

# Masterarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades  
Master

**Technische Hochschule Wildau**

**Fachbereich Ingenieur- und Naturwissenschaften**

**Studiengang Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen (M. Eng.)**

**Thema (deutsch):** Auswirkungen von zivilgesellschaftlicher Planungskommunikation zu Radverkehrsmaßnahmen auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen, am Beispiel des Monitorings des Berliner Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities.

**Thema (englisch):** Effects of civil society planning communication on cycling measures on the work of administrative staff, using the example of the monitoring of the Berlin Mobility Act by the association Changing Cities.

Autor/in: Moritz Eiliko Plehn

Seminargruppe: RVM/221

Betreuer/in: Prof. Dr.-Ing. Christian Rudolph

Zweitgutachter/in: Dr. rer. pol. Kerstin Stark

Spätestmögliche Abgabe: 09.01.2024

Eingereicht am: 30.11.2023

# Masterarbeit

Antrag vom: 27.07.2023

Name:	Moritz Eiliko Plehn	Matrikel-Nr.:	50132713
Studiengang:	Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen	Seminargruppe:	RVM/221
Betreuende/r Hochschuldozent/in:	Prof. Dr.-Ing. Christian Rudolph	Beginn der Arbeit:	09.08.2023
Zweitgutachter/in:	Dr. rer. pol. Kerstin Stark	Abgabetermin:	09.01.2024
Themensteller (z.B. Betrieb, Institution, Behörde):	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt - Institut für Verkehrsforschung	Fachliche Betreuungsperson des Themenstellers:	Kerstin Stark
		Straße:	Rudower Chaussee 7
		PLZ, Ort:	12489 Berlin

## Kurzthema

Auswirkungen von zivilgesellschaftlicher Planungskommunikation zu Radverkehrsmaßnahmen auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen, am Beispiel des Monitorings des Berliner Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities.

## Kurzthema in Englisch

Effects of civil society planning communication on cycling measures on the work of administrative staff, using the example of the monitoring of the Berlin Mobility Act by the association Changing Cities.

## Zielstellung

Beantwortung der Frage, wie sich öffentlicher Druck mit Hilfe von Planungskommunikation auf die Verwaltung auswirkt.

## Inhaltliche Anforderungen / Teilaufgaben

- Erarbeitung von Vor- und Nachteilen eines zivilgesellschaftlichen Monitorings auf Verwaltungen und ihre Mitarbeiter\*innen.
- Weiterentwicklung des Begriffs der Planungskommunikation, um die Aspekte des zivilgesellschaftlichen Engagements über die Kommunikation in der Planungsphase hinaus.
- Erstellung einer Übersicht, wie Verwaltungsmitarbeiter\*innen von einem zivilgesellschaftlichen Monitoring profitieren können.
- Erarbeitung von Beispielen, worauf sich Planungskommunikation in anderen Problemstellungen anwenden ließe.

## Sprache der Arbeit

Deutsch

Konsultationen erfolgen nach Vereinbarung mit dem betreuenden Hochschullehrer.

Prof. Dr.-Ing. Christian Rudolph	Dr. rer. pol. Kerstin Stark	Moritz Eiliko Plehn	<i>genehmigt</i>
(Hochschuldozent/in)	(Zweitgutachter/in)	(Student/in)	(Prüfungsausschuss)

Eingang der Abschlussarbeit \_\_\_\_\_

Sperrvermerk  Ja  Nein

## Kurzfassung

Das Ziel dieser Masterarbeit ist es, die Einflüsse zivilgesellschaftlicher Planungskommunikation von Radverkehrsmaßnahmen auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen zu erforschen. Dafür wird das Monitoring des Berliner Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities als Beispiel genutzt. Die Zielgruppen dieser Arbeit sind insbesondere Verwaltungsmitarbeiter\*innen und zivilgesellschaftliche Akteur\*innen, die ein Monitoring durchführen wollen, aber auch die interessierte Wissenschaft. In einem ersten Schritt wurde die einschlägige Literatur analysiert, um dann in einem zweiten Schritt mit Hilfe von Experteninterviews die gewonnen Erkenntnisse der Analyse zu überprüfen. Die Interviews wurden mit Verwaltungsmitarbeiter\*innen, Politiker\*innen und Aktivist\*innen durchgeführt. Daraus wurden im Anschluss die bestehenden Einflüsse des Monitorings, Empfehlungen für ein Vorgehen beim Monitoring und eine neue Definition für die Planungskommunikation abgeleitet. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass ein Monitoring von Radverkehrsmaßnahmen die Arbeit von Verwaltungsangestellten beeinflussen kann. Dabei reicht das mögliche Spektrum der Beeinflussung von Vor- und Nachteilen für die Arbeit über die Entstehung einer Ebene der Kooperation zwischen Zivilbevölkerung, Verwaltung und Politik bis zu Einflüssen auf die Motivation der Angestellten. Insbesondere die Einflüsse auf die Motivation sollten in weiteren Forschungen vertieft untersucht werden.

## Abstract

The aim of this master's thesis is to investigate the effects of civil society planning communication of cycling measures on the work of administrative staff. The monitoring of the Berlin Mobility Act by the Changing Cities association is used as an example. The work provides insights that could be of particular interest to administrative staff and civil society actors who want to carry out monitoring, but also to academia. In a first step, the relevant literature was analyzed in order to then, in a second step, verify the findings of the analysis with the help of expert interviews. The interviews were conducted with administrative staff, politicians and activists. From this, the existing influences, recommendations for a monitoring procedure and a new definition for planning communication were derived. The results show that the monitoring of cycling measures can influence the work of administrative staff. The possible spectrum of influence ranges from advantages and disadvantages for their work, to the development of a level of cooperation between civil society, administration and politics, to influences on the motivation of administrative staff. The influences on motivation in particular should be investigated in greater depth in further research.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzfassung</b> .....	<b>III</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>IV</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>V</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>VII</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Theoretischer Hintergrund</b> .....	<b>4</b>
2.1 Bürger*innenbeteiligung.....	6
2.1.1 Definition.....	7
2.1.2 Bürger*innenbeteiligung bei Infrastrukturprojekten.....	7
2.1.3 Die vier Dimensionen der Beteiligung.....	9
2.2 Planungskommunikation .....	11
2.2.1 Definition.....	12
2.2.2 FixMyCity als Best-Practice-Beispiel .....	13
2.3 Monitoring .....	14
2.3.1 Definition.....	15
2.3.2 Das zivilgesellschaftliche Monitoring.....	15
2.3.3 Exkurs Berliner Mobilitätsgesetz.....	16
2.3.4 Monitoring des Berliner Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities e.V.....	20
2.3.5 Weitere Beispiele aus der Praxis .....	21
2.3.6 Vergleich von offiziellem und zivilgesellschaftlichem Monitoring.....	26
2.4 Motivation.....	28
2.4.1 Definition.....	28
2.4.2 Motivation von Verwaltungsmitarbeiter*innen .....	29
<b>3 Methodik</b> .....	<b>31</b>
3.1 Semistrukturiertes Interview.....	31
3.1.1 Erstellung des Interviewleitfadens .....	32
3.1.2 Akquise der Interviewpartner*innen .....	35
3.1.3 Durchführung der Interviews.....	35
3.2 Interviewauswertung.....	36
<b>4 Ergebnisse</b> .....	<b>38</b>
4.1 Gründe für die langsame Umsetzung des Mobilitätsgesetzes .....	38
4.2 Verwaltungsinternes Monitoring.....	39
4.3 Verbindliche externe Umsetzungskontrolle.....	41
4.4 Vorteile eines externen Monitorings .....	43
4.5 Nachteile eines externen Monitorings.....	46

4.6 Anforderungen an ein externes Monitoring.....	48
4.7 Auswirkungen auf die Motivation der Verwaltungsmitarbeiter*innen .....	52
4.8 Verständnis des Begriffs Planungskommunikation.....	55
4.9 Situation in Hamburg.....	56
<b>5 Diskussion .....</b>	<b>57</b>
5.1 Positiver Effekt auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter*innen.....	57
5.2 Ebene der Zusammenarbeit.....	60
5.3 Motivation für Verwaltungsmitarbeiter*innen.....	62
5.4 Empfehlungskatalog für zivilgesellschaftliche Monitorings .....	65
5.5 Bewertung des Monitorings des Mobilitätsgesetzes.....	66
5.6 Planungskommunikation neu definiert .....	68
<b>6 Ausblick.....</b>	<b>70</b>
<b>7 Fazit .....</b>	<b>72</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>VIII</b>
<b>Anhang 1: Interviewleitfaden .....</b>	<b>XVIII</b>
<b>Selbstständigkeitserklärung.....</b>	<b>XIX</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Internes vs. externes Monitoring (nach Kurz und Kubek 2021) .....27

## 1 Einleitung

Die Geschwindigkeit und Leichtigkeit, mit der ein\*e Radfahrer\*in vorankommt, hängt teilweise mit dem körperlichen Einsatz zusammen, allerdings auch mit dem Wind. Ob es Gegen- oder Rückenwind gibt, ist entscheidend, um das Ziel schnell zu erreichen. Die politischen Rahmenbedingungen für den Radverkehr kann mit dem Radfahren selbst verglichen werden (vgl. Feddes et al. 2021, S. 152). Während in fahrradfreundlichen Städten wie Amsterdam bereits seit langer Zeit ein politischer Rückenwind für den Radverkehr herrscht (ebd. S.153), ist in Deutschland und insbesondere Berlin die politische Situation schwieriger, wie zuletzt der mit dem Regierungswechsel einhergehende Radwegeausbaustopp verdeutlicht hat (vgl. Klages 2023). Grundsätzlich sind in deutschen Großstädten die Menschen oft unzufrieden mit der Verkehrssituation im Radverkehr (vgl. Follmer und Gruschwitz 2019, S. 25), wofür einer der Gründe im jahrelangen Fokus auf den Kfz-Verkehr liegt (vgl. Fishedick et al. 2017, S. 25). Das 2018 verabschiedete Berliner Mobilitätsgesetz hat die Situation für den Radverkehr positiv beeinflussen können (vgl. Becker und Sterz 2021, S. 14) und den politischen Gegenwind in der Entwicklung Berlins mit einer Reihe von Maßnahmen zu einer fahrradfreundlichen Stadt verringern können. Die wichtigsten Maßnahmen sind dabei die verankerte Vision-Zero, die Entwicklung eines Radverkehrsplans (RVP) und die Vorgabe, dass zwei Planungsstellen pro Bezirk für den Radverkehr geschaffen werden (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021, §§ 10, 37 und 40). Jedoch möchte die Berliner CDU-Fraktion dieses für den Radverkehr fortschrittliche Gesetz ändern (vgl. Latz 2023). Dagegen protestieren Vereine aus der Zivilgesellschaft sowie politische, wissenschaftliche und wirtschaftliche Vertreter\*innen in einem offenen Brief an die Regierung Berlins (vgl. Changing Cities e.V. 2023b).

Wenn bekannt wäre, welche Effekte das Mobilitätsgesetz ausgelöst hat, gäbe es mehr Argumente gegen die Änderung des Gesetzes. Jedoch ist fünf Jahre nach Einführung nicht klar, wie der Umsetzungsstand des Gesetzes ist. Es gibt einen jährlichen Fortschrittsbericht Fahrrad der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, der jedoch nicht alle Aspekte des Mobilitätsgesetzes aufgreift (vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2023, S. 4). Daher hat sich der Verein Changing Cities e.V., der auch bei der Entwicklung des Gesetzes eine maßgebliche Rolle gespielt hat, vorgenommen, ein eigenes zivilgesellschaftliches Monitoring durchzuführen (vgl. Changing Cities e.V. 2023a), an welchem der Verfasser dieser Masterarbeit im Rahmen einer Anstellung als Werkstudent mitwirkt. Das Monitoring wird dabei als ein Instrument der Planungskommunikation und Bottom-up-Bürger\*innenbeteiligung angesehen, indem es der Zivilgesellschaft ein Instrument zur Kontrolle der Verwaltung bietet. Da die Verwaltungsmitarbeiter\*innen einen entscheidenden Einfluss auf die Umsetzung von Gesetzen haben (vgl. Hasse 2003, S. 149), wird mit dieser Abschlussarbeit der Einfluss des Monitorings des Mobilitätsgesetzes auf die Arbeit der Verwaltungsmitarbeiter\*innen untersucht. Damit soll die Forschungsfrage *„Inwiefern wird die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen durch ein zivilgesellschaftliches Monitoring des Mobilitätsgesetzes beeinflusst?“* beantwortet und zur Verkleinerung der bestehenden Forschungslücke zu dem Thema beigetragen werden. Insbesondere soll untersucht werden, inwiefern die Motivation der Mitarbeiter\*innen durch ein Monitoring beeinflusst wird. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Begriff der Planungskommunikation, der eine neue Einordnung erfahren soll.

Um diese Aufgabe zu bearbeiten, wird zunächst der aktuelle Wissensstand mittels Literaturanalyse in einem theoretischen Rahmen dargelegt, um einen adäquaten Wissensstand über das Thema zu erhalten und Hypothesen zu entwickeln. Zentrale Begriffe sind dabei die Bürger\*innenbeteiligung, die Planungskommunikation, das Monitoring und die

Motivation. Um das erarbeitete Wissen zu vertiefen und die entwickelten Hypothesen in der Praxis zu überprüfen, wurde in einem nächsten Schritt ein Interviewleitfaden für semistrukturierte Interviews erstellt, der bei neun Expert\*inneninterviews mit Verwaltungsmitarbeiter\*innen sowie politischen Vertreter\*innen und zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen Anwendung fand und im Kapitel der Methodik vorgestellt wird. Im Anschluss an die Interviews wurden diese transkribiert und per qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet. Die Ergebnisse dieser Auswertung werden im fünften Kapitel dieser Arbeit mit den Erkenntnissen der Literaturanalyse verglichen und diskutiert. Daraus wird abschließend ein Empfehlungskatalog für ein ideales Monitoring und eine neue Definition für den Begriff der Planungskommunikation entwickelt. Vor einem abschließenden Fazit werden die sich während der Arbeit ergebenden Fragestellungen im Ausblick dargelegt und weiterer Forschungsbedarf aufgedeckt.

## 2 Theoretischer Hintergrund

Das Fahrrad als Verkehrsmittel spielt bei vielen Mitarbeiter\*innen in der Verwaltung immer noch eine geringe Rolle. So bestimmen private Autos und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in vielen deutschen Städten weiterhin den Verkehr (vgl. Fishedick et al. 2017, S. 25). Die Kfz-Zentriertheit als Leitgedanke ist immer noch stark unter Verwaltungsmitarbeiter\*innen vertreten. So hat eine Befragung von 155 Verwaltungsangestellten, die sich mit dem Radverkehr in Österreich beschäftigen, ergeben, dass es sich bei der Priorität von nachhaltigem Verkehr eher um eine rhetorische Taktik handelt als um einen tatsächlichen Umsetzungsplan (vgl. Brezina et al. 2022, S. 8). Auch in anderen Studien wird das taktische Ausrufen der Verkehrswende bestätigt (vgl. Sagaris 2015, S. 77; Vanhuyse et al. 2023, S. 11). Insbesondere der Mangel an jungen Verwaltungsmitarbeiter\*innen führt zu einer stärkeren Kfz-Zentriertheit (vgl. Brezina et al. 2022, S. 8). Dies könnte daran liegen, dass Verwaltungsmitarbeiter\*innen im Verkehrsbereich meistens ältere Männer mit über 15 Jahren Erfahrung sind (vgl. Brezina et al. 2021, S. 86 f.). Ihre grundlegende Vorstellung von Verkehr haben sie durch eine Kfz-zentrierte Sozialisation und Ausbildung sowie jahrelange Praxis verfestigt und zeigen sich dadurch weniger offen für Innovationen (ebd.). Ein weiterer Grund für die Kfz-Zentriertheit könnte darin liegen, dass in der bundespolitischen Verkehrspolitik weiterhin zentrale Akteursgruppen „*stark in der Automobilindustrie oder verwandten Branchen verwurzelt*“ (Schneidmesser 2022, S. 141) sind. Somit führt die wirtschaftliche Dominanz des Autos zu einer Marginalisierung des Fahrrads in politischer Hinsicht (ebd.). Dies wirkt sich auch auf die Regelwerke aus, die weiterhin eine echte Verkehrswende verhindern und die Nutzung des Autos bestärken (vgl. Glaser et al. 2020, S. 1 f.). Das ist problematisch, da gerade Verwaltungsmitarbeiter\*innen eine Schlüsselrolle in der Umsetzung der Verkehrswende zu kommt (vgl.

Schneidmesser et al. 2020, S. 11). Um diesem Problem zu begegnen, können moderne politische Ansätze helfen und die Stimmung der Bevölkerung positiv beeinflussen.

Studien zeigen, dass sich insbesondere eine effiziente Verwaltung im Sinne des Good-Governance-Ansatzes auf das persönliche Wohlbefinden der Anwohner\*innen auswirkt (vgl. Cárcaba et al. 2022, S. 8). Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung übersetzt Good Governance mit „*guter Regierungsführung*“ (vgl. Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) 2023). Dabei ist allerdings zu beachten, dass unter dem Begriff Governance in der Regel auch die Art und Weise, in der ein Staat Entscheidungen trifft, verstanden wird (ebd.). Good Governance zeichnet sich durch Transparenz und Effektivität aus und legt Rechenschaft ab (ebd.). Eine starke Governance ist auch nötig, um eine effektive Klimapolitik zu unterstützen und die Folgen des Klimawandels abzumildern (vgl. Tønnesen et al. 2022, S. 315). Good Governance ist also auch in der Verkehrsentwicklung das Ziel:

*„Aus Perspektive zukünftiger Generationen ist der Status Quo im Verkehrsbereich nicht mehr tolerierbar, eine Transformation, insbesondere des Stadtverkehrs, ist unabdinglich.“*

(Rammert und Sternkopf 2019, S. 7)

Für Änderungen im Verkehrssektor plädierte im Jahr 2005 bereits W. Canzler, er beobachtete, dass alle Effizienzgewinne in anderen Sektoren im Verkehrssektor annulliert werden (vgl. Canzler 2014, S. 230). Um die notwendigen Änderungen durch verwaltungskulturellen Wandel anzustoßen, wird ein modernes Verständnis administrativer Governance benötigt (ebd., S. 237-239). Ein Instrument, um dies aufzubauen und zu unterstützen, kann die Bürger\*innenbeteiligung sein.

## 2.1 Bürger\*innenbeteiligung

Partizipation oder Bürger\*innenbeteiligung ist ein wichtiges politisches Instrument. Sie kam erstmals in den 1970er Jahren in der Stadtentwicklung als Reaktion auf den Wunsch vieler Bürger\*innen nach einer Demokratisierung der Planung auf (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2020, S. 39). Eine repräsentative Umfrage im Auftrag der Bertelsmann Stiftung hat ergeben, dass bei Infrastrukturprojekten 89% der Bürger\*innen ein Mitspracherecht wünschen (vgl. Sommer 2015, S. 4). Durch offene und kooperative Prozesse in die Veränderung der eigenen Nachbarschaft und die politischen Debatten im Bereich der Stadtentwicklung eingebunden zu werden, ist Bürger\*innen wichtig (vgl. Stuke 2023, S. 12).

*„Auf diese Weise möchten sie ein Stück Stadt selbstbestimmt, manchmal in Eigenregie, manchmal in Kooperation mit Politik und Verwaltung, gestalten. Quasi: Stadt ‚machen.“*

(Stuke 2023, S. 12)

Dieser Wunsch sollte nicht ignoriert werden, da Bürger\*innen mehr Transparenz und Partizipation einfordern (vgl. Etezadzadeh 2015, S. 32).

### 2.1.1 Definition

*„Der Begriff »Bürgerbeteiligung« wird [...] gemäß der in der Politikwissenschaft verbreiteten Definition von Max Kaase genutzt, d.h. als Bezeichnung von Handlungen und Verhaltensweisen, die Bürgerinnen und Bürger freiwillig und mit dem Ziel verfolgen, Entscheidungen auf den verschiedenen Ebenen des politisch-administrativen Systems zu beeinflussen.“*

(Nanz und Fritsche 2012, S. 134)

Es gibt viele verschiedene Beteiligungsformate mit unterschiedlichen Stärken und Schwächen. Die Anwendung dieser ist durch viele Leitfäden und Praxisbeispiele wie bspw. dem „Handbuch Bürgerbeteiligung“ von P. Nanz und M. Fritsche (ebd.) oder dem „Handbuch der Partizipation“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2011) begleitet worden. In dieser Arbeit werden sie allerdings mit Ausnahme des zivilgesellschaftlichen Monitorings nicht vertiefend betrachtet. Die Formate können auf viele verschiedene Projekte angewendet werden, jedoch bieten insbesondere Infrastrukturprojekte eine gute Möglichkeit gesellschaftliche Teilhabe anzuwenden, da sie alle Menschen im Alltag betreffen.

### 2.1.2 Bürger\*innenbeteiligung bei Infrastrukturprojekten

Bürger\*innenbeteiligung bei Infrastrukturprojekten ist ein wichtiges Instrument, um Akzeptanz für diese zu schaffen und Proteste und Widerstände gegen sie zu verringern (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2014, S. 9 f.). Dabei wird sie sowohl auf bundesweiter Ebene bei der Entwicklung des Bundesverkehrswegeplans (ebd., S. 23) als auch auf regionaler Ebene im Raumordnungsverfahren (vgl. Kufeld 2009, S. 63) oder

auf lokaler Ebene bei der konkreten Gestaltung der Nachbarschaft im Rahmen von Planfeststellungsverfahren eingesetzt (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2014, S. 57). Studien zeigen, dass die Bürger\*innen in der Planungsphase eine sehr hohe Bereitschaft haben, sich zu engagieren, die Hälfte der Befragten kann sich eine intensive Teilnahme daran vorstellen (vgl. Renkamp o. J.), insbesondere wenn Mobilitätspolitik als Teilhabepolitik zu verstehen ist (vgl. Daubitz 2022, S. 79). Bürger\*innenbeteiligung ist beliebt und kann von politischen Kräften nicht ignoriert werden (vgl. Nanz und Fritsche 2012, S. 9), zusätzlich wird sie als Grundstein einer guten Planungspraxis angesehen, da Planer\*innen neue Ansichten durch die Bürger\*innen erlangen können (vgl. Seltzer und Mahmoudi 2013, S. 1). Die Beteiligung muss dabei nicht von der Politik gestartet werden (Top-down), sondern kann auch aus der Bevölkerung initiiert sein (Bottom-up), wie das Beispiel der Umgestaltung des Bergmannkiezes zeigt (vgl. Heinrichs und Jarass 2020, S. 951). Als Voraussetzung für eine echte Bürger\*innenbeteiligung müssen sich jedoch Politiker\*innen auf den Bottom-up-Prozess einlassen und die Top-down-Politik zurückfahren (vgl. Nanz und Fritsche 2012, S. 12 f.).

Ein Garant dafür, dass mit einer Bürger\*innenbeteiligung jedes Infrastrukturprojekt eine hohe Akzeptanz erfährt, gibt es jedoch nicht (vgl. Renkamp o. J.). Dies kann zum einen am Projektgegenstand liegen oder an der Form der Beteiligung. Wenn die Beteiligung erst spät im Verlauf des Projekts als Reaktion auf unerwarteten Widerstand startet, ist eine erfolgreiche Beteiligung schwer durchzuführen (vgl. Sommer 2015, S. 4). Diese Erkenntnis korreliert mit der Theorie des Partizipationsdilemmas, wonach frühzeitige Beteiligung viel Raum für Einfluss durch die Bevölkerung lässt, jedoch oft auf geringes Interesse an einer Teilnahme stößt, da die Betroffenheit nicht unmittelbar erkennbar ist (vgl. Stuke 2023, S. 37). Wenn die Betroffenheit durch die kurz bevorstehende Umsetzung jedoch deutlich erkennbar ist, besteht nur noch ein geringer Einfluss auf die Planung, aber großes

Interesse in der Bevölkerung (ebd.). Ein Beispiel für ein gescheitertes Beteiligungsformat ist der Radsicherheitsdialog aus dem Jahr 2013, zu dem die Berliner Regierung einlud (vgl. Schneidmesser 2022, S. 143). Dabei wurden von fast 30.000 Berliner\*innen auf einer Website über 5000 Orte gesammelt, an denen sich Radfahrer\*innen unsicher fühlten (ebd.). Jedoch wurde von diesen Orten nur einer nach zwei Jahren nennenswert verbessert (ebd.). Wenn die Beteiligung bestimmte Voraussetzungen erfüllt, wird diese Gefahr vermindert.

### 2.1.3 Die vier Dimensionen der Beteiligung

Ein niedriges Level an Partizipation kann zu einer geringen Akzeptanz eines Projektes oder einer Maßnahme führen (vgl. Duarte et al. 2022, S. 18). Ein Scheitern der Beteiligung ist auch möglich, wenn nicht alle vier Dimensionen der Beteiligung beachtet werden (vgl. Sommer 2015, S. 4). Die erste Dimension ist die Legitimierung. Diese ist zwar bereits durch die demokratischen Prozesse in Deutschland gewährleistet, jedoch müssen große Projekte eine zusätzliche Legitimation durch die Bevölkerung erfahren, um gerechtfertigt zu sein (ebd., S. 5). Das Projekt Stuttgart 21 sollte als mahnendes Beispiel dienen, in dem der gesetzlichen Legitimität durch eine Protestbewegung schnell widersprochen wurde (vgl. Teune 2021). Akzeptanz ist die zweite Dimension. Sie entsteht, wenn eine maximale Beteiligung verbunden mit maximaler Zustimmung erreicht werden kann (vgl. Sommer 2015, S. 6). Akzeptierte Projekte können eine langwierige Unterstützung durch die Bevölkerung erlangen, während lediglich legitime Projekte möglicherweise nur eine kurze Unterstützung erhalten (ebd.). Dabei spielt auch die persönliche Identifikation mit der geplanten Maßnahme eine wichtige Rolle. Menschen, die sich mit einer Maßnahme emotional identifizieren können, zeigen eine höhere Akzeptanz ihr gegenüber (vgl. Becker und Renn 2019, S. 115), wobei die Akzeptanz von Toleranz über positive Einstellung bis zu

aktivem Engagement gesteigert werden kann (ebd., S.112 f.). Die dritte Dimension ist die Qualität, die mit einer Beteiligung erreicht werden kann (vgl. Sommer 2015, S. 8). Es wäre erwartbar, dass bei einer Beteiligung vieler Menschen nur ein Kompromiss ausgehandelt werden kann, der das ursprüngliche Ziel verfehlt oder verwässert. Es zeigt sich jedoch, dass durch eine gelungene Beteiligung eine höhere Qualität der Ergebnisse erzielt wird, da Folgen und Betroffenheiten besser gesammelt werden können (ebd.). Um diese hohe Qualität zu erreichen, ist es jedoch nötig, keine Ergebnisse von vornherein festzulegen (vgl. Nanz und Fritsche 2012, S. 12 f.). Die vierte Dimension der Beteiligung ist die Emanzipation. Sie ermöglicht es den Bürger\*innen von Zuschauer\*innen zu aktiven Gestalter\*innen zu werden und im Zentrum der Beteiligung zu stehen (vgl. Sommer 2015, S. 8 f.).

*„Denn wer als Anbieter eines Beteiligungsprozesses die Bürgerinnen und Bürger im Fokus hat, der versteht sich als Dienstleister und Ermöglicher eines ergebnisorientierten Diskurses, nicht als Regisseur einer Inszenierung.“*

(Sommer 2015, S. 9)

Mit dieser Dimension wird auch eine möglicherweise vorhandene „not in my backyard“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2020, S. 112) -Mentalität adressiert, die durch eine emanzipierende Beteiligung frühzeitig erkannt werden kann. Zusätzlich ließe sich so die weiterhin bestehende Gerechtigkeitslücke im Straßenverkehr schließen. So stehen den Kfz weiterhin von der Allgemeinheit finanzierte Parkstände an den Fahrbahnrandern zur Verfügung, die nur von Autobesitzer\*innen genutzt werden können (vgl. Daubitz 2022, S. 85). Diese Gerechtigkeitslücke kann durch eine neue „Aufteilung und Bepreisung des öffentlichen Raumes“ (Canzler 2019, o.S.) mit Hilfe von emanzipatorischen

Beteiligungsformaten adressiert und verringert werden (vgl. Daubitz 2022, S. 77 f.), denn beim Streit um Infrastrukturprojekte ist nicht nur die Lage bzw. Existenz des Bauwerks entscheidend, sondern auch die Mobilitätspraktiken und -beziehungen, die sich aus unterschiedlichen Priorisierungen in der Umsetzung ergeben (vgl. Cox und Koglin 2021, S. 235).

Beteiligung kann jedoch scheitern, wenn sie zu spät eingesetzt wird (vgl. Sommer 2015, S. 4). Ein mögliches Instrument, um dem zu begegnen, kann die Planungskommunikation darstellen.

## 2.2 Planungskommunikation

In den Planungs- und Kommunikationswissenschaften werden Kommunikationsprozesse aus verschiedenen Perspektiven betrachtet. Während die Kommunikationswissenschaften einen höheren Wert auf die Instrumente mit ihren unterschiedlichen Wirkungen und Zielen legen, liegt der Fokus in der Planung auf der Planungskommunikation als Bestandteil der ganzheitlichen Projektkommunikation (vgl. Stuke 2023, S. 26). *"Planung ist Kommunikation: Erkunden, Informieren, Präsentieren, Diskutieren, Koordinieren, Moderieren, Motivieren..."* (Selle 1997, S. 40), dies sind wesentliche Aufgaben aller, die verschiedene Planungsaufgaben wahrnehmen.

*"Der gesamte Planungsprozess - von der Definition des Problems bis zur Umsetzung der gefundenen Lösungen - ist also eine Kommunikationsaufgabe."*

(Selle 1997, S. 40)

Die Planungskommunikation dient auch maßgeblich dem Stakeholdermanagement, mit dem alle betroffenen Gruppen in den Projektprozess eingebunden werden und Strategien für den Umgang entwickelt werden (vgl. Meyer und Reher 2016, S. 58).

### 2.2.1 Definition

Planungskommunikation wird von A. Stuke in „Smart Cities, Digitalisierung und Bürgerbeteiligung“ von 2023 wie folgt definiert:

*„Kommunikation wird zu Planungskommunikation, sobald sich Kommunikator und Rezipient auf die Planung eines Projektes beziehen und mittelbar oder unmittelbar Informationen über den Planungsprozess austauschen.“*

(Stuke 2023, S. 27)

Beispiele, die dieser Definition folgen, sind „Frühzeitige Planungskommunikation – ein Schlüssel zur Konfliktbewältigung bei der Energiewende?“ (vgl. Langer 2018) sowie in „Innovative Formate der Planungskommunikation“ (vgl. Deutschendorf et al. 2022). Es findet eine direkte Herleitung aus der Definition der Projektkommunikation statt:

*„Kommunikation wird zu Projektkommunikation, sobald sich Kommunikator und Rezipient auf das Projekt beziehen, d.h. die Inhalte ihres Gesprächs mit dem Projekt in Verbindung bringen. Sie kommunizieren ‚um des Projekts willen‘ über ein Thema.“*

(Freitag 2014, S. 199)

Die Aspekte der nachgelagerten und fortlaufenden Kommunikation im Sinne von Bürger\*innenbeteiligung bei einem Monitoring von Gesetzen werden von dieser Definition nicht abgedeckt. Daher ist sie dahingehend zu erweitern (siehe Kapitel 5.6).

### 2.2.2 FixMyCity als Best-Practice-Beispiel

Die Firma FixMyCity dient als Beispiel für die Umsetzung von Planungskommunikation (vgl. Interview 7). Sie entwickelt Open-Source-Software für Verwaltungen und legt dabei Schwerpunkte auf Verkehrsplanung, Datenanalyse und Kommunikation (vgl. FixMyCity GmbH 2023a). Mit den Tools von FixMyCity können Städte und Kommunen die Wende von der autogerechten zur menschengerechten Stadt beschleunigen und zur demokratischen und nachhaltigen Gesellschaft beitragen (ebd.). Dabei wird der Open-Source-Ansatz verfolgt, bei dem der genutzte Programmcode im Internet veröffentlicht und einsehbar ist (vgl. Siepermann o. J.). FixMyCity stellt neben Planungswerkzeugen auch Software für Forschungsprojekte bereit, um Forschungslücken in der Radverkehrsplanung zu schließen (vgl. FixMyCity GmbH 2023a). Die Firma hat bereits Projekte in Berlin, Aachen und dem Gemeindeverbund Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf durchgeführt (ebd.). Eine Anwendung, die im Sinne der zivilgesellschaftlichen Planungskommunikation dabei besonders betrachtet werden sollte, ist die Projektkarte FixMyBerlin. Sie bietet seit 2018 eine Übersicht über die geplanten Radverkehrsmaßnahmen in Berlin und ihren Umsetzungsstand (vgl. FixMyCity GmbH 2023b). Bürger\*innen können sich somit leicht über die

geplanten Maßnahmen in ihrer Nachbarschaft informieren, erfahren, wer für ein Projekt zuständig ist, und können ihre Unterstützung für die Maßnahmen mit einem Herzsymbol bekunden (ebd.). Neben Radverkehrsmaßnahmen gibt es auch Informationen zu temporären Spielstraßen, Fahrradabstellanlagen und Schulwegsicherheit (ebd.). Die Projektkarte war so erfolgreich, dass der Berliner Senat sich davon inspirieren ließ und eine eigene Projektkarte veröffentlicht hat (vgl. GB infraVelo GmbH 2023). Auch hier werden die Projektdaten transparent dargestellt und Anwohner\*innen können sich über die geplanten, im Bau befindlichen und abgeschlossenen Projekte informieren (ebd.). Diese Projektkarte wird im Monitoring-Beispiel des Fortschrittsberichts Fahrrad aufgegriffen (siehe Kapitel 2.3.5). Dieses Beispiel dient als Grundlage für die Hypothese, inwiefern ein Monitoring durch die Zivilgesellschaft eine Ebene der Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung, der Verwaltung und der Politik schaffen kann. Ein Beispiel, wie so eine Kooperation aussehen kann, befindet sich im Kapitel 2.3.5 im Monitoring von MünchenZero zur geplanten Klimaneutralität Münchens bis 2035.

## 2.3 Monitoring

Ein zivilgesellschaftliches Monitoring kann als Instrument der Planungskommunikation dienen. Im folgenden Abschnitt wird der Begriff des Monitorings erläutert und eingeordnet. Dafür wird er zunächst definiert und das zivilgesellschaftliche Monitoring vertiefend erläutert. Daran schließt sich ein kurzer Exkurs über das Berliner Mobilitätsgesetz an, bevor im nächsten Abschnitt das Monitoring des Gesetzes durch Changing Cities erläutert wird. Im Anschluss werden beispielhafte Monitorings besprochen, um einen Überblick über verschiedene Formen zu geben. Den Abschluss bildet ein Vergleich zwischen offiziellem und zivilgesellschaftlichem Monitoring, in dem die jeweiligen Stärken und Schwächen herausgearbeitet werden.

### 2.3.1 Definition

Die Begriffe Monitoring und Evaluation werden im allgemeinen Sprachgebrauch häufig austauschbar verwendet (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 49). Eine Unterscheidung der beiden Methoden ist in der wissenschaftlichen Arbeit jedoch wichtig, da sie sich insbesondere hinsichtlich der Ergebnisse unterscheiden (ebd.). Ein Monitoring kann als Vorstufe zu einer Evaluation betrachtet werden. Während bei einem Monitoring regelmäßig Daten zum Projektfortschritt und der erreichten Qualität gesammelt werden, dient die Evaluation dazu, zu ermitteln, warum die Ergebnisse des Monitorings so ausfallen (vgl. Meyer und Höhns 2003, S. 3 f.). Ein Monitoring erfüllt insbesondere drei Zwecke. Es dient erstens der Beobachtung der laufenden Entwicklung eines Objekts, zweitens der Überwachung, wenn von dem Objekt eine konkrete Gefahr ausgeht und drittens der Kontrolle, also dem Vergleich zwischen dem Soll- und dem Ist-Zustand (vgl. Jacoby 2009, S. 11).

### 2.3.2 Das zivilgesellschaftliche Monitoring

Zivilgesellschaftliche Monitorings von Gesetzen oder Maßnahmen werden aus verschiedenen Gründen durchgeführt. Beispielsweise wird es eingesetzt, wenn das offizielle Monitoring als nicht ausreichend betrachtet wird, da wichtige Indikatoren mangelhaft sind oder komplett fehlen (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 2021) oder wenn eine Betriebsblindheit oder Befangenheit in der Institution vorherrscht (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 52). Ein zivilgesellschaftliches Monitoring greift auf die Expertise der betroffenen Menschen zurück und kann der Sichtbarmachung von Sachverhalten dienen, die für Teile der Gesellschaft oder Politik verdeckt sind (vgl. Hanano 2023, S. 84). Häufig besteht das Problem, dass bei vielen Maßnahmen die politische Verantwortung unklar ist, einerseits zur Umsetzung, aber auch wenn diese nicht erfolgt. Dieser mangelnden Transparenz kann mit einem externen Monitoring begegnet werden (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 2021).

Darüber hinaus kann es einen Handlungsbedarf durch die systematische und einheitliche Durchführung aufzeigen, also öffentlichen Druck ausüben und die Entwicklung von Maßnahmen ermöglichen (vgl. Hanano 2023, S. 85). Zusätzlich bietet es eine Basis, auf der eine Gegenüberstellung mit den offiziellen Daten stattfinden kann (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 2021). Ein zivilgesellschaftliches Monitoring kann allerdings auch Nachteile haben. So können die erforderlichen Informationen nur schwer erhoben werden, wenn keine gute Zusammenarbeit mit der betrachteten Institution gegeben ist oder nicht genügend Ressourcen vorhanden sind (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 52). Ein Lösungsvorschlag ist eine Kombination aus externem und internem Monitoring, bei dem eine Kooperation entsteht, dafür müssen allerdings die Rollen und Zuständigkeiten klar verteilt sein (ebd.) (siehe Kapitel 5.2). Neben dem zivilgesellschaftlichen Monitoring, das der externen Kontrolle dient, ist in vielen Gesetzen auch ein internes Monitoring vorgesehen. Dies kann im Rahmen einer Maßnahme durchgeführt werden, bspw. wenn die Auswirkungen von Verkehrsversuchen untersucht werden (vgl. VanHoose und Bertolini 2023, S. 5) oder für größere Teile gelten. Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt bspw. ein internes Monitoring, das jährlich durchgeführt werden muss, im Radverkehrsplan vor (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021, § 40).

### 2.3.3 Exkurs Berliner Mobilitätsgesetz

Das Berliner Mobilitätsgesetz, das im Jahr 2018 verabschiedet wurde, ist ein wegweisendes Gesetz zur Gestaltung der urbanen Mobilität in der deutschen Hauptstadt. Mit seinen innovativen Ansätzen und ehrgeizigen Zielen hat es nicht nur in Berlin, sondern auch international Aufmerksamkeit erregt (vgl. Carey 2021). Dieser Exkurs bietet einen Überblick über die Entstehungsgeschichte und die Inhalte dieses richtungweisenden Gesetzes,

das eine nachhaltige, klimafreundliche und gerechte Mobilität in der Metropole fördern soll.

Die wachsende Bevölkerung Berlins und die steigenden Anforderungen an die Mobilität führten zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und den damit verbundenen Herausforderungen. Dadurch entstand ein erhöhter Druck auf die vorhandene Infrastruktur und führte zu Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Insbesondere die mangelhafte Infrastruktur für den Radverkehr war ausschlaggebend für eine Gruppe von Aktivist\*innen, sich für eine Verbesserung der Situation einzusetzen (vgl. Interview 2). Am 14. Juni 2016 übergab der Volksentscheid Fahrrad über 100.000 Unterschriften an den Berliner Senat, mit der Forderung, ein Radgesetz mit zehn Kernzielen umzusetzen (vgl. Changing Cities e.V. 2018). Daraufhin wurde das Berliner Mobilitätsgesetz in breit aufgestellten Verhandlungsrunden zwischen der Zivilgesellschaft und dem Senat entwickelt (ebd.). Dieser partizipative Ansatz trug dazu bei, die Akzeptanz des Gesetzes in der Bevölkerung zu steigern (ebd.). Im Juni 2018 wurde das Gesetz im Abgeordnetenhaus beschlossen (ebd.). Dabei wurde nicht nur ein großer Teil der ursprünglichen Forderungen in ein Gesetz gegossen, sondern auch der Verkehrswende eine gesetzliche Legitimation gegeben (ebd.). Im Mobilitätsgesetz werden die Ziele der Mobilitätsplanung des Landes Berlin in Form eines Grundlagengesetzes festgehalten (Becker und Sterz 2021, S. 10). Während dieses Prozesses wurde der ursprüngliche Verein Netzwerk Lebenswerte Stadt e.V., in dem der Volksentscheid Fahrrad organisiert war, in Changing Cities e.V. umbenannt (vgl. Changing Cities e.V. 2018). Der Verein setzt sich neben Kampagnen zum Mobilitätsgesetz allgemein für lebenswerte Städte und die Verkehrswende ein (ebd.).

Eine der zentralen Säulen des Berliner Mobilitätsgesetzes ist die Vision Zero, die darauf abzielt, Verkehrsunfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen auf null zu reduzieren (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021, § 10). Um dieses Ziel zu erreichen, wurden

Maßnahmen zur Förderung sicherer Mobilität ergriffen, darunter der Ausbau von Radwegen und die Schaffung von sicheren Kreuzungen (ebd., §§ 38 und 41).

Das Mobilitätsgesetz setzt einen klaren Fokus auf den Ausbau des Radverkehrs in Berlin. Dies umfasst den Ausbau von Fahrradwegen, sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und die Schaffung von Fahrradstraßen (ebd., §§ 38, 44 und 47). Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen signifikant zu erhöhen und so die Verkehrsbelastung und Umweltauswirkungen zu reduzieren (ebd., § 36).

Das Gesetz fördert auch den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin. Dies umfasst den Ausbau von U-Bahn- und Straßenbahnnetzen, die Einführung von Elektrobussen und die Senkung der Ticketpreise, um den öffentlichen Verkehr für eine breite Bevölkerungsschicht attraktiver zu machen. Die Förderung eines klimafreundlichen und effizienten öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende (ebd., §§ 26 ff.).

Das Mobilitätsgesetz beinhaltet auch Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs in der Stadt. Dies schließt die Schaffung von Fußgängerzonen, barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und die Förderung von Gehwegen ein. Ziel ist es, die Lebensqualität in der Stadt zu steigern und den Fußverkehr als nachhaltiges Fortbewegungsmittel zu fördern (ebd., §§ 50 ff.).

Zusätzlich wurde ein Konzept für den Wirtschaftsverkehr geschaffen, das Vorgaben und Ziele für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs enthält. Darunter fallen unter anderem die Schaffung von Ladezonen, Umschlagplätzen in Wohnquartieren und die Durchführung von Modellprojekten (ebd., §§ 60 ff.).

Die Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes stellt eine Reihe von Herausforderungen dar. Dazu gehören die Finanzierung der geplanten Maßnahmen, die notwendigen Infrastrukturveränderungen und die Akzeptanz in der Bevölkerung, insbesondere wenn es um

die Reduzierung von Autonutzung und Stellplätzen geht (vgl. Interview 9). Es erfordert einen langfristigen Planungs- und Umsetzungsprozess, um die Ziele des Gesetzes zu erreichen. Als problematisch stellt sich auch der Fachkräftemangel in den Bezirken dar, wodurch sich die Mobilitätswende verzögert (vgl. Interview 4).

Daher ist die Evaluation des Gesetzes wichtig, um sicherzustellen, dass es seinen Zielen gerecht wird. Dafür ist im RVP ein jährliches Monitoring der Umsetzung des Umsetzungsfortschritts festgeschrieben (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz 2021, S. 70). Die laufende Überprüfung der Maßnahmen und die Anpassung an veränderte Bedingungen sind entscheidend, um die Mobilität in Berlin nachhaltig zu gestalten.

Unter der aktuellen Regierungskoalition Berlins aus CDU und SPD besteht die Gefahr, dass das Mobilitätsgesetz verändert wird (vgl. Interview 1) und seinen Kern als progressives und revolutionäres Gesetz verliert (vgl. Interview 5). Dies wäre aus Verwaltungssicht ein Verlust, da es dort von vielen Kräften als eine Bereicherung angesehen wird (vgl. Interview 1, 2, 4, 5, 6, 8 und 9).

Das Berliner Mobilitätsgesetz ist ein wegweisendes Beispiel für eine umfassende und nachhaltige Verkehrspolitik in einer wachsenden Metropole. Mit seiner Vision Zero, dem Ausbau des Radverkehrs, der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und innovativen Ansätzen wie der Durchführung von Modellprojekten hat es das Potenzial, die Lebensqualität in Berlin zu steigern, die Umweltbelastung zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes zeigt, dass eine partizipative Herangehensweise und die Einbeziehung der Bevölkerung entscheidend sind, um Akzeptanz und Erfolg zu gewährleisten. Trotz der Herausforderungen bleiben die Umsetzung und Weiterentwicklung des Mobilitätsgesetzes von großer Bedeutung, um die gesteckten Ziele in einer sich ständig verändernden urbanen Umgebung zu erreichen.

### 2.3.4 Monitoring des Berliner Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities e.V.

Ein aktuelles Projekt des Verein Changing Cities e.V. überprüft nun fünf Jahre nach Erlass des Mobilitätsgesetzes den Umsetzungsstand. Dabei gibt es zwei verschiedene Schwerpunkte. Im ersten Schwerpunkt wird der Umsetzungsstand des Radnetzes kontrolliert. Dabei begutachtet eine Person von Changing Cities neu entstandene Radinfrastruktur, in dem sie händisch die Einhaltung der im Mobilitätsgesetz und RVP genannten Standards testet. Diese Arbeit ist im bereits veröffentlichten Teil des Monitorings, im Rahmen der „Das ist kein Radnetz!“- Kampagne einzusehen. Den zweiten Schwerpunkt stellt das Monitoring der Paragraphen dar. Dafür wurde ein Konzept entwickelt, mit dem diese sich mittels Indikatoren präzise überprüfen und messbar machen lassen. Dabei muss zwischen quantitativen und qualitativen Paragraphen unterschieden werden. Quantitative Paragraphen, wie bspw. zur Anzahl der Fahrradabstellanlagen (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021, § 47), lassen sich einfacher überprüfen als qualitative, bspw. zum Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmer\*innen (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021, § 10). Bei diesem Beispiel-Paragraphen wäre es eine Möglichkeit, die Zunahme oder Abnahme des subjektiven Sicherheitsempfindens über entsprechende Umfragen innerhalb der Bevölkerung messbar zu machen.

Die einzelnen Paragraphen sind in einer Excel-Tabelle aufbereitet worden und dort nach Absätzen in Zeilen unterteilt dargestellt. Die Spalten weisen neben allgemeinen Informationen zum Inhalt des Paragraphen, Daten zum Indikator, Möglichkeiten der Messbarkeit der qualitativen Paragraphen, Informationen über den Umsetzungsstand (inklusive Zeitpunkt) und die Zuständigkeit für die Erfüllung des jeweiligen Paragraphens auf.

Das Ziel ist es, die Informationen auf einer öffentlich zugänglichen Website zur Verfügung zu stellen. Diese Website wird in drei Teile unterteilt sein: Dem Umsetzungsstand des

Radnetzes, dem Umsetzungsstand der weiteren Paragraphen und einem übergeordneten Dashboard, das die Kerninformationen der beiden anderen Teile sowie weitere Indikatoren zu Changing Cities übersichtlich darstellt. Im Radnetzteil wird das Soll-Netz dem Ist-Netz als Netzplan gegenübergestellt und mit Hilfe von begleitenden Grafiken und Texten die Diskrepanz verdeutlicht. Im Paragraphen-Monitor ist über eine Ampelfärbung der Umsetzungsstand der einzelnen Abschnitte sofort erkennbar und wird per Kommentar ausführlich erläutert.

Mit dem Monitoring möchte Changing Cities einerseits auf die langsame Umsetzung des Mobilitätsgesetzes hinweisen und andererseits die Arbeit der Verwaltung unterstützen, in dem ein Tool entsteht, das mit seiner Übersichtlichkeit und dem Informationsgehalt den Verwaltungsmitarbeiter\*innen Problemstellen und Hindernisse aufzeigt und den Umsetzungsfortschritt halbjährlich aktualisiert festhält. Ein weiteres Ziel ist die Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen, indem ihnen der aktuelle Fortschritt aufgezeigt wird und positive Entwicklungen betont werden. Aus diesem Anspruch lässt sich die Hypothese entwickeln, inwiefern wirkt sich die Durchführung eines zivilgesellschaftlichen Monitorings positiv auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen aus.

### 2.3.5 Weitere Beispiele aus der Praxis

Im folgenden Kapitel werden einige weitere Monitoring-Beispiele aus der Praxis vorgestellt. Sie dienen der Darstellung der Vielfalt von Themen mit ihren unterschiedlichen Zielen, Inhalten und Schwerpunkten, die gemonitort werden können. Dabei werden sowohl zivilgesellschaftliche als auch gesetzlich vorgeschriebene Monitorings vorgestellt.

### *Zivilgesellschaftliches Lagebild Antimuslimischer Rassismus*

Das Zivilgesellschaftliche Lagebild Antimuslimischer Rassismus stellt ein Monitoring dar, das direkt aus der Zivilbevölkerung angestoßen und betrieben wird. Das Projekt wird durch den Verein CLAIM – Allianz gegen Islam- und Muslimfeindlichkeit zusammen mit dem Zentrum für Europäische und Orientalische Kultur e.V. im Rahmen des Kompetenznetzwerks Islam- und Muslimfeindlichkeit fortlaufend durchgeführt und in Form von jährlichen Berichten veröffentlicht (vgl. Hanano 2023). Insbesondere die zivilgesellschaftliche Dokumentation antimuslimischer Vorfälle stellt dabei ein Best-Practice-Beispiel für ein Community-basiertes Monitoring dar. Für diesen Anspruch wird eine Infrastruktur bereitgestellt, mit deren Hilfe die Erfassung und Dokumentation von antimuslimischen Übergriffen und Diskriminierungen ermöglicht wird (ebd., S. 85). Dabei wird auf die Expertise der betroffenen Menschen gesetzt und ihre Bedürfnisse fließen direkt ein, um den antimuslimischen Rassismus sichtbar zu machen (ebd., S. 84). Dazu wurden die vier Kategorien Art des Vorfalls, Lebensbereich, Gruppe von Betroffenen und Zuschreibungsmerkmal/Machtverhältnisse entwickelt und mit Indikatoren spezifiziert, die eine Aussage über die Motivation und den Charakter der Handlung zulassen (ebd., S. 87 f.).

### *Klimaschutzgesetz*

Als ein Beispiel für eine gesetzlich festgeschriebene Umsetzungskontrolle eines Gesetzes dient das Klimaschutzgesetz. Nach § 10 Absatz 1 des Klimaschutzgesetzes ist ein jährliches Monitoring über die Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland, den Stand der Umsetzung der Klimaschutzprogramme nach § 9 und der Sofortprogramme nach § 8 vorgeschrieben (vgl. Deutscher Bundestag 2021). Das Klimaschutzgesetz hat das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 65% gegenüber 1990 zu reduzieren, bis 2040 soll die Reduktion mindestens 88% betragen und bis 2045 soll das Ziel

der Treibhausgasneutralität erreicht werden (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2022, S. 2). Die Einführung von Sektoren erleichtert das Verständnis, welche Bereiche bislang wie viel zur Reduktion der Treibhausgase beitragen. Diese Sektoren sind Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstige (ebd., S. 4 f.). Um das Ziel zu erreichen, sind einige Maßnahmen im Klimaschutzgesetz genannt, wie bspw. der Einsatz von Sofortmaßnahmen bei einer drohenden Überschreitung der Treibhausgasemissionen, die in den einzelnen Sektorenzielen pro Jahr festgelegt sind. Im Klimaschutzbericht werden die Entwicklungen des Ausstoßes von Treibhausgasen eingeordnet, indem ein pessimistisches Bild gezeichnet wird, das ein Nichteinhalten der Ziele des Klimaschutzgesetz befürchten lässt (ebd. S. 2). Dafür betrachtet das Monitoring die jährlichen Treibhausgasemissionen pro Sektor, die vorgesehenen Klimaschutzprogramme und die Umsetzung und Wirkung dieser Programme. Seit 2023 wird dieses Monitoring vom Umweltbundesamt koordiniert und vom Öko-Institut durchgeführt (vgl. Harthan und Förster 2023). Dieses ist umfangreicher als der vorherige Bericht und geht tiefer ins Detail, bspw. indem verschiedene Projektionen entwickelt werden, die von unterschiedlichen Maßnahmenprogrammen ausgehen (ebd.).

### *München Klimaneutral*

Die zivilgesellschaftliche Vereinigung MünchenZero ist eine lokale Gruppe von GermanZero, die die Stadt München bei der Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Ziels, München bis 2035 klimaneutral zu machen, unterstützen will (vgl. MünchenZero 2023). Dafür wurden am 21.09.2023 erste Ergebnisse des zivilgesellschaftlichen Monitorings vorgestellt, mit dem MünchenZero den Fortschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität kontrollieren möchte (vgl. MünchenZero 2023). Ähnlich wie beim Monitoring des Mobilitätsgesetzes durch Changing Cities wird versucht einen bislang unbekanntem

Umsetzungsstand auf dem Weg zur Klimaneutralität zu ermitteln (ebd.). Mit Hilfe des Monitorings sollen Erfolge und Hemmnisse ermittelt und dargestellt werden und die städtischen Verantwortlichen zum Handeln motiviert werden (ebd.). Zusätzlich möchte die Initiative als konstruktive Begleitung auftreten und mit der Stadtverwaltung in Austausch stehen, mit der sie gemeinsam Lösungsvorschläge erarbeiten möchte (ebd.). Das Monitoring soll helfen die Maßnahmen zu priorisieren und jene Maßnahmen mit großer Wirkung hervorzuheben. Auf einer Website sind dafür die beschlossenen Maßnahmen in Handlungsfelder aufgeteilt und mit Hilfe von Grafiken und Texten wird der Umsetzungsstand erläutert und per Ampelfärbung dargestellt (ebd.).

### *Fortschrittsbericht Fahrrad*

Der jährlich von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt veröffentlichte Fortschrittsbericht Fahrrad stellt das offizielle Monitoring nach dem RVP dar (vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2023). Er gliedert die betrachteten Handlungsfelder nach dem RVP und bezieht sich auf die Infrastruktur, das Fahrradparken, Information und Service, Monitoring und Evaluation sowie Voraussetzungen für die Umsetzung (ebd., S. 4). Im Bericht werden die im RVP genannten Ziele berlinweit und auf Bezirksebene analysiert und detailliert dargestellt (ebd., S. 5-10). Es fehlt jedoch einerseits ein Abgleich des umgesetzten Radnetzes mit dem im RVP entwickelten Zielradnetz, was auch nicht auf der Projektkarte der infraVelo ersichtlich wird (vgl. GB infraVelo GmbH 2023). Andererseits findet auch keine Überprüfung des Umsetzungsstands aller Paragraphen des Mobilitätsgesetzes statt. Einige Paragraphen, wie §§ 41 – 47, werden im Rahmen des Berichts überprüft, da sie eine direkte Entsprechung im RVP finden (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021; Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz 2021), ein Großteil der weiteren Paragraphen findet jedoch keine

Entsprechung im Bericht. Einschränkend ist jedoch zu erwähnen, dass die meisten Paragraphen des Mobilitätsgesetzes den Radverkehr nicht direkt betreffen, sondern sich bspw. mit dem ÖPNV, dem Fuß- oder Lieferverkehr befassen (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2021).

### *Kurzbericht für das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr*

Auch in Hamburg wird einmal im Jahr die Entwicklung des Radverkehrs untersucht und im Rahmen eines Kurzberichts für das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende veröffentlicht (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) 2023). Darin werden die erzielten Fortschritte im Hinblick auf die Verkehrswende vorgestellt, die den Rad- und Fußverkehr betreffen. Zu Beginn werden die Ziele dargelegt und im Anschluss die Entwicklungen zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie vorgestellt (ebd.). Dabei werden nicht alle Aktivitäten aufgelistet, sondern besondere Highlights gezeigt. Daran schließt sich der Abschnitt „Verknüpfung Rad mit Wohnen und ÖPNV“ an, der Aspekte zum Fahrradparken, dem Bike+Ride und dem Verleihsystem Stadtrad enthält (ebd.). Der nächste Abschnitt befasst sich mit der Digitalisierung und Kommunikation. Vor dem Ausblick auf das Jahr 2023 gibt es noch einen kurzen Abschnitt zum Fußverkehr, der mit fünf von 50 Seiten nur wenig Informationen bietet (ebd.). Insgesamt bietet der Kurzbericht einen guten Überblick über die Situation in Hamburg, ist jedoch im Vergleich zum Fortschrittsbericht Fahrrad weniger umfangreich und detailärmer. Dieser Kurzbericht ist die einzige Veröffentlichung der Behörde zum Monitoring.

### *Cycling action plan 2*

Auch international wird eine Überprüfung von Plänen und Vorgaben durchgeführt. Als ein Beispiel kann hier das Monitoring im Rahmen des Cycling action plan 2 aus London dienen

(vgl. Transport for London (TfL) 2023, S. 70). Dort ist ein jährlicher Bericht vorgesehen, in dem der Fortschritt in der Erreichung der Ziele des Plans veröffentlicht wird (ebd.). Dabei wird ein Augenmerk auf die demografische Entwicklung der Radfahrenden gelegt, da ein Ziel des Plans darin besteht, die radfahrende Community zu diversifizieren und deren Anteil zu steigern. Zusätzlich soll mit dem Monitoring der Nutzen der eingesetzten Maßnahmen überprüft werden, um zu erfahren, welche sich als sinnvoll und effektiv erweisen, um den Radverkehr zu stärken. Das Monitoring wird um Umfragen ergänzt, um mehr über Barrieren und Hindernisse, die das Radfahren erschweren, zu erfahren (ebd.). Herausgegeben wird ein umfangreiches Dokument, das neben dem Radverkehr den gesamten Verkehr in London überprüft und die Entwicklungen einordnet (vgl. Transport for London (TfL) 2022). Unter anderem wird auch die Luftqualität betrachtet (ebd., S. 115) und die Zufriedenheit und das Sicherheitsgefühl im ÖPNV adressiert (ebd., S. 193). Des Weiteren werden in diesem Report neue Infrastrukturprojekte vorgestellt, die das Wachstum Londons erleichtern sollen (ebd., S. 201). Der Bericht stellt also ein umfangreiches Bild der verkehrlichen Lage und Entwicklung Londons dar, das allen Bürger\*innen transparent zur Verfügung gestellt wird und damit als gutes Beispiel für Planungskommunikation gelten kann.

### 2.3.6 Vergleich von offiziellem und zivilgesellschaftlichem Monitoring

Der Vergleich von einem offiziellen Monitoring mit einem zivilgesellschaftlichen Monitoring (auch interne und externe Monitorings genannt) offenbart Stärken und Schwächen in beiden Vorgehensweisen (siehe Tabelle 1). Dabei ist darauf zu achten, dass in dieser Arbeit nur beispielhafte Monitorings betrachtet werden und die getroffenen Aussagen nur für diese gültig sind. Allgemein lässt sich feststellen, dass interne Monitorings wie bspw. der Fortschrittsbericht Fahrrad oder der Klimaschutzbericht ein umfassenderes Bild

liefern als die zivilgesellschaftlichen Projekte zum Lagebild Antimuslimischer Rassismus oder München Klimaneutral. Dies könnte am guten Informationszugriff liegen, der innerhalb der Verwaltung gegeben ist (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 51). Dabei ist die Darstellungsform dort jedoch komplexer und es wird eine komplizierte Sprache verwendet (vgl. Harthan und Förster 2023). In dieser Hinsicht sind zivilgesellschaftliche Monitorings von Vorteil, da sie in der Regel eine einfache Sprache wählen (vgl. Hanano 2023).

	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>internes Monitoring</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektverständnis</li> <li>• Informationszugang</li> <li>• geringe Einarbeitungszeit</li> <li>• kostensparend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende Distanz und Neutralität</li> <li>• Rollenkonflikte</li> <li>• mangelnde Kompetenz</li> </ul>
<b>externes Monitoring</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expertenwissen</li> <li>• Methodenwissen</li> <li>• Neutralität</li> <li>• Akzeptanz durch Stakeholder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inhaltliche Distanz</li> <li>• Kosten</li> <li>• ggf. aufwendige Absprachen</li> </ul>

Tabelle 1: Internes vs. externes Monitoring (nach Kurz und Kubek 2021, S. 51)

Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass zivilgesellschaftliche Monitorings häufig eine Spezialisierung aufweisen und einen bestimmten Aspekt vertieft betrachten (siehe Kapitel 2.3.4.), während offizielle Monitorings das gesamte geforderte Spektrum komplett abbilden (vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2023). Zivilgesellschaftliche Monitorings werden, wenn der Bedarf daran erkannt wird, auch zu weniger populären Themen durchgeführt. Sie füllen damit häufig eine Lücke in der

Wahrnehmung der Politik und Verwaltung (vgl. Hanano 2023, 84 f.). Somit wirken sie ergänzend und können auf bestimmte Phänomene aufmerksam machen (ebd.).

Im Gegensatz dazu werden die internen Monitorings der Verwaltung durchgeführt, wenn sie gesetzlich vorgeschrieben sind (vgl. Gusy und Kapitza 2014, S. 9). Ein Nachteil von intern durchgeführten Monitorings besteht in der fehlenden Distanz und Neutralität (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 51), was sich in einer beschönigten Darstellung auswirken kann. Dem können zivilgesellschaftliche Monitorings entgegenstehen und Aufmerksamkeit herstellen (ebd.). Der Kurzbericht des Bündnisses für Rad- und Fußverkehr in Hamburg stellt eine Ausnahme im Rahmen der offiziellen Monitorings dar (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) 2023), da das Monitoring einen Überblick über die erreichten Fortschritte ermöglicht, jedoch keinen detaillierten und vertieften Einblick wie andere Monitorings z.B. der Fortschrittsbericht Fahrrad bietet (vgl. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2023).

## 2.4 Motivation

Die Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen ist ein zentraler Punkt, der sowohl starken Einfluss auf ihre Arbeitsweise hat (vgl. Steuck 2019, S. 60 f.) als auch von außen, bspw. durch ein Monitoring, beeinflusst werden kann (vgl. Osterloh und Frost 2006, S. 233–235). Daher ist eine tiefere Betrachtung notwendig, um den Einfluss eines Monitorings auf die Motivation der Angestellten zu verstehen.

### 2.4.1 Definition

Der Begriff der Motivation ist nicht leicht zu definieren. Eine Annäherung kann über die persönlichen Motive des menschlichen Verhaltens erfolgen (vgl. Saremba 2017, S. 189). Diese Motive sind individuell sehr unterschiedlich und von den Bedürfnissen, der

Geschichte sowie den Werten eines Menschen geprägt (ebd., S. 190). Das bedeutet, dass sie sich von Mensch zu Mensch unterscheiden und sich damit auch die Motivation, sich auf eine bestimmte Weise zu verhalten, unterscheidet. Die Motivation kann dabei intrinsisch oder extrinsisch erfolgen (ebd., S. 191-194). Die intrinsische Motivation beschreibt, dass die Ausübung einer Tätigkeit bspw. durch Neugierde oder Ehrgeiz als befriedigend wahrgenommen wird, während bei der extrinsischen Motivation die positiven Folgen der Arbeit, wie bspw. Anerkennung oder Bonuszahlungen befriedigend wirken (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 108). Die extrinsische Motivation kann auch während einer Tätigkeit, in der Erwartung einer Belohnung, Einfluss nehmen (vgl. Saremba 2017, S. 192 f.). Es konnte gezeigt werden, dass die intrinsische Motivation einen stärkeren Einfluss auf das Verhalten hat als die extrinsische (vgl. Osterloh und Frost 2006, S. 233–235).

#### 2.4.2 Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen

Motivierte Mitarbeiter\*innen sind innovativer, übernehmen mehr Verantwortung, sind informierter und streuen ihre Informationen bereitwilliger (vgl. Steuck 2019, S. 61) Es lohnt sich also, die Motivation der Mitarbeiter\*innen zu erhöhen. Dies ist neben dem Personalmangel eine der größten verwaltungsinternen Herausforderungen (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 108). Sie kann durch ein motivationsförderndes Arbeitsumfeld gesteigert werden, wodurch die Leistungsfähigkeit einer Behörde sichergestellt werden kann (ebd.).

Intrinsische Motivation kann durch Spaß an den Aufgaben gesteigert werden (vgl. Saremba 2017, S. 192), sie entsteht also zeitlich vor der extrinsischen Motivation, die erst nach Abschluss oder in Erwartung einer Belohnung während einer Tätigkeit eintritt (ebd.). Selbstbestimmung am Arbeitsplatz und die Möglichkeit, sich eigene Ziele zu setzen, wirken sich auch positiv auf die intrinsische Motivation aus (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 108 f.). Diese wird ebenso verstärkt durch Interesse und Sinnhaftigkeit der Aufgaben (vgl.

Saremba 2017, S. 191). Wenn diese Aspekte erfüllt sind, besteht die Möglichkeit, in einen sogenannten Flow zu geraten und ein Aufgehen in der Tätigkeit zu erleben (ebd., S. 192). Die extrinsische Motivation ist zeitlich nachgelagert, das heißt, sie entsteht in Erwartung einer Belohnung während oder durch die Belohnung nach der Aufgabenerfüllung (ebd., S. 192 f.). Sie kann allerdings auch immateriell und in Form von Anerkennung der Leistung und positivem Feedback am Arbeitsplatz erzeugt werden (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 109). Eine weitere Möglichkeit ist die Wertschätzung, die durch die Gesellschaft erbracht werden kann (ebd.). Dies kann auch für unbeliebte Tätigkeiten motivieren, für die keine intrinsische Motivation aufgebracht werden kann (vgl. Saremba 2017, S. 194). Jedoch kann ein Gefühl der Kontrolle von außen entstehen, das zur Abnahme der Motivation führen kann und mit einer abnehmenden Arbeitsleistung einhergehen kann, dieses Gefühl sollte dringend vermieden werden (ebd., S. 193). Speziell in der Radverkehrsplanung kann sich auch eine Kultur im Sinne einer verbreiteten Lebenseinstellung (vgl. Nünning 2009) stark auf die Motivation auswirken, da in etablierten Fahrradkulturen Wissen verbreiteter ist und eine stärkere Akzeptanz in der Gesellschaft vorherrscht (vgl. Aldred und Jungnickel 2014, S. 18).

Insbesondere mit Hinblick darauf, dass die intrinsische Motivation das Verhalten von Verwaltungsmitarbeiter\*innen stärker beeinflusst als die extrinsische (vgl. Osterloh und Frost 2006, S. 233–235), ist folgende Hypothese durch Interviews zu überprüfen: Wenn die Zivilgesellschaft ein Monitoring durchführt, inwiefern wirkt sich dies positiv auf die Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen aus.

## 3 Methodik

Um die aus der Literaturanalyse entwickelten Hypothesen zu überprüfen, wurden Experteninterviews durchgeführt und nach der Transkription per qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet. Das genaue Vorgehen wird in diesem Kapitel erläutert.

### 3.1 Semistrukturiertes Interview

Für die Datenerhebung wurden in dieser Arbeit neun semistrukturierte Interviews durchgeführt. Die Form der semistrukturierten Interviews ist eine qualitative Forschungsmethode, die es Forscher\*innen ermöglicht, tiefgreifende Einblicke in die Gedanken, Meinungen, Erfahrungen und Perspektiven von Menschen zu erhalten (vgl. Goldberg und Hildebrandt 2020, S. 268; vgl. Kaiser 2020, S. 289). Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass flexibel auf Wendungen und unerwartete Informationen reagiert werden kann (vgl. Kaiser 2020, S. 289). Dafür wird im Vorfeld ein Interviewleitfaden entwickelt, der als Grundlage im Interview dient (vgl. Goldberg und Hildebrandt 2020, S. 273 f.). Während des Interviews können auch abweichende Fragen gestellt, Fragen ausgelassen oder die Reihenfolge der Fragen geändert werden. Zusätzlich ist es möglich, explizite Nachfragen zu stellen, wenn Aussagen unklar geblieben sind (vgl. Kaiser 2020, S. 289). Dabei sind geschlossene und offene Fragestellungen möglich, die sich in den Antwortmöglichkeiten unterscheiden. Eine geschlossene Frage kann durch Zustimmung oder Ablehnung beantwortet werden, während eine offene Frage eine Erklärung einfordert und daher ausführlicher ausfällt (vgl. Goldberg und Hildebrandt 2020, S. 275).

### 3.1.1 Erstellung des Interviewleitfadens

Zur Erstellung des Interviewleitfadens wurden in dieser Untersuchung in einem ersten Schritt Fragen entwickelt (vgl. Helfferich 2014, S. 565–568), die sich an die Ziele der Erhebung anlehnen. Insgesamt sind daraus zehn offene Fragen entstanden, um möglichst detaillierte Antworten zu erhalten (siehe Anhang 1). Diese Fragen sind in Anlehnung an die Hypothesen (siehe Kapitel 2) in drei thematische Abschnitte unterteilt worden. Die Themenblöcke lauten „Haltung zu externer Umsetzungskontrolle“, „Monitoring des Berliner Mobilitätsgesetzes durch Changing Cities“ und „Anforderungen an ein Monitoring“. Um das Gespräch zu eröffnen, wurden zwei mögliche Einstiegsfragen festgelegt, von denen den Befragten jeweils eine gestellt wurde. Den Abschluss bildete eine Frage nach Themen, die im Interview noch nicht angesprochen wurden, zu denen sich die interviewte Person aber noch äußern möchte. Zusätzlich wurde einer ausgewählten Person eine Frage zur Planungskommunikation gestellt, da diese sich bereits mit dem Thema befasst hat. Die Einstiegsfragen *„Wie lange haben Sie bereits mit dem Radverkehr zu tun?“* und *„Was fällt Ihnen zum Berliner Mobilitätsgesetz ein?“* bieten einen leichten Einstieg in die Thematik. Sie haben das Ziel, einerseits mehr über die Expertise der Personen in Bezug auf Radverkehr zu erfahren und andererseits ihre Einstellung zum Mobilitätsgesetz kennenzulernen.

Im ersten Themenblock wurde die persönliche Einstellung der Befragten zum externen Monitoring erfragt. Die erste Frage des Blocks *„Aktuell läuft die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes zögerlich und unsystematisch, Organisationen wie Changing Cities sehen als einen Grund dafür, dass es kein systematisches Monitoring gibt. Was ist Ihre Einschätzung dazu?“* verfolgt das Ziel, mehr über die Gründe für die langsame Umsetzung und eine erste Einstellung zu einem externen Monitoring zu erfahren. S. Becker und A. Sterz liefern in *„Drei Jahre Berliner Mobilitätsgesetz“* (vgl. Becker und Sterz 2021) viele Gründe, warum die

Umsetzung bis 2021 kaum auf den Straßen sichtbar ist, jedoch prophezeien sie: „[F]ür die kommenden drei Jahre wird das Erfolgskriterium für das [Mobilitätsgesetz] [...] die zügige Umsetzung baulicher Maßnahmen sein“ (Becker und Sterz 2021, S. 14 f.). Mit der Frage wird versucht mehr über ein mangelhaftes Monitoring als Verzögerungsgrund zu erfahren.

Die anschließende Frage „Im § 40 Absatz 6 des Mobilitätsgesetzes ist ein Monitoring im RVP festgeschrieben. Im Fortschrittsbericht Fahrrad wird das aufgegriffen, allerdings unsystematisch, ohne Bewertung der Umsetzungsqualität und ohne Soll-Ist-Vergleich. Die Verwaltung kontrolliert sich selbst. Was ist Ihre Einschätzung dazu?“ adressiert die Problematik, dass Verwaltungsmitarbeiter\*innen die Schlüsselfiguren im politischen Prozess und gleichzeitig mit der Umsetzung der politischen Ziele betraut sind (vgl. Schneidmesser et al. 2020, S. 11). Dies könnte dazu führen, dass eine langsame Umsetzung der politischen Ziele erfolgt, wenn die Verwaltung kein Interesse daran hat (ebd.), was sich ebenso in einem beschönigenden Monitoring widerspiegeln könnte.

Mit der dritten Frage „Wenn Sie an Ihre eigene Arbeit denken, finden Sie es hilfreich oder eher nachteilig, wenn die Öffentlichkeit mehr Einblick in die einzelnen Maßnahmen und den Umsetzungsfortschritt erhält?“ wird versucht, die Hypothese, inwiefern sich ein zivilgesellschaftliches Monitoring positiv auf die Arbeit der Verwaltung auswirkt, zu überprüfen (siehe Kapitel 2.3.4).

Daran schließt auch die vierte Frage „Was halten Sie davon, externe Umsetzungskontrolle verbindlich zu machen?“ an, sie spricht dabei jedoch explizit die Verbindlichkeit an. Damit wird das Ziel verfolgt, eine Einschätzung zu erhalten, ob eine Vorgabe, die Bevölkerung im Sinne der Planungskommunikation stärker einzubinden, als sinnvoll erachtet wird (siehe Kapitel 2.2).

Die Frage im zweiten Themenblock wird durch eine kurze Erläuterung des Monitorings eingeleitet: *„Das Monitoring, das Changing Cities aktuell durchführt, besteht aus drei Teilen. Auf einer öffentlichen Website wird es einen Teil zum Radnetz geben, einen für das Paragrafen Monitoring und ein verbindendes Dashboard mit den Kernaussagen der beiden Teile. Die Website wird nach der Veröffentlichung kontinuierlich gepflegt und aktuell gehalten. Die quantitativen Teile wie der Umsetzungsstand des Radnetzes sind recht leicht zu überprüfen, qualitative Paragraphen sind dabei schwerer messbar. Sie werden durch Maßnahmen, die die Erfüllung angeben könnten, messbar gemacht. Welche Vorteile für die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen sehen Sie in diesem externen Monitoring des Mobilitätsgesetz durch die Zivilgesellschaft?“* Damit soll insbesondere die Hypothese, dass ein Monitoring eine Ebene der Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung, der Verwaltung und der Politik schaffen kann, überprüft werden (siehe Kapitel 2.2.2). Per Nachfrage wurden hierbei auch die gesehenen Nachteile erfasst.

Mit dem letzten Themenblock soll eine Sammlung an Handlungsempfehlungen für ein erfolgreiches Monitoring erstellt werden, das der Verwaltung von Nutzen ist. Dafür dient die Frage: *„Welche Anforderungen haben Sie an so ein Monitoring, damit Ihre Arbeit erleichtert wird?“*

Eine abschließende Frage *„Gibt es noch Punkte, die mit den Fragen nicht abgedeckt sind, Ihrer Meinung nach jedoch dazu gehören?“* rundet den Fragebogen ab und lässt Raum für persönliche Schwerpunkte der interviewten Personen.

Einer Person wurde eine zusätzliche Frage *„Was verstehen Sie unter dem Begriff Planungskommunikation?“* gestellt, da sie laut eigener Aussage im Vorfeld der Interviews, Instrumente der Planungskommunikation betreibt.

Die Fragestellung, inwiefern sich ein zivilgesellschaftliches Monitoring motivierend auf die Verwaltung auswirkt, wird im Zusammenspiel der Antworten beantwortet und keine entsprechende Frage gestellt.

### 3.1.2 Akquise der Interviewpartner\*innen

Während der Erstellung des Interviewleitfadens wurden parallel Expert\*innen aus der Berliner Politik, Verwaltung und aktiven Zivilgesellschaft kontaktiert sowie die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Hamburg um ein Interview gebeten. Die Auswahl der kontaktierten Personen erfolgte auf Grund ihrer bekleideten Positionen. Für die politische Sichtweise sind Politiker\*innen auf Landes- und Bezirksebene in Berlin kontaktiert worden. Einblicke in die Verwaltungsarbeit und die Sicht der Verwaltungsangestellten wurden durch Anfragen in Behörden und persönliche Kontakte erreicht. Dabei sind sowohl Personen auf Landes- als auch Bezirksebene kontaktiert worden, da sich die Zuständigkeiten und Hindernisse in der Umsetzung unterscheiden können. Das Monitoring durchführende Aktivist\*innen wurden angefragt, um Einblicke in ihre Einstellungen und Hoffnungen zu erhalten. Interviews haben sich daraufhin mit Verwaltungsmitarbeiter\*innen und Politiker\*innen auf Bezirks- und Landesebene sowie Aktivist\*innen ergeben. Zusätzlich konnte eine Person in der Hamburger Behörde interviewt werden. Leider sind nur Interviews mit Personen, die der Förderung des Radverkehrs und der Mobilitätswende gegenüber positiv eingestellt sind, durchgeführt worden, da trotz Kontaktaufnahme keine Rückmeldungen von anders eingestellten Personen eingegangen sind.

### 3.1.3 Durchführung der Interviews

Die Interviews wurden über einen Zeitraum von vier Wochen vom 25.09. bis 25.10.2023 online durchgeführt. Sie wurden aufgezeichnet, um die Auswertung zu erleichtern. Dafür

wurde die Zustimmung jeder befragten Person eingeholt, unter der Maßgabe, dass eine Anonymisierung der Personen stattfindet und keine Rückschlüsse auf die Personen möglich sind. Zusätzlich sind die Transkripte der Interviews von der Veröffentlichung ausgeschlossen und liegen nur den Prüfer\*innen vor. Zwei Interviews mussten auf Grund von Verbindungsproblemen zwischenzeitlich unterbrochen werden, konnten jedoch nach wenigen Minuten fortgesetzt werden. Insgesamt herrschte während den Interviews eine freundliche und aufgeschlossene Atmosphäre, die auch im Gespräch vor und nach den Interviews beibehalten wurde.

### 3.2 Interviewauswertung

Die Auswertung der Interviews wurde nach der Transkription mit Hilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring durchgeführt. Sie ist eine bewährte und weitverbreitete Methode zur systematischen Auswertung von Textdaten in den Sozial- und Geisteswissenschaften. Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring beruht auf einem interpretativen Ansatz zur Textanalyse, der das Ziel verfolgt, Muster, Themen und Bedeutungen in Textdaten zu identifizieren und in Kategorien zu organisieren (vgl. Mayring P. 2014, S. 544 f.). Dabei wird der zu untersuchende Text nach vorher definierten Kategorien also regelgeleitet untersucht und entsprechende Textstellen diesen zugeordnet. Es wird ein deduktives Vorgehen verfolgt, wobei eine gewisse Induktion möglich ist, wenn bspw. der zu analysierende Text die Bildung weiterer Kategorien erfordert (ebd.). Die Kategorien orientieren sich an den Fragen der Interviews und sind im Ergebnisteil dargestellt (siehe Kapitel 4). Darauf folgend wird die Auswertungseinheit festgelegt, also der Teil des Textes, der mit dem Kategoriensystem analysiert werden soll. Dies ist in der Regel das durchgeführte Experteninterview (vgl. Mayring P. 2014, S. 545–547), so auch in dieser Arbeit. Im Anschluss wird die Kontexteinheit festgelegt. Dies kann ein einzelner Abschnitt, ein Satz oder ein

Absatz sein, abhängig von der Forschungsfrage und dem Kontext. Sie legt den größten Textbestandteil fest, der unter eine Kategorie fallen kann (vgl. Mayring P. 2014, S. 545–547). In dieser Arbeit stellen die einzelnen gegebenen Antworten die Kontexteinheit dar. Die kleinste zu analysierende Einheit ist die Kodiereinheit. Sie kann aus Absätzen, Sätzen und einzelnen Wörtern bestehen (ebd.). In der vorliegenden Arbeit stellen einzelne Wörter die Kodiereinheit dar.

Die eigentliche Analyse beginnt mit dem Kodieren der Textdaten. Die vorab definierten Kategorien werden auf den Text angewendet, um relevante Textstellen zu markieren (vgl. Mayring P. 2010, S. 603–606). Dieser Prozess erfordert eine genaue und sorgfältige Interpretation der Textpassagen. Nachdem die Textdaten kodiert wurden, erfolgt die Paraphrasierung, Generalisierung und Reduktion der Ergebnisse (ebd.). Die erhaltenen reduzierten Aussagen erlauben eine Interpretation der Interviews. Dies beinhaltet die Identifikation von Mustern, Themen und Bedeutungen in den Texten (ebd.). Die Ergebnisse werden in Beziehung zur Forschungsfrage gesetzt und interpretiert (siehe Kapitel 5).

Trotz ihrer weitverbreiteten Anwendung ist die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring nicht frei von Herausforderungen und Kritikpunkten. Die Interpretation von Texten ist immer mit einem gewissen Maß an Subjektivität verbunden, da sie von den Forscher\*innen abhängt (vgl. Mayring P. 2010, S. 610 f.). Dies kann zu unterschiedlichen Interpretationen führen und die Zuverlässigkeit der Ergebnisse beeinträchtigen (ebd.). Eine Möglichkeit, dem zu begegnen, ist die Überprüfung der Ergebnisse der Interviews, mittels weiterer Methoden, bspw. durch eine Sammlung und quantitative Auswertung von Arbeitsdokumenten der Interviewpartner\*innen (ebd.). Dies würde allerdings den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, daher wird davon abgesehen.

## 4 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring dargestellt, indem die Aussagen der Interviewpartner\*innen in Form der deduktiv und induktiv gebildeten Kategorien zusammengefasst werden.

### 4.1 Gründe für die langsame Umsetzung des Mobilitätsgesetzes

Allgemein zusammengefasst wurde von den Interviewpartner\*innen ein fehlendes Monitoring, wie in der ersten Frage des ersten Themenblocks antizipiert, nicht als der wichtigste Grund für die langsame Umsetzung des Mobilitätsgesetzes angesehen. Stattdessen wurden viele Gründe für die langsame Umsetzung genannt.

*„Also aus einer Verwaltungssicht sehe ich, dass das Monitoring [...] der letzte Punkt in einer ganzen Kette von Dingen wäre, die eigentlich systematisch aufgezogen werden müssten, um so einen großen Plan, also den Radverkehrsplan, zum Beispiel als ein wichtiges Element vom Mobilitätsgesetz umzusetzen.“*

(Interview 4, Absatz 4)

Als insgesamt größtes Hemmnis haben sich politische Hindernisse herausgestellt. Dabei wurden neben der jahrzehntelangen zu geringen Radverkehrsförderung (vgl. Interview 3), dem allgemein sehr politischen Thema Verkehr mit allen seinen Auswirkungen auf das tägliche Leben (vgl. Interview 4 und 9) und der unterschiedlichen Zuständigkeit zwischen den politisch geleiteten Behörden (vgl. Interview 3) vor allem das Thema des Regierungswechsels im Frühjahr mit dem einhergehenden Ausbaustopp (vgl. Interview 9) und dem Abbau von Strukturen (vgl. Interview 4) genannt.

Viele der in den Interviews genannten Hindernisse sind struktureller Natur. So seien die Prozesse und Planungen zur Umsetzung sehr umfangreich (vgl. Interview 4 und 5), dazu käme die verteilte Zuständigkeit zwischen den Bezirken und dem Senat (Interview 9) sowie die Abstimmung mit Versorgungsbetrieben wie den Berliner Wasserbetrieben auf Grund von Sanierungsstaus:

*„Es gibt Radverkehrsprojekte, die seit Jahren fertig angedacht und geplant sind, wo aber die Berliner Wasserbetriebe dann gesagt haben: Ja, aber wir haben hier eine 100 Jahre alte Wasserleitung und wir müssen die erst mal sanieren. Aber wir haben gerade so viel zu tun. Also in den nächsten drei Jahren passiert da gar nichts. So, und trotzdem ist klar, wenn man jetzt eine Straße grundsätzlich neu macht, dann kann man auch niemandem ernsthaft erklären, wieso die dann vier Jahre später wieder komplett aufgerissen wird und wieder neu gemacht wird.“*

(Interview 9, Absatz 4)

Für die langsame Umsetzung wurden fehlende Gelder und Fördermittel genannt (vgl. Interview 2, 4 und 9) sowie die zu geringe Ausstattung mit Personal (vgl. Interviews 6 und 9) oder die falsche Prioritätensetzung bei der Abarbeitung von Projekten (vgl. Interview 2). Zusätzlich mangelhafte Regelwerke, die entweder lange bis zur Veröffentlichung brauchten (vgl. Interview 4 und 6) oder die nicht mit der Verwaltungswirklichkeit in Einklang gebracht werden konnten (vgl. Interview 4).

## 4.2 Verwaltungsinternes Monitoring

Ein verwaltungsinternes Monitoring wird von den überwiegenden Stimmen als positiv wahrgenommen. Es gibt kritische Stimmen und Punkte, die an dem System bemängelt

werden, wobei die positiven Stimmen überwiegen. Es wurden einige Forderungen an die Politik gestellt, um die Rahmenbedingungen für das Monitoring abzustecken.

*„Ein internes Monitoring braucht man, wenn man möchte, dass die Verwaltung damit auch arbeitet.“*

(Interview 8, Absatz 6)

Ein verwaltungsinternes Monitoring wurde von vielen Interviewpartner\*innen als Normalfall angesehen (vgl. Interview 3, 4, 5, 6 und 8). Dies wurde mit der Notwendigkeit auf parlamentarische Anfragen zu reagieren beantwortet (vgl. Interview 4), die Verwaltungsarbeit wird erleichtert, da es eine Messgröße gibt (vgl. Interview 5), und der erreichten Transparenz (vgl. Interview 8). Auch aus aktivistischer Sicht wurde Anerkennung am internen Monitoring der Verwaltung geäußert (vgl. Interview 6).

Allerdings wurden auch Ansprüche an die Durchführung des Monitorings gestellt. So wurde die Politik aufgefordert, die Indikatoren nachzuschärfen (vgl. Interview 1, 4, 5 und 8). Dabei wurden insbesondere Kriterien und Indikatoren gefordert, die präzise die Anforderungen an ein Monitoring abbilden würden (vgl. Interview 1, 4, 5, und 8), damit der Vorwurf der Beschönigung entkräftet werden könne (vgl. Interview 4). Dieser Vorwurf wurde vor allem auf aktivistischer Seite geäußert (vgl. Interview 6 und 7), aber nicht ausschließlich (vgl. Interview 5).

*„Es braucht eine externe Evaluation. Sich selbst zu evaluieren, das funktioniert einfach nicht. Und da liegt ein grundlegender Fehler bei der Senatsverwaltung. Und ich würde mir tatsächlich wünschen, dass das auch so gesehen wird und dass man das dann vielleicht in Auftrag gibt und sagt okay, wir würden uns gerne extern evaluieren lassen. Wie weit sind wir denn tatsächlich? Und das dann auch regelmäßig macht. Jetzt sind wir diejenigen, die es halt extern evaluieren.“*

(Interview 7, Absatz 6)

Diesem Vorwurf wurde mit dem Argument begegnet, dass eine Aufbereitung der Daten für eine externe Kontrolle sehr aufwändig wäre und sich die Frage stelle, inwieweit ein solches externes Monitoring Akzeptanz innerhalb der Verwaltung erfahren würde (vgl. Interview 8). Als Nachteile am internen Monitoring wurden neben der gebundenen Arbeitskraft, die dann wo anders fehle (vgl. Interview 5), die Qualität des Monitorings angesprochen, da sich im Rahmen des Ausbaustopps ein fehlender Überblick offenbart habe (vgl. Interview 4). Problematisch ist das Monitoring der Knotenpunkte, da sie auf Grund von durchgeführten Kleinstmaßnahmen als umgebaut gezählt würden (vgl. Interview 6 und 8).

#### 4.3 Verbindliche externe Umsetzungskontrolle

In den Interviews wurden viele Befürchtungen und Vorbehalte gegenüber einer per Gesetz oder Verordnung festgeschriebenen externen Umsetzungskontrolle geäußert. Befürwortung wurde vor allem von aktivistischer Seite geäußert:

*„Das ist in der freien Wirtschaft ja üblich, dass man bei Vorgängen, die komplexer Natur sind, umfassend sind und von großer Bedeutung, dass man da auch unabhängig kontrollieren [...] und [...] berichten lässt.“*

(Interview 6, Absatz 10)

Von aktivistischer Seite wurden die Transparenz (vgl. Interview 7) und der entstehende Druck als Vorteile genannt (vgl. Interview 6). Zusätzlich kam die bereits erwähnte Befürchtung auf, dass ein internes Monitoring die Sachlage beschönigt darstelle (vgl. Interview 5).

Nachteile sind von verschiedenen Personen angesprochen worden. So wurde die Befürchtung geäußert, dass durch ein vorgeschriebenes externes Monitoring die Verwaltung aus der Verantwortung entlassen würde oder dass ein Konflikt innerhalb der Verwaltung entstehe, wenn ein vorgeschriebenes Monitoring als Misstrauensbeweis von der Politik gegenüber der Verwaltung angesehen werde (vgl. Interview 1). Zusätzlich sind Vorbehalte gegenüber der externen Institution geäußert worden. Einerseits wurde die Befürchtung formuliert, dass ein Ehrenamt die Aufgabe nicht kontinuierlich genug durchführen könnte (vgl. Interview 3) und andererseits, dass ein Verständnis der Abläufe in einer Verwaltung nicht vorhanden sein könnte (vgl. Interview 5). Zusätzlich wurde der Nutzen angezweifelt, da die Verwaltung die Daten zur Verfügung stelle und diese unvollständig oder manipuliert sein könnten (vgl. Interview 5). Des Weiteren sind Legitimitätsprobleme innerhalb der Verwaltung sowie innerhalb der Bevölkerung befürchtet worden, welche der beiden Institutionen als neutral angesehen werde (vgl. Interview 8). Zur Lösung des Problems wurde die infraVelo genannt, die bereits als externe Monitoringstelle fungiere (ebd.) und die Möglichkeit, ein externes Monitoring entweder temporär vorzuschreiben, damit die

Verwaltung einen Lerneffekt erhalte, oder durch eine Übergangsphase einzuleiten (vgl. Interview 1).

#### 4.4 Vorteile eines externen Monitorings

Im Zuge der Interviews wurden etliche positive Aspekte eines externen Monitorings genannt. Dies waren insbesondere die Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit, die Entlastung für die Verwaltung und vertiefende Einblicke für die Parlamentarier\*innen und die Politik. Die häufigste vorteilhafte Nennung war die Transparenz (vgl. Interview 1, 2, 3, 4, 7, 8 und 9).

*„Die Ebene der Öffentlichkeit, die ja auch ein Recht haben sollte zu erfahren, wo denn die Pläne stehen und wo man sich jetzt am Ende des Tages befindet bei der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes.“*

(Interview 1, Absatz 4)

Von der Transparenz würden verschiedene Zielgruppen wie Journalist\*innen, die Bevölkerung, aber auch die Verwaltung profitieren (vgl. Interview 7). Die Presse profitiere von der Transparenz, indem Informationen veröffentlicht werden, die von der Verwaltung nicht leistbar wären, die Verwaltung wiederum von der ersparten Arbeit, wenn nicht unzählige Informationsfreiheitsgesetz-Anfragen eingingen (vgl. Interview 1 und 8). Zusätzlich sei es sinnvoll, wenn Informationen von extern veröffentlicht werden, die von der Verwaltung nicht veröffentlicht werden können (ebd.). Die Transparenz helfe auch bei der Einordnung von Umsetzungsproblemen, wenn bestimmte Restriktionen, wie mangelnde Ressourcen oder Prioritäten vorliegen, die ohne interne Einblicke nicht verständlich wären (vgl. Interview 9).

*„[...] zum Schluss ist die Verwaltung der größte Nutznießer von einer transparenten Berichterstattung, da es so viele unterschiedliche Verwaltungsebenen, Ämter etc. nachgelagerte Behörden gibt, dass der Informationsfluss zwischen den einzelnen Verwaltungen so stark verbessert wird, dass die Verwaltungsebenen untereinander dann auch gucken: Ah, da steht die Verwaltung und einfach die interne Zusammenarbeit stark verbessert wird.“*

(Interview 7, Absatz 10)

Auch werde die Verwaltung durch ein öffentliches Monitoring entlastet (vgl. Interview 3, 4, 5, 7 und 8). So könne ein externes Monitoring sich stark auf die Motivation der Verwaltungsangestellten auswirken (vgl. Interview 4), dies wird gesondert dargestellt (siehe Kapitel 4.7). Die interne Transparenz profitiere enorm und ermögliche dadurch Einblicke in andere Abteilungen, was wiederum zu einer Steigerung der internen Zusammenarbeit und der Effizienz der Abläufe (vgl. Interview 3 und 7) und zu einer Sensibilisierung der Verwaltungsmitarbeiter\*innen führen und Weiterbildungen anregen könne (vgl. Interview 1). Zusätzlich werde die Arbeit erleichtert, wenn die Informationsweitergabe von externen Stellen übernommen wird (vgl. Interview 5 und 8). Die entstehende Sachlichkeit sei von Vorteil, da Diskussionen erleichtert werden würden (vgl. Interview 4). Einigen Mitarbeiter\*innen ermögliche ein externes Monitoring einen (vergleichenden) Blick auf die eigene Arbeit, wenn das interne Monitoring nicht detailliert genug ausfällt (vgl. Interview 6 und 7). Zusätzlich könne eine Vor-Ort-Perspektive erhalten werden, wodurch ein besseres Verständnis der Lage möglich wäre (vgl. Interview 9) und allgemein mehr Wissen generiert werden (vgl. Interview 1). Ein mit zivilgesellschaftlichem Wissen angeleitetes effektives Monitoring könne, kombiniert mit einer guten Faktenlage, einen großen

Entlastungseffekt in den Bezirken, dem Senat und der infraVelo bewirken (vgl. Interview 1 und 9).

In den Interviews wurde geäußert, dass ein externes Monitoring als Instrument des politischen Drucks, wie ein Spiegel in die Politik dienen könne (vgl. Interview 1, 2, 3, 4, 8 und 9). So könne es den Parlamentarier\*innen erleichtert werden, direkte Nachfragen zu stellen, die politische Argumentation zu unterstützen und insgesamt an aktuelle Informationen zu gelangen und dies unabhängig von der Lage in der Verwaltung (vgl. Interview 1). Diese Informationen könnten in den Haushaltsplan einfließen und mehr Personalmittel erzielen (vgl. Interview 3), wenn die Diskrepanz zwischen Ressourcen und Zielen deutlich werde (vgl. Interview 4 und 9). Zusätzlich werde den Politiker\*innen klarer dargestellt, wie der aktuelle Stand ist und was machbar sei, wodurch sich eine andere Verbindlichkeit erreichen ließe (vgl. Interview 1 und 2). Insbesondere wenn der Effekt von Maßnahmen öffentlich bekannt gemacht wird, ließen sich nachträgliche politische Änderungen an diesen Maßnahmen besser verhindern (vgl. Interview 4). Ein Beispiel sei die Auflösung der Projekteinheit Radverkehr (ebd.). Hätte diese Zeit bekommen sich zu etablieren und Projekte effektiv auf den Weg zu bringen, wäre die Auflösung möglicherweise weniger leicht machbar gewesen und hätte zu einer stärkeren Reaktion der Öffentlichkeit führen können (ebd.).

*„Und ich glaube Changing Cities und der Radentscheid sind das beste Beispiel dafür, dass natürlich zivilgesellschaftlicher öffentlicher Druck enorm dazu beitragen kann, dass Verwaltungshandeln beschleunigt wird.“*

(Interview 5, Absatz 12)

Der öffentliche Druck aus der Zivilgesellschaft, der durch ein Monitoring entsteht, sei ein starker Treiber für die Verwaltung und Politik, den Radverkehr zu stärken (vgl. Interview 4, 5, 8 und 9) und könne sich positiv auf die Motivation auswirken (siehe Kapitel 4.7). Zusätzlich könnten Kooperationen zwischen der Zivilgesellschaft und der Verwaltung entstehen, die sich gegenseitig unterstützen (vgl. Interview 1, 5, 6, 8 und 9), dabei könne es um eine konstruktive Begleitung gehen (vgl. Interview 5), Inspiration (vgl. Interview 8), inhaltlichen Input (vgl. Interview 9) oder den Abgleich mit dem internen Monitoring (vgl. Interview 6).

#### 4.5 Nachteile eines externen Monitorings

Die Interviews haben auch viele negative Aspekte eines externen Monitorings hervorgebracht. Zu den größten Befürchtungen zählten die entstehende Mehrarbeit, die Herausforderungen, die sich aus einer kritischen Begleitung ergeben und der Einfluss auf die Motivation der Verwaltungsmitarbeiter\*innen, was in Kapitel 4.7 ausführlicher behandelt wird.

*„So, deswegen wäre aus bezirklicher Perspektive mein Prä immer zu sagen lass uns nicht [...] für irgendwelche Monitoring Berichte zuliefern, sondern lass uns [...] ins Tun kommen.“*

(Interview 9, Absatz 6)

Eine große Zahl der Interviewpartner\*innen befürchtet, dass durch ein Monitoring mehr Arbeit, auf die Verwaltung zu komme (vgl. Interview 1, 2, 3, 6, 8 und 9). Diese Mehrarbeit könne sich durch entstehende Nachfragen (vgl. Interview 1, 6 und 9), durch neue Diskussionen zwischen Bezirken und Senatsverwaltung (vgl. Interview 8) oder durch die Zuarbeit für das Monitoring (vgl. Interview 3) ergeben. Weitere Befürchtungen ergeben sich aus der Herausforderung, eine kritische Begleitung durchzuführen, ohne dass sich ein negativer Einfluss auf die Berichterstattung und Politik ergebe:

*„Meine große Sorge daran wäre, dass einfach die gesamte Berichterstattung sehr, sehr negativ wäre. Und im Endeffekt hatten wir genau das in der letzten Legislaturperiode. Wenn wir sagen [...] [die] Zivilgesellschaft, [z.B.] Changing Cities [...] [hat] sechs Jahre Fundamentalopposition gegen eine grün geführte Verkehrsverwaltung gemacht. Das Ergebnis ist, dass jetzt die CDU an der Macht ist. Ich glaube nicht, dass uns das weiterbringt.“*

(Interview 5, Absatz 12)

Die kritische Begleitung stelle eine große Herausforderung dar, so sei es einfacher nur zu kritisieren, als das Positive zu sehen und es müsse immer aufgepasst werden nicht zu destruktiv zu wirken, nur weil Dinge nicht perfekt seien (vgl. Interview 5). Es bestehe die Gefahr, dass nur ein oberflächlicher Blick erfolgt und die Prozesse, die im Hintergrund laufen, untergehen, wie bspw. die Frage, wie viele Stellen aktuell besetzt sind (vgl.

Interview 9). Dagegen könnte es helfen, eine Form von Erwartungsmanagement zu betreiben, das die Erwartungen im Vorherein anpasst (vgl. Interview 1). Eine weitere geäußerte Befürchtung ist, dass es bei negativer Berichterstattung im Zuge eines Monitorings zu einer Anpassung der Ziele kommen kann (vgl. Interview 6), also dass in der Politik der Eindruck entstehe, dass die Ziele nicht erreicht werden können und daher die Ziele nach unten korrigiert werden. Negative Berichterstattung könne sich durch oberflächliche Datenerhebungen für einzelne Bezirke ergeben (vgl. Interview 8 und 9) oder indem wichtige Lückenschlüsse als nur wenige Meter Radweg gezählt würden (vgl. Interview 5).

Durch ein Monitoring könne es zu einem steigenden Druck auf die Verwaltungsmitarbeiter\*innen kommen (vgl. Interview 1, 3 und 5), was sich negativ auf die Motivation auswirken kann, dies wird in Kapitel 4.7 bearbeitet. Manche Aspekte der Verwaltungsarbeit würden sich als zu komplex für eine einfache Darstellung in der Öffentlichkeit darstellen, diese sollten erstmal in einer geschlossenen Runde oder einem teilgeschützten Bereich erörtert werden (vgl. Interview 5). So sei der Bau der letzten Kilometer Radinfrastruktur in der Regel am schwersten umzusetzen, was sich der Öffentlichkeit nicht leicht erklären lasse (vgl. Interview 3). Weitere kritische Punkte sind, dass zwei parallele Monitorings entstehen könnten, die sich widersprechen (vgl. Interview 5 und 8) und zu Nachfragen führen könnten (vgl. Interview 8). Eine weitere Sorge war, dass kein neues Wissen generiert werde, da die Verwaltung das Wissen selbst habe (vgl. Interview 4, 8 und 9). Zusätzlich wird der Nutzen angezweifelt, da die vorhandenen Geldmittel bestimmen würden, wo gebaut wird (vgl. Interview 2).

### 4.6 Anforderungen an ein externes Monitoring

In den Interviews wurden viele Vorschläge gesammelt, wie ein Monitoring angelegt sein sollte, damit es die Arbeit der Verwaltungsmitarbeiter\*innen unterstützt. Diese

Vorschläge lassen sich in drei Unterkategorien einteilen: Die inhaltlichen, die systematischen und die darstellerischen Anforderungen bzw. die Aufbereitung betreffenden.

Bei den inhaltlichen Anforderungen wurde allgemein gesprochen ein systematischer, ganzheitlicher und aktueller Überblick über die derzeitige Lage gefordert (vgl. Interview 1 und 5). Dabei solle eine Orientierung an den Zielen stattfinden (vgl. Interview 1) und neben der Quantität auch die Qualität (vgl. Interview 4) zusammen mit den Rahmenbedingungen bzw. den zur Verfügung stehenden Ressourcen dargestellt werden (vgl. Interview 4 und 9). Mit der ganzheitlichen Aufbereitung ist auch die Angabe der Auswirkungen gemeint, wie bspw. der Kfz-Verkehr beeinflusst werde (vgl. Interview 5).

*„Ich muss auch dazu sagen, bei den Kreuzungen haben wir kein gutes Monitoring bis jetzt. Insofern, wenn da von Ihnen [...] im Sinne von methodischen Vorschlägen, wie man das gut monitoren könnte, was kommt, hilft uns das ja vielleicht wirklich zur Inspiration.“*

(Interview 8, Absatz 30)

Weitere genannte Punkte sind die Angabe von gezielten Lösungsvorschlägen für die Umsetzung (vgl. Interview 7) und eine mögliche Inspiration für das verwaltungsinterne Monitoring (vgl. Interview 8).

Die geäußerten systematischen Anforderungen sehen ein einfaches, vollständiges und gegebenenfalls kooperatives Monitoring vor. Die Einfachheit werde durch eine Verschlan-  
kung der Prozesse gegeben, in dem nicht alle kleinen Schritte evaluiert werden, sondern erst größere Ergebnisse (vgl. Interview 5). Um Missverständnisse zu vermeiden, wäre es angeraten das Monitoring zu vereinfachen (vgl. Interview 5). Dazu könne eine Einigung in kooperativer Zusammenarbeit auf die zu untersuchenden Daten stattfinden, womit der Spielraum zur Fehlinterpretation eingeschränkt werden könnte (vgl. Interview 5 und 6),

die in der Darstellung in die Öffentlichkeit schnell auftreten könnte (vgl. Interview 8). Das heißt, ein Ziel sollte es sein, dass die Projekte und Einheiten in der Wahrnehmung der Verwaltung und der Öffentlichkeit harmonisieren (vgl. Interview 6). Mit der Einigung auf ein Vorgehen könnte ein *"offenes Prinzip"* (Interview 6, Absatz 16) geschaffen werden, mit dem einem Misstrauen von Verwaltungsangestellten gegenüber einem externen Monitoring begegnet und die verwaltungsinterne Akzeptanz gesteigert werden könnte, da von vornherein klar ist, welche Punkte berücksichtigt werden würden und welche nicht (vgl. Interview 5 und 6). Zusätzlich ließe sich dadurch die Verbindlichkeit eines Monitorings und die Frage, ob es für die politische Arbeit oder den Nutzen der Verwaltung gedacht ist, also welcher Zweck damit erfüllt werden soll, bestimmen (vgl. Interview 5). Weitere Missverständnisse in der Interpretation eines Monitorings ließen sich durch ein ganzheitliches Monitoring verringern, in dem nicht nur der Rad- oder Fußverkehr gemonitort werden, sondern auch die Flächen erfasst würden, die bspw. der Kfz-Verkehr verliert oder welche Auswirkungen die einzelnen Maßnahmen haben (vgl. Interview 5). Ein ganzheitliches Monitoring würde laut Aussagen auch die Kreuzungen umfassen, mit deren Monitoring die Verwaltung aktuell Schwierigkeiten habe und bei dem sie sich inspirieren lassen würde (vgl. Interview 8). Diese möglichst einfach zugängliche und verständliche Übersicht sollte einen zweiten Blick auf die Maßnahmen ermöglichen sowie einen Abgleich und damit auch Rückschlüsse für die eigene Arbeit ermöglichen (vgl. Interview 6 und 7). Eine weitere Möglichkeit wäre, der Verwaltung die Möglichkeit einer Gegendarstellung zu gewährleisten (vgl. Interview 2), damit Punkte, bei denen Uneinigkeit herrscht, besser dargestellt, erklärt und geklärt werden könnten. Damit bestünde auch die Möglichkeit für die Verwaltung, die Gründe, die zur Verzögerung führen, darzustellen (ebd.). So würden sich Straßenabschnitte, die zuletzt beplant werden, häufig auch als die schwersten herausstellen oder deutlich werden, dass eine Arbeit an allen Stellen gleichzeitig nicht möglich sei (vgl.

Interview 3). Außerdem sollte bei einer Überschneidung mit dem offiziellen Monitoring darauf geachtet werden, dass die Aussagen sich nicht komplett widersprechen (vgl. Interview 8), stattdessen sollte es die Daten ergänzen (vgl. Interview 9). Als ein letzter Punkt wurde die Empfehlung ausgesprochen, dass das Monitoring am Ende ein Produkt der Verwaltung sein sollte, dass die Zivilgesellschaft das Ergebnis und das Tool der Verwaltung überlässt (vgl. Interview 7).

Die weiteren Anforderungen betreffen die Darstellung und Aufbereitung der gesammelten Daten. Dabei wurde insbesondere eine webbasierte Datenbank bevorzugt, in der die ganzheitlichen Daten übersichtlich aufbereitet werden (vgl. Interview 1, 2, 3 und 8).

*„[...] weg von der Excel-Tabelle hin zu einer georeferenzierten Datenbank, in der [...] alle Maßnahmen des Netzes, eigentlich alle Maßnahmen, die eine Stadt überhaupt [durchführt], also nicht nur im Radverkehr, sondern auch bei der Instandsetzung von Straßen oder bei Erschließungsmaßnahmen oder Busbeschleunigungsmaßnahmen, alle Baumaßnahmen in dem Straßennetz einer Stadt in einer Datenbank erfasst werden. Wo dann die Planung auch hinterlegt sind. Statistiken also.“*

(Interview 3, Absatz 28)

Für die Aufbereitung ist die Nachvollziehbarkeit sehr wichtig (vgl. Interview 1, 3, 4, 6, 7 und 8).

*„Und der Bericht sollte dann auch nicht so geschrieben sein, dass man ihn nicht versteht. [...] [S]ondern der Bericht sollte so geschrieben werden, dass er auch verständlich ist. Aber Teil von einer transparenten Berichterstattung ist auch immer, dass es verständlich ist.“*

(Interview 7, Absatz 8)

Auch bei der Aufbereitung der Daten sei zu beachten, dass Informationen nicht verloren gehen oder eine falsche Interpretation zulassen, da dies zu einer größeren Verwirrung führen kann (vgl. Interview 8). Bei der Darstellung eines Rankings der Bezirke solle darauf geachtet werden, dass man erkennen kann, in welcher Ausgangslage der Bezirke das Monitoring gestartet wurde, da so die Vergleichbarkeit gewährleistet wird (vgl. Interview 4 und 9). Dafür sei auch die Angabe der zur Verfügung stehenden Ressourcen und der Rahmenbedingungen wichtig, worunter die personelle und finanzielle Ausstattung fielen aber auch strukturelle Hindernisse wie ein Umsetzungsstopp von höherer Ebene oder Hindernisse, die in den internen Strukturen enthalten sind (vgl. Interview 4, 7 und 9). Mit diesen Angaben ließen sich die unterschiedlichen Stärken der einzelnen Bezirke besser abbilden und schlechte Performance erklären (vgl. Interview 4).

#### 4.7 Auswirkungen auf die Motivation der Verwaltungsmitarbeiter\*innen

Eine Orientierung des Monitorings an den ambitionierten Zielen des Radverkehrsplans könne laut Aussagen dazu führen, dass nur der geringe Umsetzungsstand zu sehen ist, ohne dass die Verwaltung in der Lage ist, daran etwas zu ändern. Dies könnte demotivierend wirken (vgl. Interview 4 und 8). Gegebenenfalls könnte ein Monitoring in der Politik erreichen, dass über den Haushaltsplan mehr Personalmittel bereitgestellt werden, wenn der Mangel daran erkannt wird (vgl. Interview 3). Dies könnte eine Kaskade in Gang setzen, dass mehr Personal mehr Aufgaben umsetzen kann, was wiederum das Personal

motiviere, da ein Fortschritt zu erkennen ist und die Verwaltung in die Lage versetzt würde, die anfallende Arbeit zu erledigen (vgl. Interview 4). Es könne jedoch auch der politische Druck erhöht werden und eine politische Agenda hervorrufen (vgl. Interview 1). Zusätzlich könnten durch ein zivilgesellschaftliches Monitoring Daten veröffentlicht werden, die die Verwaltung aus politischen Gründen nicht veröffentlichen kann, womit dieser Missstand öffentlich adressiert und Transparenz geschaffen werden könnte (vgl. Interview 8). Eine strukturierte Vorgehensweise sei unbedingt erforderlich (vgl. Interview 3). Davon könne eine Verwaltung profitieren, indem den Mitarbeiter\*innen Arbeit abgenommen wird, wodurch wiederum andere Aufgaben bearbeitet werden könnten (vgl. Interview 1 und 5).

Ein negatives Monitoring könne zu negativer Berichterstattung führen. Daher solle ein Erwartungsmanagement mit dem Monitoring geführt werden, um die negative Berichterstattung zu verringern oder zu verhindern (vgl. Interview 1). Zusätzlich ließe sich eine sehr emotionale Debatte in der Öffentlichkeit zum Monitoring damit verhindern oder verringern, da sie sich stark negativ auf die Motivation von Verwaltungsangestellten auswirken könnte (vgl. Interview 4 und 5). Wenn der Stand der Umsetzung den verschiedenen Zielgruppen (Journalisten, Bevölkerung und Verwaltung) transparent dargelegt wird, ließe sich ein gemeinsames Verständnis entwickeln, was der aktuelle Stand ist und wie eine Ausrichtung auf das Ziel möglich wäre (vgl. Interview 3, 7, 8 und 9). Es entstünde ein klares und faktenbasiertes Bild und das würde das Verständnis der einzelnen Zielgruppen für das Ziel und den Weg zum Ziel schärfen (vgl. Interview 7). Zusätzlich könnten interne Abläufe stark optimiert werden, da ein besserer Informationsfluss zwischen den unterschiedlichen Verwaltungsebenen stattfindet (vgl. Interview 7).

Laut den Interviews sollte darauf geachtet werden, dass die Verwaltung nicht in eine Rechtfertigungsposition gedrängt wird und die Antworten nicht forciert werden (vgl.

Interview 1 und 3), da sie sonst von einer Fülle an Nachfragen, Hinweisen und Kritik gelähmt wird und die Mitarbeiter\*innen ihrer eigentlichen Arbeit nicht nachkommen können (vgl. Interview 2, 3 und 6). Eine konstruktive Begleitung stelle sich als schwierig heraus (vgl. Interview 5), es solle nicht der Eindruck entstehen, dass die Bürger\*innen der Verwaltung noch mehr Arbeit machen wollen (vgl. Interview 6) und es sei allgemein leichter zu kritisieren als das Positive zu sehen (vgl. Interview 5).

Eine zu destruktive Darstellung solle vermieden werden, stattdessen sollten auch positive Errungenschaften hervorgehoben werden, auch wenn sie sich als noch nicht perfekt herausstellen (vgl. Interview 5). Dadurch ließen sich Mitarbeiter\*innen motivieren, da sie sehen könnten, dass sich ihre Arbeit lohnt und auch der Fokus auf besondere Qualität in der Umsetzung belohnt, anerkannt und wahrgenommen wird (vgl. Interview 4). Auch selbst die Früchte der eigenen Arbeit auf der Straße zu sehen, wirke motivierend, insbesondere wenn die entstandene Infrastruktur genutzt und akzeptiert wird (vgl. Interview 4). Wenn erkannt werde, dass die eigene Arbeit wertgeschätzt wird und sich über die Zeit eine Entwicklung abzeichnet, kann sich dies als Motivation herausstellen (vgl. Interview 4).

Ein Vergleich mit anderen Bezirken, könne motivierend wirken, wenn erkannt wird, dass das eigene Abschneiden gut ist oder es im zeitlichen Verlauf besser wird, diese positive Dynamik sollte anerkannt werden (vgl. Interview 4 und 9). Gerade im Vergleich zu Nachbarbezirken könne ein Ranking befeuernd wirken (vgl. Interview 4). Allerdings könne sich der Motivationsschub auch als gering herausstellen, wenn die Motivation hausintern stattfindet und externe Einflüsse eine geringe Rolle spielen (vgl. Interview 4) oder sogar negativ, wenn aus dem Vergleich eine unverhältnismäßige Kritik entstünde, die sich demotivierend auf die zum Teil schwer zu haltenden, aber motivierten Mitarbeiter\*innen auswirken könnte, wie es sich in der Vergangenheit herausgestellt habe (vgl. Interview 4, 8 und 9). In dieser Hinsicht werden mehr negative als positive Effekte befürchtet (vgl.

Interview 8). Öffentlicher Druck, Kontrolle und kritische Nachfragen könnten sich positiv auf die Motivation von Verwaltungsangestellten auswirken (vgl. Interview 4, 5 und 6).

#### 4.8 Verständnis des Begriffs Planungskommunikation

Die Planungskommunikation ließe sich in interne und externe Planungskommunikation einteilen (vgl. Interview 7). Die interne Planungskommunikation beinhalte Abstimmungsprozesse, die auf einer Ebene innerhalb eines Landkreises oder einer Kommune stattfinden und dabei verschiedene Strukturen miteinander verknüpfen (ebd.). Dies könne die unterschiedlichen Verwaltungsebenen oder die Kooperation zwischen Nachbarbezirken umfassen (ebd.). Diese interne Kommunikation sollte weiter optimiert werden, um Abstimmungsprozesse zu erleichtern (ebd.). Die infraVelo diene dabei als Instrument der internen Planungskommunikation (ebd.).

Die externe Planungskommunikation diene der Herstellung von Transparenz nach draußen (ebd.). Dabei ginge es darum, die Erwartungen der Bevölkerung zu steuern, wenn Maßnahmen bspw. länger in der Umsetzung brauchen (ebd.). Als Beispiel für eine Planungskommunikationsmaßnahme ist das Beispiel der Projektkarte der infraVelo genannt worden, die auf der Vorlage der Karte von FixMyCity aufbaue (vgl. Interview 7) (siehe Kapitel 2.2.2). Ein Beispiel für eine praktische Anwendung externer Planungskommunikation wäre die Verwendung von QR-Codes an Baustellen, die zu Informationen zur Baumaßnahme führen (ebd.). Eine weitere Maßnahme der Planungskommunikation wäre ein externes Monitoring, das die Transparenz erhöht und die Kommunikation optimieren kann (ebd.).

## 4.9 Situation in Hamburg

Hamburg wurde als vergleichendes Beispiel zur Situation in der Verwaltung gewählt. Dort würde ein gutes internes Monitoring als das A und O für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie zur Förderung des Radverkehrs angesehen (vgl. Interview 3). Dazu gäbe es einerseits ein Monitoring, in dem alle Maßnahmen, mit Zeiten und Zielen für das Jahr, die mit einer Ampel bewertet werden und andererseits einen jährlichen Kurzbericht zu allen Themen, die im Bündnis für den Rad- und Fußverkehr beschlossen werden würden (ebd.). Dies würde im Rahmen einer umfangreichen Projektsteuerung ermöglicht:

*„Ja, also das machen wir in Hamburg mit einer umfangreichen Projektsteuerung mit den Terminen und Finanzen, Haushaltsmitteln für die einzelnen Teilmaßnahmen bei der Umsetzung der Maßnahmen, also vor allen Dingen der Ausbau des Velonetzes, den wir in 300 Einzelmaßnahmen gegliedert haben, oder über 300, dass dann eine sehr umfangreiche Projektsteuerung aufgebaut wurde, ohne die das nicht funktionieren würde.“*

(Interview 3, Absatz 4)

Als Grundlage dafür diene der Haushaltsplan der Hamburger Bürgerschaft, der Kennzahlen beschlossen habe, die mit Zielwerten hinterlegt seien (vgl. Interview 3). Wenn es zu einer Abweichung von über 10% gegenüber den Zielen käme, müsste die Verwaltung dies dem Parlament gegenüber begründen, somit bestünde eine Kontrollinstanz (ebd.). Ein weiterer Punkt, der die Offenheit der Verwaltung Hamburgs belege, ist, dass dort ein umfangreiches Transparenzgesetz in Kraft sei, somit habe die Verwaltung den transparenten Umgang verinnerlicht und Vorbehalte abgelegt (ebd.).

---

## 5 Diskussion

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Interviews diskutiert und mit den Erkenntnissen der Literaturrecherche in Verbindung gebracht. Dabei werden die aufgestellten Hypothesen überprüft und eingeordnet, wobei sich der Aufbau des Kapitels an diesen Hypothesen orientiert. Im Anschluss an die Einordnung der Hypothesen wird ein Empfehlungskatalog für ein zivilgesellschaftliches Monitoring entwickelt, mit dessen Hilfe das Monitoring des Mobilitätsgesetzes durch Changing Cities bewertet wird. Den Abschluss bildet eine neu entwickelte Definition zum Begriff der Planungskommunikation.

### 5.1 Positiver Effekt auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen

Die Hypothese, dass ein zivilgesellschaftliches Monitoring die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen erleichtert, wurde auf Grundlage verschiedener Aspekte entwickelt. Dabei reicht das Spektrum der Aspekte von bislang unklarer Verantwortung über den Vergleich von Ziel und Zustand und die externe Expertise der Bevölkerung (siehe Kapitel 2.3.2).

Ein Problem, das in der Literatur aufgezeigt wurde, ist, dass die Verantwortung bei vielen politischen Maßnahmen unklar ist (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 2021). Das bezieht sich insbesondere auf die Umsetzung, aber auch auf die weitere Betreuung (ebd.). Diese Problematik wurde auch in den Interviews bestätigt, so könnte insbesondere die interne Zusammenarbeit und Transparenz durch ein Monitoring gestärkt werden (vgl. Interview 7), wodurch sich Abläufe klarer strukturieren ließen und die Verantwortung besser greifbar würde. Ein externes Monitoring kann den Informationsfluss zwischen den Abteilungen und Ebenen verbessern, da alle einen gleichen Wissensstand haben und über die Arbeit der anderen Stellen Klarheit herrscht. Der Effekt betrifft insbesondere Informationen, die nicht durch die Verwaltung selbst veröffentlicht werden können (vgl. Interview 5, 7 und 8). Wenn mangelnde Ressourcen oder weitere Restriktionen der Allgemeinheit

bekannt würden, könnte die Einordnung von Umsetzungsproblemen vereinfacht werden (vgl. Interview 9) und die Verwaltungen einander helfen können. Ein weiterer helfender Aspekt könnte eine Kooperation zwischen der Verwaltung, der Bevölkerung und der Politik sein (siehe Kapitel 5.2).

Ein Monitoring ermöglicht den Abgleich zwischen dem Ziel und dem bislang erreichten Zustand, es dient der Umsetzungskontrolle (vgl. Jacoby 2009, S. 11). Damit kann es direkt der Arbeitserleichterung der Verwaltung dienen, indem die Diskrepanz zwischen den zur Verfügung stehenden Ressourcen und den Zielen deutlich wird (vgl. Interview 4) und der Mangel an Ressourcen in der Politik bekannt würde, der dann behoben werden könnte (vgl. Interview 3). Des Weiteren kann eine Gegenüberstellung mit den intern erhobenen Daten stattfinden (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 2021), wodurch Mitarbeiter\*innen mehr Details erfahren können (vgl. Interview 6 und 7) und ein mangelhaftes offizielles Monitoring (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 2021) ergänzt werden kann. Dazu hilft auch die gute Faktenlage, die geschaffen werden kann (vgl. Interview 1 und 9). Durch die starke interne Transparenz und effiziente Zusammenarbeit, die ein Monitoring ermöglicht (vgl. Interview 3 und 7), können Handlungsbedarfe aufgezeigt und die Entwicklung und Durchführung von Maßnahmen (vgl. Hanano 2023, S. 84) erleichtert werden. Diesen Anspruch hat auch Changing Cities an das entstehende Monitoring des Vereins. Da ein zivilgesellschaftliches Monitoring durch die Expertise der Anwohner\*innen verdeckte Sachverhalte sichtbar machen kann (ebd.), kann es direkt als Spiegel in die Politik dienen und politischen Druck erzeugen (vgl. Interview 1, 2, 3, 4, 8 und 9). Die damit einhergehende Sachlichkeit kann viele Diskussionen erleichtern (vgl. Interview 4), wozu auch die Vor-Ort-Perspektive helfen kann (vgl. Interview 9).

Neben den vielen positiven Effekten, die ein externes Monitoring auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen haben kann, sind auch einige negative Aspekte zu nennen. So

befürchten viele der Interviewpartner\*innen, dass durch ein Monitoring mehr Arbeit für die Verwaltung entstehen könnte (vgl. Interview 1, 2, 3, 6, 8 und 9). Gründe dafür könnten Nachfragen, vermehrte Diskussionen oder Zuarbeit zum Monitoring sein (ebd.). Diese Befürchtung konnte in der Literatur nicht bestätigt werden. Dafür konnte allerdings die Befürchtung, dass ein zivilgesellschaftlicher Verein nicht über ausreichende Kapazitäten für ein Monitoring verfügt (vgl. Interview 3) und damit ein Monitoring nur einen geringen Effekt haben könnte, bestätigt werden (Kurz und Kubek 2021, S. 51). Weitere Nachteile sind in Bezug auf die Motivation der Mitarbeiter\*innen befürchtet worden (siehe Kapitel 5.3). Wenn zwei Monitorings existieren, ein externes und ein internes, könnten Akzeptanzprobleme auftreten, sollten sich diese widersprechen (vgl. Interview 5 und 8). Akzeptanzprobleme werden laut der Literatur durch externe Monitorings gemindert (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 51). Allerdings fehlen Aussagen über die Effekte von parallelen Monitorings. Allgemein ist die Rückmeldung aus der Verwaltung zum Teil sehr negativ gewesen, was den Nutzen eines Monitorings für die Arbeit der Angestellten betrifft. Insbesondere der Mehrwert eines externen Monitorings wurde bezweifelt (vgl. Interview 2 und 8). Da einerseits die Vorstellung herrscht, dass die Verwaltung intern über bessere Daten verfügt (vgl. Interview 8) und andererseits die Verwaltung selbst kaum Einfluss darauf nehmen kann, wann welche Infrastruktur gebaut wird, sondern dies durch die Fördermittel bestimmt wird (vgl. Interview 2).

Die in den Interviews genannten positiven Effekte eines Monitorings stimmen mit den in der Literatur gefundenen überein oder ergänzen bzw. vertiefen diese. Bei den negativen Nennungen ist das Bild differenzierter und eine klare Übereinstimmung nicht in allen Punkten gegeben. Insbesondere der Vorwurf, dass der Mehrwert des externen Monitorings gegenüber dem existierenden Monitoring im Rahmen des Fortschrittberichts Fahrrad gering sein werde, lässt sich nur schwer entkräften. Da der entstehende Mehrwert vor

allem durch Aktivist\*innen begründet wurde, könnte ein unterschiedliches Bild der Arbeit in der Verwaltung vorliegen. Eine Möglichkeit der Lösung wäre eine kooperative Durchführung eines Monitorings (siehe Kapitel 5.2).

In Hamburg ist die Situation durch den vertrauten Einsatz von Maßnahmen, die der Transparenz dienen (vgl. Interview 3), möglicherweise anders und ein extern durchgeführtes Monitoring würde dort weniger Widerstand hervorrufen. Da es jedoch kein externes Monitoring gibt, kann über die Auswirkungen nur spekuliert werden.

Insgesamt betrachtet lässt sich die Hypothese, dass die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen durch ein externes Monitoring positiv beeinflusst wird, auf Grundlage der in dieser Arbeit durchgeführten Untersuchungen verifizieren, da viele der Interviewpartner\*innen diese Aussage im Interview getroffen haben (vgl. Interview 3, 4, 5, 7 und 8) und in der Literatur ebenfalls mehrheitlich positive Aspekte aufgeführt werden.

## 5.2 Ebene der Zusammenarbeit

Die Arbeit von FixMyCity (siehe Kapitel 2.2.2) kann zu Teilen als Ebene der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik und Bevölkerung angesehen werden. Die Hypothese, dass ein externes Monitoring eine solche Ebene schaffen kann, wurde daraus entwickelt. Das Monitoring von München Klimaneutral möchte mit seinem Ansatz direkt mit der Verwaltung und Politik zusammenarbeiten und als Diskussionspartner dienen (vgl. MünchenZero 2023). Auch in den Interviews wird dieser Aspekt eines Monitorings als Wunschvorstellung für die Zukunft geäußert und als ideal angesehen (vgl. Interview 6). Dies spiegelt sich auch darin wider, dass die Projektkarte von FixMyCity so erfolgreich war, dass der Berliner Senat sich davon inspirieren ließ und eine eigene Projektkarte auf dieser Basis entwickelt hat (vgl. GB infraVelo GmbH 2023). Dies wurde auch im Interview betont (vgl. Interview 7). Weitere Kooperationen zwischen der Zivilgesellschaft und der

Verwaltung sind möglich (vgl. Interview 1, 5, 6, 8 und 9). Die gegenseitige Unterstützung kann dabei an verschiedenen Stellen stattfinden, sei es bei der konstruktiven Fachbeteiligung (vgl. Interview 5), der Inspiration (vgl. Interview 8), inhaltlichem Input (vgl. Interview 9) oder dem Abgleich mit dem internen Monitoring (vgl. Interview 6). Diese Kooperation wird auch in der Literatur als Möglichkeit erkannt und als direkte Verknüpfung der Vorteile des internen und externen Monitorings genannt (vgl. Kurz und Kubek 2021, S. 52).

Der Wunsch der Zusammenarbeit wird insbesondere von aktivistischer Seite vertreten, wobei sich die Frage stellt, warum diese Form der Zusammenarbeit von Verwaltungsseite kritisch gesehen wird. Zwar wird auch dort ein Vorteil erwartet, diese äußert sich jedoch in Form von Inspiration (vgl. Interview 8) und Einblicken aus der Bevölkerung (vgl. Interview 9). Eine kooperative, vertiefte Zusammenarbeit auf Augenhöhe, wie von aktivistischer Seite gewünscht (vgl. Interview 6), ist auf dieser Grundlage nicht möglich. Die Befürchtungen gehen dabei von entstehender Mehrarbeit (vgl. Interview 3), zu komplexen Themen für die Öffentlichkeit (vgl. Interview 5) und allgemein der Herausforderung einer kritischen Begleitung (ebd.) aus.

Diese Probleme ließen sich durch eine bessere Ausstattung der Verwaltung mit personellen und finanziellen Mitteln verringern. Daher lässt sich auch die Hypothese, dass durch ein zivilgesellschaftliches Monitoring eine Ebene der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Bevölkerung und Politik entstehen könnte, unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung in die Lage gebracht wird, eine Kooperation zu ermöglichen, verifizieren.

### 5.3 Motivation für Verwaltungsmitarbeiter\*innen

Die Motivation von Verwaltungsangestellten wird durch ein Monitoring stark beeinflusst. Dabei kommt es zu positiven, aber auch negativen Effekten, die je nach Ziel des Monitorings beachtet werden sollten.

Der Vergleich zwischen der Literatur und den Interviews zeigt, dass die intrinsische Motivation der Verwaltungsmitarbeiter\*innen durch ein Monitoring wenig beeinflusst werden kann. Ein Aspekt, der die intrinsische Motivation steigern könnte, ist die Erkenntnis der Sinnhaftigkeit der eigenen Arbeit (vgl. Saremba 2017, S. 191). Wenn der eigene Fortschritt zur Bewältigung der Arbeit sichtbar wird, wirkt sich das positiv auf die Mitarbeiter\*innen aus (vgl. Interview 4), da sie die Sinnhaftigkeit ihrer Arbeit erkennen. Indirekt kann die intrinsische Motivation von einem Monitoring profitieren, indem sich in der Politik die Erkenntnis durchsetzen könnte, dass die Verwaltung mehr Personal benötigt, um die Aufgabe zu bewältigen (vgl. Interview 3). Dadurch können die Mitarbeiter\*innen in die Lage versetzt werden, selbstbestimmt zu arbeiten (vgl. Interview 4) und sich eigene Ziele zu setzen, dies kann zu einem motivationssteigernden Arbeitsumfeld beitragen (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 108 f.). Dieses positive Arbeitsklima kann den Spaß an der Arbeit steigern, was wiederum die intrinsische Motivation erhöht (vgl. Saremba 2017, S. 192).

Da ein Monitoring in der Regel die Ergebnisse kontrolliert, stellt es einen nachgelagerten Prozess dar. Damit nimmt es direkten Einfluss auf die extrinsische Motivation der Verwaltungsangestellten. Sie kann durch materielle Belohnungen entstehen oder immateriell in Form von Anerkennung der erbrachten Leistung und Feedback (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 109). An diesem Punkt setzt die extrinsische Motivation mit Hilfe eines Monitorings an. Die Mitarbeiter\*innen können durch ein Monitoring die Früchte ihrer Arbeit sehen und feststellen, dass ihre Arbeit wertgeschätzt wird (vgl. Interview 4). Sie erkennen, dass sich ihre Arbeit lohnt und sich über die Zeit eine positive Entwicklung abzeichnen kann (vgl.

Interview 4). Diese Wertschätzung wirkt sich direkt auf die Motivation der Angestellten aus (vgl. Jopp und Rölle 2021, S. 109). Dies möchte auch Changing Cities mit dem durchgeführten Monitoring erreichen (siehe Kapitel 2.3.4). Dabei kann ein Fokus auf die Qualität der entstandenen Infrastruktur hilfreich sein. So kann es sich positiv auf die Motivation auswirken, wenn eine besonders gute Infrastruktur auch als solche erkannt und wertgeschätzt wird (vgl. Interview 4). Ein Vorteil der erhöhten extrinsischen Motivation ist, dass es für unbeliebte Tätigkeiten motivieren kann, für die keine intrinsische Motivation vorhanden ist (vgl. Saremba 2017, S. 194). Ein Monitoring der Radverkehrsinfrastruktur kann Einfluss auf die Bevölkerung nehmen, so dass sich eine Fahrradkultur entwickelt. In einer solchen Fahrradkultur ist die Motivation der Verwaltungsangestellten erhöht, da eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung (zu der sie auch selbst gehören) vorherrscht (vgl. Aldred und Jungnickel 2014, S. 18). Zu einem positiven Effekt kann auch ein Vergleich zwischen den einzelnen Bezirken beitragen. Ein Ranking zwischen den Bezirken kann die Mitarbeiter\*innen motivieren und einen Wettstreit auslösen, insbesondere wenn die positive Dynamik anerkannt wird (vgl. Interview 4 und 8). Der entstehende öffentliche Druck, die Kontrolle und kritische Nachfragen können sich positiv auswirken (vgl. Interview 4, 5 und 6).

Dabei ist jedoch zu beachten, dass ebenso negative Effekte ausgelöst werden können und zu einer Demotivation führen können, wenn das Ranking für öffentliche und unverhältnismäßige Kritik missbraucht wird (vgl. Interview 8). Insgesamt sollte eine sehr negative Berichterstattung vermieden werden, da sie demotivierend wirken kann, wenn die Verwaltung nicht in der Lage ist, daran etwas zu ändern (vgl. Interview 4, 5 und 8). Auch kann durch das Monitoring ein Gefühl der Kontrolle ausgelöst werden, das sich negativ auf die Motivation auswirken (vgl. Saremba 2017, S. 193) und durch potenziell entstehenden

politischen Druck erhöht werden kann oder eine politische Agenda hervorruft (vgl. Interview 1).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass sich ein externes Monitoring stark auf die Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen auswirken kann (vgl. Interview 4). Die Interviews haben mehr negative Effekte aufgebracht als in der Literatur dargestellt werden, während sich die positiven Aspekte in der Literatur und den Interviews ergänzt und gegenseitig bestätigt haben. In Hamburg gibt es durch das Transparenzgesetz einen souveränen Umgang mit Monitorings, daher sollten die negativen Effekte auf die Verwaltungsangestellten gering sein (vgl. Interview 3).

Die Hypothese, dass sich ein Monitoring positiv auf die Motivation der Verwaltungsangestellten auswirkt, ist nicht abschließend zu verifizieren oder falsifizieren. Viele Faktoren spielen eine Rolle, ob die Motivation gesteigert oder verringert wird, so dass eine allgemein gültige Aussage im Rahmen dieser Arbeit nicht getroffen werden kann. Weitere vertiefende Forschung ist nötig (siehe Kapitel 6). Allgemein stellt sich die Frage, ob ein zivilgesellschaftliches Monitoring die Verwaltungsmitarbeiter\*innen motivieren sollte ihrer Arbeit nachzugehen. Dabei sollte das Ziel des jeweiligen Monitorings betrachtet werden. Wenn das Ziel ist, die Arbeit der Verwaltung gesondert darzustellen, weil bspw. der Umsetzungsstand unbekannt ist, sollte auf die Motivation der Angestellten keine Rücksicht genommen werden. Wenn allerdings das Ziel darin besteht, die Umsetzung von Maßnahmen zu beschleunigen und die Verwaltung dahingehend zu unterstützen, ist eine Beachtung der Motivation sehr hilfreich. Daher ist im nächsten Kapitel ein Empfehlungskatalog entstanden, wie ein ideales Monitoring aussehen sollte, wenn das Ziel lautet die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu beschleunigen.

## 5.4 Empfehlungskatalog für zivilgesellschaftliche Monitorings

Aus den diskutierten Ergebnissen lassen sich Empfehlungen für die Durchführung eines idealen Monitorings von Radverkehrsmaßnahmen ableiten. Die Empfehlungen lassen sich auf drei Ebenen aufteilen, der systematischen, der darstellerischen und der inhaltlichen Ebene.

Das System hinter dem Monitoring bietet die Grundlage, auf der es aufbaut. Dieses sollte wissenschaftlich und faktenbasiert sein, aber gleichzeitig nachvollziehbar bleiben. Dabei sollte es konsequent aktuell gehalten werden und den Stand der Umsetzung transparent machen. Um die Akzeptanz der Verwaltung für das Monitoring zu erhöhen, sollte es keine zusätzliche Arbeit verursachen und der Mehrwert sollte klar erkennbar sein. Im Widerspruch dazu steht allerdings, dass eine Absprache bezüglich der genutzten Einheiten und Standards empfehlenswert ist. Zusätzlich kann es sinnvoll sein, der Verwaltung eine Möglichkeit der Gegendarstellung einzuräumen oder einen kooperativen Ansatz zu verfolgen, indem eine Ebene der Zusammenarbeit geschaffen wird. Damit kann verhindert werden, dass es ein externes und ein internes Monitoring gibt, die sich widersprechen oder Missverständnisse hervorrufen. Es kann sinnvoll sein, ein Erwartungsmanagement durchzuführen, um besser auf gegebenenfalls negative Inhalte vorzubereiten. Dies ist ein Element einer kritischen, aber konstruktiven Begleitung, mit der negative Berichterstattung verhindert werden kann.

Auf der darstellerischen Ebene sollte ein Monitoring an der Zielgruppe orientiert sein. Dies bedeutet, dass eine einfach zugängliche, verständliche und transparente Darstellung gewählt werden sollte. Dabei sollte sie adressatengerecht sein, also bspw. Journalist\*innen anders ansprechen als Verwaltungsmitarbeiter\*innen oder sich auf eine Zielgruppe beschränken. Eine Offenlegung der genutzten Daten gehört dabei ebenso zur Transparenz und kann Missverständnisse mindern, wenn es Ungenauigkeiten in der Weitergabe gibt.

Die Kartendarstellung auf Grundlage einer georeferenzierten Datenbank ist niedrigschwellig nutzbar und bietet die Möglichkeit, die Inhalte in Kategorien, wie bspw. Führungsformen und Dynamiken darzustellen. Damit ließe sich öffentlicher Druck aufbauen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass eine destruktive Darstellung vermieden wird und auch positive Errungenschaften hervorgehoben werden. Zusätzlich sollte auf eine ganzheitliche Darstellung geachtet werden. Das bedeutet, dass auch die Auswirkungen der Maßnahmen und die vorherrschenden Rahmenbedingungen dargestellt werden sollten.

Inhaltlich ist darauf zu achten, dass nicht nur quantitative Daten erhoben werden, sondern auch qualitative. Die Fachexpertise im Sinne einer Vor-Ort-Perspektive sollte genutzt und die Qualität der Anlagen begutachtet werden. Damit ließen sich Lückenschlüsse, die quantitativ nur wenige Meter Zugewinn bedeuten, qualitativ aber eine deutliche Aufwertung des Netzes bewirken, würdigen. Des Weiteren kann es sinnvoll sein, Lösungsvorschläge für bestimmte Probleme anzubieten, um damit die Verwaltung zu inspirieren und Alternativen aufzuzeigen.

### 5.5 Bewertung des Monitorings des Mobilitätsgesetzes

Das Monitoring des Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities setzt einige dieser empfohlenen Ansätze um, jedoch nicht alle. So ist die wissenschaftliche, faktenbasierte und nachvollziehbare Arbeit positiv zu bewerten, jedoch könnte sich der halbjährliche Aktualisierungszyklus als zu lange erweisen, um auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren. Eine Absprache zu den verwendeten Maßstäben hat stattgefunden, somit sollte es von der Verwaltung nutzbar sein und ihr einen Mehrwert bieten. Eine Ebene der Zusammenarbeit ist bislang nicht vorgesehen. Diese scheint in der Verwaltung nicht erwünscht zu sein – um die Gründe dafür zu erfahren, wäre eine vertiefende Forschung nötig (siehe Kapitel 6). Das Monitoring durch Changing Cities sieht eine Ergänzung des Fortschrittberichts

Fahrrad vor, damit sollte die Gefahr eines widersprechenden Monitorings gering sein. Da kein Erwartungsmanagement vorgesehen ist, besteht jedoch die Gefahr einer negativen Berichterstattung, die sich entsprechend auf die Motivation der Verwaltungsmitarbeiter\*innen auswirken kann (siehe Kapitel 5.3). Somit könnte eine konstruktive Begleitung gefährdet sein. Auf der gestalterischen Ebene versucht das Monitoring von Changing Cities verschiedene Zielgruppen zu befriedigen. Einerseits sollen die Verwaltungsmitarbeiter\*innen profitieren, andererseits auch Journalist\*innen und die Zivilbevölkerung angesprochen werden. Es könnte daher zu einem Verlust an Wirksamkeit für eine dieser Zielgruppen kommen.

Die gewählte Darstellung auf einer Karte und einem Dashboard ist positiv zu bewerten. Da jedoch die Darstellung des Teils zu den Paragrafen noch unklar ist, kann diese nicht abschließend bewertet werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, welche Zielgruppe angesprochen werden soll. Auch ist die bislang nicht vorgesehene Darstellung einer Dynamik, der Führungsformen, der Auswirkungen und der Rahmenbedingungen kritisch zu sehen, wobei darauf geachtet werden muss, die Kapazitäten des Vereins zu berücksichtigen. Inhaltlich überzeugt das Monitoring mit der Analyse von Qualität und Quantität und der genutzten Fachexpertise bei der Bewertung der Anlage durch die Vor-Ort-Perspektive. Der Mangel an Lösungsvorschlägen sowie die nicht vorgesehene ganzheitliche Betrachtung der Auswirkungen von Maßnahmen sind hierbei negativ zu sehen.

Insgesamt betrachtet hat das durch Changing Cities durchgeführte Monitoring der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes die Chance einen Gewinn für die Stadt zu bieten. Um dies zu erreichen, sind insbesondere drei Punkte zu beachten. Erstens sollte ein klarer Fokus auf die Zielgruppe gelegt werden. Zweitens sollte ein Erwartungsmanagement in Erwägung gezogen werden und drittens die Darstellung überdacht und um die Punkte Dynamik, Führungsform, Auswirkungen und Rahmenbedingungen ergänzt werden. Seitens der

Verwaltung wurde der Wunsch geäußert, eine Vorlage für ein effektives Monitoring von Knotenpunkten zu erarbeiten (vgl. Interview 8). Dies bietet die Möglichkeit, das Monitoring zukünftig weiterzuentwickeln und auszubauen.

## 5.6 Planungskommunikation neu definiert

Die bisherige Definition von Planungskommunikation (siehe Kapitel 2.2.1) lautet:

*„Kommunikation wird zu Planungskommunikation, sobald sich Kommunikator und Rezipient auf die Planung eines Projektes beziehen und mittelbar oder unmittelbar Informationen über den Planungsprozess austauschen.“*

(Brettschneider 2023, S. 27)

Diese Definition erfüllt nicht die Anforderungen, die im Rahmen dieser Arbeit an sie gestellt werden. Insbesondere die wichtigen Aspekte der kontrollierenden Kommunikation nach Etablierung einer Maßnahme finden in der Definition keine Berücksichtigung. Die genannte Unterteilung in interne und externe Planungskommunikation (vgl. Interview 7), die sich im internen und externen Monitoring widerspiegeln, sind bislang ebenfalls nicht berücksichtigt worden. Die in den Interviews genannte Möglichkeit einer Kooperation zwischen der Verwaltung, der Bevölkerung und der Politik ist in der aktuellen Definition nicht enthalten. Folgende Definition für die externe Planungskommunikation lässt sich aus den verschiedenen Ansprüchen entwickeln:

*„Externe Planungskommunikation ist die kommunikative Begleitung der Planung, Ausführung und Umsetzungskontrolle von Maßnahmen mit dem Ziel, durch Transparenz und Beteiligung Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen.“*

Diese Definition deckt die Ansprüche und Aspekte der externen Planungskommunikation ab und ist auf die Begleitung von Verkehrs-, insbesondere Radverkehrsmaßnahmen anzuwenden. Hervorzuheben ist die dauerhafte Begleitung bei der Umsetzung der Maßnahme über die Planungsphase hinaus und das Ziel durch Transparenz und Beteiligung die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung für eine Maßnahme zu erhöhen.

Die interne Planungskommunikation unterscheidet sich davon, vor allem durch das abweichende Ziel:

*„Interne Planungskommunikation ist die kommunikative Begleitung der Planung, Ausführung und Umsetzungskontrolle von Maßnahmen mit dem Ziel, durch Transparenz und Austausch verwaltungsübergreifende Kooperation zu ermöglichen.“*

Diese Definition der internen Planungskommunikation betont den Wert als Optimierungstool für die verwaltungsinterne Kooperation, mit der die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Ebenen der Verwaltung oder bei grenzüberschreitenden (im Sinne von bezirksübergreifenden) Maßnahmen gestärkt werden kann.

## 6 Ausblick

Bei der Anfertigung dieser Arbeit sind verschiedene Fragestellungen aufgetreten und Themen angeschnitten worden, die jedoch, um den Rahmen einzuhalten nicht behandelt werden konnten. Aus diesen Fragestellungen lässt sich weiterer Forschungsbedarf ableiten. Ein mögliches Forschungsfeld betrifft die kooperative Ebene zwischen der Verwaltung, der Bevölkerung und der Politik. Der Wunsch danach wurde insbesondere von aktivistischer Seite geäußert, während die Verwaltung einer solchen Ebene eher kritisch gegenübersteht. Warum besteht diese Skepsis innerhalb der Verwaltung? Eine Hypothese, die dabei untersucht werden könnte, lautet: Wenn im Rahmen eines Monitorings eine Ebene der Kooperation zwischen der Verwaltung, der Bevölkerung und der Politik entsteht, dann fühlen sich Verwaltungsmitarbeiter\*innen in ihrer Arbeit fremdbestimmt. Des Weiteren ist zu diskutieren, ob eine solche Ebene überhaupt notwendig ist.

Weiterer Forschungsbedarf besteht darin, dass die möglichen positiven Effekte eines Monitorings auf die Verwaltung vor allem von aktivistischer Seite geäußert wurden. Dabei fehlt ein Nachweis dieser Effekte. Eine Hypothese könnte lauten: Wenn ein zivilgesellschaftliches Monitoring durchgeführt wird, könnte es als eine Form der Lobbyarbeit von Aktivist\*innen angesehen werden. Zusätzlich ist die Frage ungeklärt, ob ein Monitoring überhaupt einen positiven Effekt auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen haben muss. Neben den positiven Effekten sollten auch mögliche Nachteile näher betrachtet werden.

Ein weiteres Forschungsfeld könnte sich durch den Einfluss eines Monitorings auf die Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen ergeben. Dabei könnte die Wirkung verschiedener Darstellungsformen auf die Motivation untersucht werden und die Frage beantwortet werden, ob ein Monitoring die Motivation positiv beeinflussen muss.

Forschungsbedarf könnte sich auch aus der Möglichkeit ergeben, durch die dauerhafte Begleitung mit Instrumenten der Planungskommunikation das Partizipationsdilemma zu verringern, das in Kapitel 2.1.2 kurz erläutert wurde.

Als letztes könnte ein Rückblick erfolgen, wenn das Monitoring von Changing Cities durchgeführt wurde. Welche Effekte sind erkennbar? Was wurde durch das Monitoring bewirkt? Wie reagieren die Verwaltungsmitarbeiter\*innen auf die Ergebnisse des Monitorings? Dies wären mögliche Fragestellungen, deren Betrachtung lohnend erscheint.

Bei der Auswertung der Interviews wird ersichtlich, dass Aspekte des Themas vereinzelt den interviewten Personen unklar geblieben sind (vgl. bspw. Interview 2). Trotz des Versuchs der Klarstellung im Rahmen der Interviews konnten bestimmte Unklarheiten nicht gelöst werden. Bei einer erneuten Untersuchung des Themas sollten die Erklärungen verständlicher und ausführlicher sein, um diese Problematik zu vermeiden. Dabei könnte es auch hilfreich sein, eine andere Erhebungsmethode zu wählen, da möglicherweise andere Ergebnisse erzielt werden können. Zusätzlich sollten Interviews mit der Verkehrswende und dem Radverkehr neutral bis negativ eingestellten Personen geführt werden, was im Rahmen dieser Arbeit auf Grund mangelnder Rückmeldung nicht möglich war.

---

## 7 Fazit

Mit der vorliegenden Arbeit konnte die zu Beginn aufgestellte Forschungsfrage „*Inwiefern wird die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen durch ein zivilgesellschaftliches Monitoring des Mobilitätsgesetzes beeinflusst?*“ auf Basis der durchgeführten Befragungen beantwortet und die bestehende Forschungslücke zu dem Thema in Teilen geschlossen werden. Die Beeinflussung findet dabei auf verschiedenen Ebenen statt. So ist einerseits die Arbeit direkt durch das Monitoring sowohl positiv als auch negativ beeinflusst, andererseits ist auch die Einstellung der Verwaltungsmitarbeiter\*innen zu ihrer Arbeit durch Einflüsse auf die Motivation betroffen. Durch bestimmte Schritte können diese Effekte auf die Arbeit vermindert werden und Empfehlungen für die Durchführung eines Monitorings ausgesprochen werden.

Die Hypothese, dass die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen durch ein zivilgesellschaftliches Monitoring positiv beeinflusst wird, konnte verifiziert werden, da die Aussagen aus den Interviews und die Ergebnisse der Literaturrecherche dieser Vermutung zustimmen. Die zweite Hypothese, dass eine Ebene der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft durch ein externes Monitoring geschaffen werden kann, konnte auch positiv beantwortet werden, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung in die Lage gebracht wird, eine Kooperation zu ermöglichen. Die dritte Hypothese, dass ein zivilgesellschaftliches Monitoring die Motivation von Verwaltungsmitarbeiter\*innen positiv beeinflusst, war nicht eindeutig zu verifizieren. Eine positive Beeinflussung ist möglich, allerdings sind dafür bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen, sonst kann es zu negativen Einflüssen kommen. Insbesondere der Einfluss auf die Motivation der Verwaltungsmitarbeiter\*innen ist ein wichtiges Themenfeld, das große Beachtung verdient und bei zukünftigen Monitorings mitgedacht werden sollte.

## Literaturverzeichnis

- Abgeordnetenhaus Berlin (2021): Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung. Berliner Mobilitätsgesetz (MobG), vom 09.02.2021. Online verfügbar unter <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobG-BEV1ELS>, zuletzt geprüft am 24.11.2023.
- Aldred, R.; Jungnickel, K. (2014): Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. In: *Journal of Transport Geography* 34, S. 78–87. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.11.004.
- Becker, S.; Renn, O. (2019): Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In: C. Fraune (Hg.): Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation. Gesellschaftliche Herausforderungen jenseits von Technik und Ressourcenausstattung. Wiesbaden: Springer VS (Energietransformation), S. 109–130.
- Becker, S.; Sterz, A. (2021): Drei Jahre Berliner Mobilitätsgesetz. Wie der institutionelle Umbau die Berliner Verwaltung handlungsfähig für die Umsetzung macht. In: *Internationales Verkehrswesen* (3), S. 10–16.
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) (Hg.) (2023): Bündnis für Rad- und Fußverkehr. Kurzbericht 2022. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/content-blob/17001098/7b9f993360030bb44546d3b7561b931d/data/kurzbericht-2022.pdf>, zuletzt geprüft am 15.11.2023.
- Brettschneider, F. (Hg.) (2023): Smart Cities, Digitalisierung und Bürgerbeteiligung. Die Sicht von Politik und Verwaltung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Politik gestalten - Kommunikation, Deliberation und Partizipation bei politisch relevanten Projekten).
- Brezina, T.; Lemmerer, H.; Leth, U. (2022): Mental barriers in planning for cycling along the urban–rural gradient. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 16, S. 73–94.

- Brezina, T.; Leth, U.; Lemmerer, H. (2021): Mental Barriers in Planning for Cycling. In: P. Cox und T. Koglin (Hg.): *The Politics of Cycling Infrastructure*: Bristol University Press, S. 73–94.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020): *Glossar zur Gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung*. Bonn: Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR).
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (Hg.) (2014): *Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor*. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Berlin. Online verfügbar unter [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hg.) (2022): *Klimaschutzbericht 2022*. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Berlin. Online verfügbar unter [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/klimaschutzbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/klimaschutzbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=1), zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) (Hg.) (2023): *Good Governance. Rahmenbedingungen für gute Entwicklung*. Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ). Online verfügbar unter <https://www.bmz.de/de/themen/good-governance>, zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Canzler, W. (2014): Der öffentliche Verkehr im postfossilen Zeitalter. Sechs Thesen. In: O. Schwedes (Hg.): *Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung*. 2. Aufl. 2014. Wiesbaden: Springer VS (SpringerLink Bücher), S. 229–240.
- Canzler, W. (2019): Der öffentliche Raum muss neu verteilt werden. Hg. v. Tagesspiegel Background. Tagesspiegel Background. Berlin. Online verfügbar unter <https://background.tagesspiegel.de/der-oeffentliche-raum-muss-neu-verteilt-werden>, zuletzt geprüft am 24.11.2023.
- Cárcaba, A.; Arrondo, R.; González, E (2022): Does good local governance improve subjective well-being? In: *European Research on Management and Business Economics* 28 (2), S. 100192. DOI: 10.1016/j.iemeen.2021.100192.

- Carey, C. (2021): Berlin introduces 'pedestrian law'. Hg. v. Cities Today. Cities Today. London. Online verfügbar unter <https://cities-today.com/berlin-introduces-pedestrian-law/>, zuletzt geprüft am 01.11.2023.
- Changing Cities e.V. (Hg.) (2018): Chronik des Volksentscheids Fahrrad. Changing Cities e.V. Online verfügbar unter <https://www.volksentscheid-fahrrad.de/index.html%3Fp=4146.html>, zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Changing Cities e.V. (Hg.) (2023a): 5 Jahre Mobilitätsgesetz. Das ist doch kein Radnetz. Changing Cities e.V. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/5-jahre-mobilitaetsgesetz/>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.
- Changing Cities e.V. (2023b): Allianz für das Mobilitätsgesetz mit offenem Brief. Pressemitteilung am 17.11.2023. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/allianz-fuer-das-mobilitaetsgesetz-mit-offenem-brief/>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.
- Cox, P.; Koglin, T. (2021): Conclusion: politicising infrastructure or sustainable mobility. In: P. Cox und T. Koglin (Hg.): The Politics of Cycling Infrastructure: Bristol University Press, S. 235–238.
- Daubitz, S. (2022): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In: O. Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Berlin: Technische Universität Berlin, 77-101.
- Deutschendorf, J.; Gemeinhardt, A.; Stein, U.; Rinsdorf, L.; Habich, H.; Emig, B. et al. (2022): Innovative Formate der Planungskommunikation. Hg. v. Schader-Stiftung. Darmstadt.
- Deutscher Bundestag (2021): Bundes-Klimaschutzgesetz. KSG, vom 30.08.2021. Online verfügbar unter [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBl&start=//\\*%5B@attr\\_id=%27bgbl121s3905.pdf%27%5D#\\_bgbl\\_%2F%2F\\*%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl121s3905.pdf%27%5D\\_1683368620348](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&start=//*%5B@attr_id=%27bgbl121s3905.pdf%27%5D#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl121s3905.pdf%27%5D_1683368620348), zuletzt geprüft am 24.11.2023.
- Duarte, S.-P.; Sousa, J. P.; Sousa, J. F. (2022): Designing urban mobility policies in a socio-technical transition context. In: *Transportation Research Procedia* 62, S. 17–24. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.02.003.

- Etezadzadeh, C. (2015): Smart City - Stadt der Zukunft? Die Smart City 2.0 als lebenswerte Stadt und Zukunftsmarkt. Wiesbaden: Springer Vieweg (Essentials).
- Feddes, F.; Lange, M. de; te Brömmelstroet, M. (2021): Hard work in paradise. The contested making of Amsterdam as a cycling city. In: P. Cox und T. Koglin (Hg.): The Politics of Cycling Infrastructure: Bristol University Press, S. 133–155.
- Fischedick, M.; Grunwald, A.; Canzler, W.; Dieckhoff, C.; Hirsch Hador, G.; Kasten, P. et al. (Hg.) (2017): Pfadabhängigkeiten in der Energiewende. Das Beispiel Mobilität. Deutsche Akademie der Naturforscher Leopoldina; Deutsche Akademie der Technikwissenschaften; Union der Deutschen Akademien der Wissenschaften. München: acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Schriftenreihe Energiesysteme der Zukunft Analyse). Online verfügbar unter <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:wup4-opus-69216>, zuletzt geprüft am 24.11.2023.
- FixMyCity GmbH (Hg.) (2023a): Digitale Werkzeuge für die Radverkehrsplanung. FixMyCity GmbH. Online verfügbar unter <https://www.fixmycity.de>, zuletzt geprüft am 06.11.2023.
- FixMyCity GmbH (Hg.) (2023b): Planungskarte. Das plant die Stadt. FixMyCity GmbH. Online verfügbar unter <https://fixmyberlin.de/planungen>, zuletzt geprüft am 06.11.2023.
- Follmer, R.; Gruschwitz, D. (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin. Online verfügbar unter [https://fops.de/wp-content/uploads/2020/11/70.0904\\_Kurzbericht.pdf](https://fops.de/wp-content/uploads/2020/11/70.0904_Kurzbericht.pdf), zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Forum Umwelt & Entwicklung (2021): Zivilgesellschaftliches Monitoring. Deutscher Naturschutzring e.V. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.2030watch.de/zivilgesellschaftliches-monitoring>, zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Freitag, Matthias (2014): Kommunikation im Projektmanagement. Dissertation. Springer Fachmedien Wiesbaden.
- GB infraVelo GmbH (Hg.) (2023): Projektkarte - infraVelo. GB infraVelo GmbH. Online verfügbar unter <https://www.infravelo.de/karte/>, zuletzt geprüft am 02.11.2023.

- Glaser, M.; Krizek, K.; King, D. (2020): VIEWPOINT: Accelerating reform to govern streets in support of human-scaled accessibility. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 7, S. 100199. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100199.
- Goldberg, F.; Hildebrandt, A. (2020): Experteninterviews. Anwendung, Durchführung und Auswertung in der Politikwissenschaft. In: C. Wagemann, A. Goerres und M. Siewert (Hg.): *Handbuch Methoden der Politikwissenschaft*. 1st ed. 2020. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint Springer VS (Springer eBook Collection), S. 267–284.
- Gusy, C.; Kapitza, A. (2014): Evaluation von Sicherheitsgesetzen. Eine Bestandsaufnahme. In: C. Gusy (Hg.): *Evaluation von Sicherheitsgesetzen*. 1. Aufl. s.l.: Springer VS (Studien zur Inneren Sicherheit, v.19), S. 9–36.
- Hanano, R. (2023): Zivilgesellschaftliches Lagebild antimuslimischer Rassismus. Antimuslimische Vorfälle in Deutschland 2022. Unter Mitarbeit von H. Attar, A. Bakhtiari, L. Gautsch, B. Freer und R. Kizilpinar. Hg. v. CLAIM – Allianz gegen Islam- und Muslimfeindlichkeit und ZEOK e.V. Berlin. Online verfügbar unter [https://www.claim-allianz.de/content/uploads/2023/06/20230622\\_zivilgesellschaftliches\\_lagebild\\_antimuslimischer\\_rassismus\\_2022\\_claim\\_web-1.pdf?x65074](https://www.claim-allianz.de/content/uploads/2023/06/20230622_zivilgesellschaftliches_lagebild_antimuslimischer_rassismus_2022_claim_web-1.pdf?x65074), zuletzt geprüft am 24.11.2023.
- Harthan, R.; Förster, H. (2023): Projektionsbericht 2023 für Deutschland. Hg. v. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/39\\_2023\\_cc\\_projektionsbericht\\_2023.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/39_2023_cc_projektionsbericht_2023.pdf), zuletzt geprüft am 01.11.2023.
- Hasse, R. (2003): Die aktive Rolle der Verwaltung und anderer Leistungsanbieter. In: R. Hasse (Hg.): *Wohlfahrtspolitik und Globalisierung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 148–158.
- Heinrichs, D.; Jarass, J. (2020): Alltagsmobilität in Städten gesund gestalten: wie Stadtplanung Fuß- und Radverkehr fördern kann. In: *Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz* 63 (8), S. 945–952. DOI: 10.1007/s00103-020-03180-1.

- Helfferrich, C. (2014): Leitfaden- und Experteninterviews. In: N. Baur und J. Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS (Handbuch), 559- 574.
- Jacoby, C. (2009): Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Einführung in Begriffswelt, rechtliche Anforderungen, fachliche Herausforderungen und ausgewählte Ansätze. In: C. Jacoby (Hg.): Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Hannover: Verl. der ARL (Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 350), S. 1–25.
- Jopp, J.; Rölle, D. (2021): Mitarbeitermotivation in der öffentlichen Verwaltung. In: *Verwaltung & Management* 27 (3), S. 107–117. DOI: 10.5771/0947-9856-2021-3-107.
- Kaiser, R. (2020): Offene Interviews - Von Semistrukturiert bis Narrativ. In: C. Wagemann, A. Goerres und M. Siewert (Hg.): Handbuch Methoden der Politikwissenschaft. 1st ed. 2020. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint Springer VS (Springer eBook Collection), S. 285–304.
- Klages, R. (2023): Sobald ein Auto-Parkplatz wegfällt. Berliner Senat stoppt vorerst Radwegprojekte – heftige Kritik. In: *Der Tagesspiegel*, 15.06.2023. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/sobald-auch-nur-ein-parkplatz-wegfallt-berliner-senatsverwaltung-stoppt-vorerst-radwegprojekte-9992884.html>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.
- Kufeld, W. (2009): Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in der Raumordnung als Elemente für erfolgreiche Monitoring- und Evaluierungsprozesse. In: C. Jacoby (Hg.): Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Hannover: Verl. der ARL (Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 350), S. 61–73.
- Kurz, B.; Kubek, D. (2021): Kursbuch Wirkung. Das Praxishandbuch für alle, die Gutes noch besser tun wollen: mit Schritt-für-Schritt-Anleitungen & Beispielen. 6. überarbeitete Auflage. Berlin: PHINEO gAG.
- Langer, K. (2018): Frühzeitige Planungskommunikation - ein Schlüssel zur Konfliktbewältigung bei der Energiewende. In: O. Kühne und F. Weber (Hg.): Bausteine der Energiewende. Wiesbaden: Springer VS (SpringerLink Bücher), S. 539–556.

- Latz, C. (2023): Radwege nicht an allen Hauptstraßen. CDU will Kehrtwende in Berlins Verkehrspolitik. In: *Der Tagesspiegel*, 15.09.2023. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/radwege-nicht-an-allen-hauptstrassen-cdu-will-kehrtwende-in-berlins-verkehrspolitik-10476568.html>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.
- Mayring P. (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. In: G. Mey und K. Mruck (Hg.): *Handbuch qualitative Forschung in der Psychologie*. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 601–613.
- Mayring P. (2014): Qualitative Inhaltsanalyse. In: N. Baur und J. Blasius (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS (Handbuch), S. 543–558.
- Meyer, H.; Reher, H.-J. (2016): *Projektmanagement. Von der Definition über die Projektplanung zum erfolgreichen Abschluss*. Wiesbaden: Springer Gabler (Lehrbuch).
- Meyer, W.; Höhns, G. (2003): *Was ist Evaluation?* Bonn: BIBB (Wissenschaftliche Diskussionspapiere. Bundesinstitut für Berufsbildung (Bonn), 59).
- MünchenZero (2023): Klima-Monitoring für München. Pressemitteilung, 14.09.2023. München. Online verfügbar unter [https://muenchenzero.org/wp-content/uploads/2023/09/MueZero\\_-Presseerklaerung-14.09.2023.pdf](https://muenchenzero.org/wp-content/uploads/2023/09/MueZero_-Presseerklaerung-14.09.2023.pdf), zuletzt geprüft am 13.11.2023.
- Nanz, P.; Fritsche, M. (2012): *Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen*. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung. Online verfügbar unter [https://www.khsb-berlin.de/sites/default/files/ebooks/Handbuch\\_Buergerbeteiligung.pdf](https://www.khsb-berlin.de/sites/default/files/ebooks/Handbuch_Buergerbeteiligung.pdf), zuletzt geprüft am 29.11.2023.
- Nünning, A. (2009): Vielfalt der Kulturbegriffe. Hg. v. Bundeszentrale für politische Bildung (bpb). Bonn. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/lernen/kulturelle-bildung/59917/vielfalt-der-kulturbegriffe/>, zuletzt geprüft am 24.11.2023.
- Osterloh, M.; Frost, J. (2006): *Prozessmanagement als Kernkompetenz. Wie Sie Business Reengineering strategisch nutzen können*. 5., überarbeitete Auflage. Wiesbaden: Gabler Verlag / GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden (Uniscope).
- Rammert, A.; Sternkopf, B. (2019): Administrative Barrieren der Verkehrswende. Eine Einordnung aus zwei Perspektiven. In: *Transforming Cities* 4 (2), S. 4–8.

- Renkamp, A. (o. J.): Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben. Hg. v. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh. Online verfügbar unter <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/unsere-projekte/abgeschlossene-projekte/beteiligung-bei-infrastrukturprojekten/projektnachrichten/buergerbeteiligung-bei-planungsvorhaben>, zuletzt geprüft am 05.11.2023.
- Sagaris, L. (2015): Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile. In: *Nat Resour Forum* 39 (1), S. 64–81. DOI: 10.1111/1477-8947.12062.
- Saremba, S. (2017): Motivation in der Verwaltung. In: I. Halla-Heißen und S. Saremba (Hg.): Sozialwissenschaftliche Grundlagen des beruflichen Handelns. Handeln in Organisationen und öffentlichen Verwaltungen. [1. Auflage]. Wiesbaden: Springer VS (Lehrbuch).
- Schneidmesser, D. von (2022): Öffentliche Mobilität und neue Formen der Governance: das Beispiel Volksentscheid Fahrrad. In: O. Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Berlin: Technische Universität Berlin, 139-163.
- Schneidmesser, D. von; Herberg, J.; Stasiak, D. (2020): Re-claiming the responsivity gap: The co-creation of cycling policies in Berlin's mobility law. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 8, S. 100270. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100270.
- Selle, K. (1997): Planung und Kommunikation. In: *disP - The Planning Review* 33 (129), S. 40–47. DOI: 10.1080/02513625.1997.10556645.
- Seltzer, E.; Mahmoudi, D. (2013): Citizen Participation, Open Innovation, and Crowdsourcing. In: *Journal of Planning Literature* 28 (1), S. 3–18. DOI: 10.1177/0885412212469112.
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Hg.) (2023): Fahrrad Berlin. Fortschrittsbericht 2022. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschrittsbericht/>, zuletzt geprüft am 02.11.2023.

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2011): Handbuch zur Partizipation. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Online verfügbar unter [https://www.khsb-berlin.de/sites/default/files/ebooks/Handbuch\\_Partizipation.pdf](https://www.khsb-berlin.de/sites/default/files/ebooks/Handbuch_Partizipation.pdf), zuletzt geprüft am 19.05.2023.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) (2021): RAD-VERKEHRSPLAN DES LANDES BERLIN. (Radverkehrsplan Berlin – RVP). Berlin.
- Siepermann, M. (o. J.): Open Source. Ausführliche Definition im Online-Lexikon. Hg. v. Gabler Wirtschaftslexikon. Wiesbaden. Online verfügbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/open-source-43032>.
- Sommer, J. (2015): Die vier Dimensionen gelingender Bürgerbeteiligung. In: J. Sommer (Hg.): Kursbuch Bürgerbeteiligung #1: DUS Verlag. Online verfügbar unter [https://www.researchgate.net/publication/344235963\\_Die\\_vier\\_Dimensionen\\_gelingender\\_Burgerbeteiligung](https://www.researchgate.net/publication/344235963_Die_vier_Dimensionen_gelingender_Burgerbeteiligung), zuletzt geprüft am 05.11.2023.
- Steuck, A. (2019): Mit einer schwarmintelligenten Verwaltung agil und stabil in die Zukunft. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Stuke, A. (2023): Kooperative Stadtentwicklung und Planungskommunikation. Eine Analyse von 12 Smart City Modellprojekten. In: F. Brettschneider (Hg.): Smart Cities, Digitalisierung und Bürgerbeteiligung. Die Sicht von Politik und Verwaltung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Politik gestalten - Kommunikation, Deliberation und Partizipation bei politisch relevanten Projekten), 11-88.
- Teune, S. (2021): Protest in Stuttgart 2010 und 2020. Zwei Herausforderungen der Demokratie. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/stuttgart-2021/326245/protest-in-stuttgart-2010-und-2020/>, zuletzt geprüft am 05.11.2023.
- Tønnesen, A.; Hanssen, G.; Hansen, K.; Valencia, S. (2022): Integrative climate leadership in multi-level policy packages for urban mobility - A study of governance systems in two Nordic urban regions. In: *Transport Policy* 128, S. 309–317. DOI: 10.1016/j.tranpol.2022.05.007.
- Transport for London (TfL) (Hg.) (2022): Travel in London Report 15. Transport for London (TfL). London. Online verfügbar unter <https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-15.pdf>, zuletzt geprüft am 02.11.2023.

Transport for London (TfL) (Hg.) (2023): Cycling action plan 2. Building on successes.

Transport for London (TfL). London. Online verfügbar unter <https://content.tfl.gov.uk/cycling-action-plan.pdf>, zuletzt geprüft am 01.11.2023.

VanHoose, K.; Bertolini, L. (2023): The role of municipalities and their impact on the transitional capacity of city street experiments: Lessons from Ghent. In: *Cities* 140, S. 104402. DOI: 10.1016/j.cities.2023.104402.

Vanhuyse, F.; Piseddu, T.; Jokiahho, J. (2023): Climate neutral cities in Sweden: True commitment or hollow statements? In: *Cities* 137, S. 104267. DOI: 10.1016/j.cities.2023.104267.

## Anhang 1: Interviewleitfaden

### **Thema:**

Auswirkungen von zivilgesellschaftlicher Planungskommunikation zu Radverkehrsmaßnahmen auf die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen, am Beispiel des Monitorings des Berliner Mobilitätsgesetzes durch den Verein Changing Cities.

### **Einstiegsfragen:**

1. Wie lange haben Sie bereits mit dem Thema Radverkehr zu tun?
2. Was fällt Ihnen zum Berliner Mobilitätsgesetz ein?

### **Themenblock 1, Haltung zu externer Umsetzungskontrolle:**

1. Aktuell läuft die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes zögerlich und unsystematisch, Organisationen wie Changing Cities sehen als einen Grund dafür, dass es kein systematisches Monitoring gibt. Was ist Ihre Einschätzung dazu?
2. Im § 40 Absatz 6 Mobilitätsgesetz ist ein Monitoring im RVP festgeschrieben. Im Fortschrittsbericht Fahrrad wird das aufgegriffen, allerdings unsystematisch, ohne Bewertung der Umsetzungsqualität und ohne Soll-Ist-Vergleich. Die Verwaltung kontrolliert sich selbst. Was ist Ihre Einschätzung dazu?
3. Wenn Sie an Ihre eigene Arbeit denken, finden Sie es hilfreich oder eher nachteilig, wenn die Öffentlichkeit mehr Einblick in die einzelnen Maßnahmen und den Umsetzungsfortschritt erhält?
4. Was halten Sie davon externe Umsetzungskontrolle verbindlich zu machen? Bspw. in Form von Vorgaben in neuen Gesetzen?

### **Themenblock 2, Monitoring des Berliner Mobilitätsgesetzes durch Changing Cities:**

1. Das Monitoring, das Changing Cities aktuell durchführt, besteht aus drei Teilen. Auf einer öffentlichen Website wird es einen Teil zum Radnetz geben, einen für das Paragrafen Monitoring und ein verbindendes Dashboard, mit den Kernaussagen der beiden Teile. Die Website wird nach der Veröffentlichung kontinuierlich gepflegt und aktuell gehalten. Die quantitativen Teile wie der Umsetzungsstand des Radnetzes sind recht leicht zu überprüfen, qualitative Paragrafen sind dabei schwerer messbar. Sie werden durch Maßnahmen, die die Erfüllung angeben könnten, messbar gemacht.

Welche Vorteile für die Arbeit von Verwaltungsmitarbeiter\*innen sehen Sie in diesem externen Monitoring des Mobilitätsgesetzes durch die Zivilgesellschaft?

### **Themenblock 3, Anforderungen an ein Monitoring:**

1. Welche Anforderungen haben Sie an so ein Monitoring, damit Ihre Arbeit erleichtert wird?

### **Zusatzfrage:**

1. Was verstehen Sie unter dem Begriff Planungskommunikation?

### **Abschlussfrage:**

1. Gibt es noch Punkte, die mit den Fragen nicht abgedeckt sind, Ihrer Meinung nach jedoch dazu gehören?

## Selbstständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende, dieser Erklärung angefügte Arbeit selbstständig verfasst und nur unter Zuhilfenahme der im Literaturverzeichnis genannten Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe. Alle Ausführungen der Arbeit, die anderen veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Schriften wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, sind kenntlich gemacht.

Ich reiche die Arbeit erstmals als Prüfungsleistung ein. Ich versichere, dass diese Arbeit oder wesentliche Teile dieser Arbeit nicht bereits dem Leistungserwerb in einer anderen Lehrveranstaltung zugrunde lagen.

Wildau, 30.11.2023

---

Ort, Datum

