häufiger Fahrrad-Parkhäuser – vergleichbar mit dem konventionellen Modell für Autos, nur eben für Fahrräder. Zwar gebe es solche Häuser bereits in einigen deutschen Städten, beispielsweise in Bamberg oder Karlsruhe. Ende 2020 soll laut Presseberichten eines in Berlin in Betrieb genommen werden. Gleichwohl bestehe in vielen Städten massiver Bedarf, das Angebot einzurichten oder auszubauen. Als Vorbild dienen den Initiativen dabei vor allem Städte in europäischen Nachbarländern.

So gibt es im niederländischen Utrecht das aktuell größte Fahrradparkhaus der Welt mit 12.500 Abstellplätzen. Es befindet sich in unmittelbarer Bahnhofsnähe, was insbesondere zum Umsteigen auf den Sattel sowie zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs bewegen, und somit vorwiegend Berufspendler ansprechen soll. Doch nicht nur durch Lage und Sicherheit werden Anreize zur Nutzung geschaffen, sondern auch über den Preis: Die ersten 24 Stunden Parkzeit sind kostenlos, danach entfällt lediglich eine kleine Gebühr von 1,25 Euro pro Tag⁷.

Als weiteres Positivbeispiel wird das dänische Kopenhagen genannt. Die dortige Verwaltung zielt bereits seit den 1970er Jahren darauf ab, die Stadt fahrradfreundlich zu gestalten. Dies geschieht zum einen über konkrete politische Zielsetzungen, etwa die Reduktion der Parkflächen für Autos um jährlich drei Prozent. Damit soll zusätzliche Fläche für den Radverkehr gewonnen werden. Zum anderen hat es die Stadt Kopenhagen auch geschafft, dem Radfahren eine höhere *wahrgenommene politische Bedeutung* einzuräumen. Dadurch ist Radfahren heute fest im kulturellen Bewusstsein der Stadt verankert⁸.

Klar ist jedoch, dass Städte wie Utrecht oder Kopenhagen den Wandel zur Fahrradstadt nicht ohne eine deutliche Aufstockung der finanziellen Mittel für den Radverkehr geschafft hätten. Eine Greenpeace-Studie aus dem Jahr 2018 zeigt, dass deutsche Städte im Vergleich deutlich weniger Geld für den Radverkehr ausgaben als zahlreiche europäische Nachbarn. Demnach führt Stuttgart die „deutsche Tabelle“ zwar an – jedoch lediglich mit fünf Euro pro Einwohner und Jahr. Schluss-

licht der deutschen Städte ist in dieser Studie München mit 2,30 Euro pro Einwohner und Jahr. Zum Vergleich: In Utrecht lagen die Ausgaben im selben Zeitraum bei 132 Euro pro Einwohner und Jahr, in Kopenhagen bei 35,60 Euro. In der niederländischen Hauptstadt Amsterdam lagen die Ausgaben bei elf Euro pro Einwohner und Jahr, in Berlin hingegen bei 4,70 Euro⁹.

Die Bürgerinitiativen nehmen Fahrt auf – den Anfang machte Berlin

Vor diesem Hintergrund haben sich in Deutschland bereits im Jahr 2015 die ersten Bürgerinitiativen mit dem erklärten Ziel gegründet, das Thema Radfahren weiter oben auf die politische Agenda zu setzen. Dass dies mittels direktdemokratischer Instrumente innerhalb kurzer Zeit gelingen kann, zeigt das Beispiel Berlin¹⁰: In der Hauptstadt wurde die Absicht, einen entsprechenden Fahrrad-Volksentscheid einzuleiten, am 11. Dezember 2015 durch einen Pressebericht erstmals öffentlich. Vorgetragen wurden zehn konkret auf Berlin abgestimmte Ziele¹¹, die wenige Tage später öffentlichkeitswirksam mit einem symbolischen Fahrrad ans „Rote Rathaus“ angebracht wurden. Beteiligt waren dabei nach Angaben der Initiatoren zunächst nur rund 30 Personen, doch in den folgenden Wochen wuchs die Unterstützung stetig. Das Ergebnis war, dass bereits am 24. Februar 2016 ein erster Entwurf des *Berliner Radverkehrsgesetzes* der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Bereits nach drei Monaten übergab die Initiative schließlich den fertig ausgestalteten Gesetzentwurf dem Berliner Senat¹². Das Prozedere¹³ sieht diesen Schritt auf dem Weg zu einem direktdemokratisch-initiierten Gesetz zwingend vor. Freilich lag der Fokus der Initiatoren in dieser Zeit auf dem Bemühen, die Berliner Bevölkerung zu aktivieren und zu einer Unterschrift für ihr Begehren zu gewinnen. Vom Beginn der Unterschriftensammlung am 16. Mai 2016 bis zur Übergabe der Unterschriftenliste an das zuständige Büro am 14. Juni 2016 wurden 105.425 Unterschriften gesammelt. Eine derart starke Anteilnahme aus der Bevölkerung war im Vorfeld mutmaßlich von kaum jemandem erwartet worden. Das Ergebnis war, dass

die Zukunft des Radverkehrs eines der bestimmenden Themen des anstehenden Wahlkampfes zum Berliner Abgeordnetenhaus wurde. Mehrfach fanden in dieser Zeit Treffen zwischen Vertretern der Politik und der Bürgerinitiative statt – die Ziele des Radgesetzes waren endgültig auf der politischen Agenda angekommen. Im Anschluss an die Wahl am 18. September 2016 nach der sich ein rot-rot-grünes Regierungsbündnis bildete, verkündeten die Regierungsparteien erstmals, dass es ein neues Mobilitätsgesetz geben werde, das die Ziele der Bürgerinitiative übernimmt. Dafür würden 50 Millionen Euro jährlich in den Radverkehr investiert. Nach zahlreichen weiteren Treffen, Sitzungen und öffentlichkeitswirksamen Aktionen ging das Gesetz in den parlamentarischen Prozess, ehe es im Februar im Senat und im Juni 2018 schließlich im Abgeordnetenhaus mehrheitlich beschlossen wurde und im Juli in Kraft trat¹⁴.

Berlin wurde hinsichtlich der bundesweit angestoßenen Fahrrad-Initiativen eine Art Vorreiter. Ende des Jahres 2019 hat NRW als zweites Bundesland die Vorlage eines Radgesetzes beschlossen. Auf der Grundlage von mehr als 206.000 Unterschriften, die in ganz NRW durch die Volksinitiative *Aufbruch Fahrrad* gesammelt wurden, beauftragte der Düsseldorfer Landtag die schwarz-gelbe Landesregierung, ein entsprechendes Gesetz zur Abstimmung vorzulegen. Wann dies der Fall sein wird, ist derzeit noch unbekannt. Nach Presseberichten soll das Gesetz in jedem Fall aber in der aktuellen Legislaturperiode (gewählt wird planmäßig wieder im Mai 2022) implementiert werden¹⁵. Dies wird gewiss auch nötig sein, wenn das anvisierte Ziel der Volksinitiative, den Radverkehrsanteil von derzeit rund acht Prozent auf 25 Prozent bis zum Jahr 2025 zu erhöhen, realisiert werden soll.

Kritik bleibt nicht aus

Ähnliche Entwicklungen lassen sich derzeit in Bayern beobachten – auch dort werden die Forderungen nach einem landesweit einheitlich geltenden Fahrradgesetz lauter. Zwar werden auf kommunaler Ebene schon Fahrradentscheide debattiert und wurden zum Teil auch umgesetzt, beispielsweise in München, Würzburg oder Bamberg. Jedoch blieb der Durchbruch für ein bayernweit

geltenden Fahrradgesetzes bislang aus, vor allem weil die regierende CSU sich lange Zeit gegen ein solches Gesetz ausgesprochen hatte. Aufschluss über die Positionen aller Parteien und Wählerlisten zum Fahrradverkehr allgemein sowie zum Radgesetz im Speziellen gibt eine Untersuchung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) Bayern, veröffentlicht vor der Landtagswahl 2018. Bei der Bewertung der Fahrradfreundlichkeit erreichten die Grünen die beste Platzierung, gefolgt von der Linken, den Freien Wählern und der SPD. Schlusslicht ist die dauerregierende CSU¹⁶. Der ADFC begründet die Benotung damit, dass das Wort „Fahrrad“ sowohl im Partei- als auch im Regierungsprogramm „nahezu nicht existiere“. Dagegen werde mehrfach betont, dass Bayern auch in Zukunft ein „Autoland“ bleiben solle.

Die CSU hat sich auf ihrem Parteitag im Oktober 2019 zwar nun auch für ein landesweites Radgesetz ausgesprochen¹⁷. Und doch veranschaulicht das bayerische Beispiel das Grundproblem der gesamten Debatte: Während die Fahrradlobby aus ihrer Sicht für *Flächengerechtigkeit* kämpft, sehen viele BürgerInnen den Kfz-Verkehr durch diese Forderung zunehmend in Gefahr und lehnen die Ziele der Fahrrad-Initiativen ab. Spürbar ist dies beispielsweise auf kommunaler Ebene. Einerseits leisten Tausende BürgerInnen ihre Unterschrift bei den jeweiligen kommunalen Bürgerbegehren: Beispielsweise haben im Sommer 2019 rund 160.000 Münchner für die Ziele des städtischen Radentscheids unterschrieben. Das waren mehr als doppelt so viele als nach dem vorgegebenem Quorum nötig gewesen wären¹⁸, ähnlich das Bild in Bamberg, Regensburg oder Würzburg. Andererseits wird in den genannten Städten auch Kritik geäußert, die als stellvertretend für die Bedenken in der Gesamtdebatte angesehen werden kann. Im Würzburger Fall, wo der Stadtrat die Ziele des Radentscheids angesichts der hohen Unterschriftenzahlen rasch als eigenen Beschluss übernahm, äußerte die dortige Industrie- und Handelskammer (IHK) die Überlegung, dass dies unverhältnismäßig stark den Autoverkehr belastete¹⁹. Dieses Argument lässt sich in vielen Kommunen wiederfinden. Verviesen wird dabei häufig auf die auswärtig wohnenden Pendler, die auf die Benutzung des Autos angewiesen seien, um überhaupt zur Arbeit zu kommen.

Problematisiert wird auch die Zukunft des Einzelhandels. Eine deutliche Einschränkung des Autoverkehrs zugunsten des Radverkehrs bedrohe viele Einzelhändler, da Kunden nach gängigem Einkaufsbedarf vorwiegend mit dem Auto einkauften, so die Argumentation. Belegt wird diese These in einigen Fällen nicht. Dennoch wird das durch die Bürgerinitiativen langfristig angestrebte Ziel von autofreien Innenstädten von einigen Kritikern pauschal als „unrealistisch“ eingestuft.

Ausblick

In Berlin und NRW haben Bürgerinitiativen erfolgreich für Fahrradgesetze geworden. Andere Länder, darunter Bayern, könnten bald folgen. Doch damit ist die Geschichte gewiss nicht zu Ende. Vielmehr wird es für die bisher erfolgreichen Initiativen nun darum gehen, die Einhaltung der Vereinbarungen und gesetzten Ziele seitens der Landes- und Kommunalverantwortlichen immer wieder aufs Neue zu überprüfen und gegebenenfalls korrigierend einzuschreiten. Denn noch scheint in einigen Fällen unklar, wie ernst die politischen Entscheidungsträger ihre Ankündigung, die Fahrradinfrastruktur nachhaltig verbessern und eine Mobilitätswende einleiten zu wollen, wirklich nehmen. Die vielen Stimmen aus der Bevölkerung, die sich für einen spürbaren Ausbau der Fahrradinfrastruktur stark machen, scheinen aber auf den verschiedenen politischen Ebenen gehört und berücksichtigt werden. Die Argumente für den Autoverkehr verlieren an Gewicht, denn Meldungen über die negativen Umweltfolgen des motorisierten Verkehrs – etwa überhöhte Schadstoffwerte in Innenstädten – gehen einher mit immer neuen Berichten zur durch parkende Autos verursachten Platznot, zu langen Staus und massiven Lärmbelästigungen an viel befahrenen Straßen.

Ignorieren werden die Entscheidungsträger auf allen Regierungsebenen das Thema Radverkehr künftig nicht können – dies hat bereits die Wahl 2016 in Berlin verdeutlicht. Welche Auswirkungen die Zukunft der Verkehrspolitik auf das Stimmverhalten der Wählerschaft haben kann, zeigt sich aktuell auch am Beispiel Paris. Im dortigen Wahlkampf ist die Thematik allgegenwärtig und wird mitentscheidend über den Ausgang der

Wahl sein²⁰. Dasselbe gilt, wie dargestellt, in zahlreichen anderen europäischen Großstädten. Entsprechend vielsagend zitiert die Süddeutsche Zeitung den früheren Umweltbürgermeister Kopenhagens: „Wann immer ihn ein Bürgermeister irgendwo auf der Welt fragte, wie Kopenhagen sich all die Investitionen ins Fahrrad leisten konnte, sei seine Antwort stets dieselbe: ‚Wie kannst du dir es leisten, das nicht zu tun?‘“, heißt es in einem 2019 erschienenen Artikel über die Bedeutung des Fahrradverkehrs in der dänischen Hauptstadt²¹.

Anmerkungen

- 1 Umweltbundesamt (2019): *Kohlendioxid-Emissionen im Vergleich zu anderen Treibhausgasen*, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland/kohlendioxid-emissionen-im-vergleich-zu-anderen-treibhausgasen> (Stand: 06.03.2020)
- 2 „Heute“ meint den Zeitraum der Erstellung dieses Beitrages im Frühjahr 2020.
- 3 Fahrrad-Monitor Deutschland 2019, abrufbar unter: [abrhttps://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile) (Stand: 08.03.2020)
- 4 www.tagesschau.de (2019): *Verkaufszahlen steigen Fahrrad-Boom dank E-Bikes*, abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/fahrrad-pedelec-elektrobike-101.html> (Stand: 08.03.2020)
- 5 Diese Begriffe werden auf kommunaler Ebene verwendet. Analog angewandte Verfahren auf der Landesebene heißen entsprechend „Volksbegehren“ beziehungsweise „Volksentscheid“.
- 6 Wundersee, Philipp (2019): *Mehr Radfahrer sterben bei Unfällen*, abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/inland/verkehrstote-radfahrer-unfaelle-101.html> (Stand: 10.03.2020)
- 7 Ausführlichere Informationen zu ihrem Parkhaus stellt die Stadt Utrecht unter folgendem Link zur Verfügung:

- <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/> (Stand: 11.03.2020)
- 8

www.diamantrad.com (2019): *Fahrradstadt Kopenhagen*, abrufbar unter: https://www.diamantrad.com/blog/fahrradstadt-kopenhagen/#Fahrradpolitik_Wie_und_wann_wurde_Kopenhagen_zur_Fahrradstadt (Stand: 11.03.2020)
- 9

Greenpeace Deutschland (2018): Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken, abrufbar unter: <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf> (Stand: 11.03.2020)
- 10

Hinter dem Bündnis „Volksentscheid Fahrrad“ steht der eingetragene Verein „Changing Cities“.
- 11

Die zehn Ziele sowie eine detaillierte Chronik der Ereignisse sind unter folgendem Link abrufbar: <https://volksentscheid-fahrrad.de/> (Stand: 13.03.2020)
- 12

Volksentscheid Fahrrad (2016): *Fahrrad-Gesetz fertiggestellt und dem Senat zur Kostenschätzung übergeben*, abrufbar unter: <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/2016/04/11/das-radg-ist-fertiggestellt-und-dem-senat-zur-kostenschaetzung-uebergeben-1070/> (Stand: 20.03.2020)
- 13

Die formaljuristischen Vorschriften zum Prozedere ergeben sich aus Artikel 61-63 Berliner Landesverfassung in Verbindung mit Paragraph 14 Satz 2 Berliner Abstimmungsgesetz.
- 14

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2018): *Berliner Mobilitätsgesetz*, abrufbar unter: <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/> (Stand: 17.03.2020)
- 15

TAZ (2019): *NRW bekommt Radgesetz*, abrufbar unter: <https://taz.de/Volksinitiative-Rad-erfolgreich/15647324/> (Stand: 17.03.2020)
- 16

ADFC Bayern: *Landtagswahl 2018 – wie fahrradfreundlich sind die Parteien?*, abrufbar unter: <https://www.radgesetz-bayern.de/wahlpruefsteine-fazit/> (Stand: 19.03.2020)
- 17

ADFC Bayern (2019): *CSU will nun doch ein Radgesetz für Bayern*, abrufbar unter: <https://bayern.adfc.de/pressemitteilung/csu-will-nun-doch-ein-rad-gesetz-fuer-bayern/> (Stand: 19.03.2020)
- 18

Bayerischer Rundfunk (2019): *160.000 Unterschriften für Radentscheid in München*, abrufbar unter: <https://www.br.de/nachrichten/bayern/160-000-unterschriften-fuer-radentscheid-in-muenchen,RVEt5nG> (Stand: 19.03.2020)
- 19

Welsch, Holger (2019): *Würzburger Radbeschluss – viel Zustimmung, aber auch Kritik*, in: Mainpost, 27. September 2019, abrufbar unter: <https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/Wuerzburger-Radbeschluss-Viel-Zustimmung-aber-auch-Kritik;art735,10321718>
- 20

Schubert, Christian (2020): *Kampf um Paris*, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 07. März 2020, S.21.
- 21

Strittmatter, Kai (2019): *Blaupause für die Fahrradstadt*, in: Süddeutsche Zeitung, 16. Januar 2019, abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kopenhagen-blaupause-fuer-die-fahrradstadt-1.4290142> (Stand: 24.03.2020)