
Radverkehrsplanung neu gedacht: Perspektiven für eine gerechte und nachhaltige Mobilität

Martina Lohmeier*, Franziska Palm, Christina M. Rutka

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Die vorliegende Untersuchung widmet sich der Frage, welche Faktoren dazu führen, dass Mobilitätsangebote nicht in der geplanten Weise genutzt werden. Ziel ist es, die Rolle von Planer*innen zu beleuchten und sie dazu zu befähigen, eine inklusive Nutzer*innenperspektive einzunehmen. Zu diesem Zweck wird das Wheel of Privilege and Power (WOPP) vorgestellt. Das Ziel besteht darin, Reflexivität in der Mobilitätsplanung zu untersuchen und gerechte Planung im Radverkehr zu fördern.

Schlagwörter / Keywords:

Planung, Privilegien, gerechte Mobilität, Radverkehr, Positionale Reflexivität, Macht

1. Einleitung

Die Herstellung und Instandhaltung von Verkehrswegen und damit die Sicherstellung der Mobilität sind ein zentraler Bestandteil der staatlichen Daseinsvorsorge. Eine umfassende, gut ausgebaute und inklusive Verkehrsinfrastruktur ist unerlässlich, um den Bürger*innen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und ihre Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. In diesem Zusammenhang ist das Fahrrad mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Der Radverkehr ist ein Schlüssel zu nachhaltiger Mobilität, einer besseren Lebensqualität und einer gesünderen Umwelt in Städten und Gemeinden. In Anbetracht der drängenden Herausforderungen wie Klimawandel, Luft- und Lärmverschmutzung sowie Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum gewinnt der Ausbau fahrradfreundlicher Infrastrukturen immer mehr an Bedeutung. Darüber hinaus erweitert die Fähigkeit des Radfahrens die individuellen Handlungs- und Bewegungsspielräume einer Person erheblich, auch wenn sie (noch) nicht über einen Führerschein oder nur über eingeschränkte finanzielle Mittel für die Beschaffung von Mobilitätswerkzeugen verfügt. Im Vergleich zum Zufußgehen schafft das Radfahren vielfältigere Optionen der Fortbewegung und trägt somit maßgeblich zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bei. Es ermöglicht den Menschen, schneller und flexibler auf verschiedene Orte zuzugreifen, was ihre soziale und berufliche Integration fördert. Ein weiterer

Aspekt, der das Radfahren insbesondere im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes attraktiv macht, ist die Möglichkeit, Personen und Lasten zu transportieren. Obwohl 80 % der deutschen Haushalte über mindestens ein Fahrrad verfügen (Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2025), werden dennoch im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln nur 11 % der Wege pro Tag mit dem Fahrrad zurückgelegt (Umweltbundesamt 2024). Eine Interpretation der Daten zielt auf die unzureichende Verfügbarkeit sicherer Radverkehrsinfrastruktur und den großen Unterschieden zwischen urbanen und ländlichen Räumen ab. Aber auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden spielt eine entscheidende Rolle. Wenn Menschen sich sicher fühlen, sind sie eher bereit, das Rad als Verkehrsmittel zu wählen (Winters et al. 2012). Infrastrukturelle Maßnahmen wie der (Aus-)Bau sicherer Radwege, barrierefreier und sicherer Abstellmöglichkeiten, fahrradfreundlich gestaltete Kreuzungen und intermodale Verknüpfungspunkte erhöhen das Sicherheitsgefühl und ermutigen mehr Menschen, das Rad zu nutzen (Radwege-Check 2020).

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Jahr 2010 wird die Auffassung vertreten, dass die Planung des Radverkehrs als Angebotsplanung zu betrachten ist (FGSV

2010). Diese Aussage impliziert, dass die Schaffung eines attraktiven, lückenlosen und an die Bedürfnisse der Nutzer*innen angepassten Radwegenetzes priorisiert werden muss, um die Attraktivität des Fahrrads als Fortbewegungsmittel zu erhöhen. Allerdings zeigt sich, dass selbst nach der Bereitstellung solcher Angebote deren Nutzung nicht immer den Erwartungen entspricht. Dies wirft die Frage auf, welche Ursachen diesem Phänomen zugrunde liegen. In diesem Zusammenhang ist von Relevanz, welche Instanz die Planung von Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangeboten vornimmt und aus welcher Perspektive dies erfolgt.

Die Planung von Städten und insbesondere von Mobilitätssystemen ist ein komplexer Prozess, der tief in gesellschaftlichen Strukturen und Machtverhältnissen verwurzelt ist. Traditionell wurde die Planung oft als eine objektive, evidenzbasierte Praxis dargestellt, in der Expert*innen auf der Grundlage rationaler Prinzipien und wissenschaftlicher Erkenntnisse handeln (Sheppard 2023). Diese Sichtweise blendet jedoch die vielfältigen sozialen, kulturellen und politischen Faktoren aus, die in Planungsprozesse einfließen (Vitrano/Lindkvist 2021). In den letzten Jahrzehnten hat sich in den Sozialwissenschaften und insbesondere in der feministischen und postkolonialen Forschung ein wachsendes Bewusstsein für die Bedeutung von Reflexivität und Positionalität entwickelt (Wintzer 2024). Diese Konzepte stellen die Subjektivität der Forscher*innen und Planer*innen in den Mittelpunkt und betonen, dass Wissen immer situiert und verkörpert ist (Haraway 1988; Wintzer 2024). In der Verkehrsplanung, die oft top-down, technokratisch (Vitrano/Lindkvist 2021) und androzentrisch (Terraza et al. 2020) geprägt ist, ist die Reflexion der eigenen Positionalität von besonderer Bedeutung, bisher aber noch nicht Teil der Praxis. Planer*innen nehmen oft unbewusst eine Position der Macht ein (Best 2003). Es ist daher wichtig, diese Machtverhältnisse zu identifizieren und zu verstehen, wie die eigene Position reflektiert und genutzt werden kann, um marginalisierten Gruppen und ihren Perspektiven und Bedürfnissen im Planungsprozess Anerkennung zu verschaffen, sie zu integrieren (Kobayashi 1994) und damit nutzer*innenorientierte Mobilitätsangebote und Radinfrastrukturen zu schaffen. Das Wheel of Privilege and Power (WOPP) ist ein Instrument, das dazu beitragen kann, Reflexivität und Positionalität in der Mobilitätsplanung zu fördern. Es visualisiert, wie soziale Identitäten wie z.B. Geschlecht, Alter, körperliche Fähigkeiten oder mentale Gesundheit miteinander verschränkt sind und sich auf die individuellen Erfahrungen von Macht und Privilegien auswirken. Indem Planer*innen ihre eigenen Identitäten im WOPP verorten, können sie besser verstehen, wie ihre Position in der Gesellschaft ihre

Perspektiven und Wahrnehmungen auch im Rahmen verkehrsplanerischer Prozesse beeinflusst. Dieser Artikel soll sich mit der Bedeutung von Reflexivität und Positionalität in der Mobilitätsplanung, insbesondere in der Radverkehrsplanung, auseinandersetzen. Darüber hinaus wird erörtert, wie Machtverhältnisse und Privilegien unterschiedliche Mobilitätsrealitäten prägen. Dafür wird das WOPP als ein Instrument zur Förderung von Reflexivität vorgestellt und seine Anwendung in verschiedenen Kontexten diskutiert.

Ziel ist es, zu zeigen, wie die reflexive Analyse der eigenen Positionalität dazu beitragen kann, eine gerechtere und inklusivere Mobilitätsplanung zu ermöglichen.

2. Reflexivität und Positionalität

Die soziale Welt wird immer aus unterschiedlichen Perspektiven erlebt und erfahren - diese Perspektiven sind geprägt von persönlichen Erfahrungen, Ausbildungen, Verkörperungen und Einstellungen. Die Aufgabe von Planer*innen sollte es sein, sich diese Perspektiven bewusst zu machen und die eigene Position kritisch zu hinterfragen. In den Ingenieurwissenschaften ist dieser Ansatz wenig bekannt und in der Planungspraxis nicht etabliert, weshalb immer noch von einer technokratischen Verkehrsplanung gesprochen wird (Vitrano/Lindkvist 2021). Zunehmend setzt sich die Mobilitätsplanung als neues Planungsverständnis durch, denn „[n]ur so ist es möglich, dass sich die Mobilität tatsächlich als neues Handlungsfeld öffentlicher Planung etabliert und in strategischer Weise Raum, Verkehr und Individuen entsprechend der gesellschaftlichen Ziele gestaltet“ (Rammert 2024).

In den Sozialwissenschaften hingegen stellen Reflexivität und Positionalität zentrale Konzepte der qualitativen Forschung dar. Sie thematisieren die Beziehung zwischen den Forschenden, ihrem Forschungsprozess und dem produzierten Wissen. Im Fokus stehen die Auseinandersetzung der eigenen Position innerhalb des Forschungsfeldes und die Reflexion der Auswirkungen dieser Position auf die Forschung (Day 2012). Die konzeptionelle und methodische Anwendung von Reflexivität und Positionalität haben auch das Potenzial, in der Mobilitätsplanung eingesetzt zu werden. In der Mobilitätsplanung wird weitgehend davon ausgegangen, dass Planer*innen eine umfassende Expertise besitzen, die durch ihre Ausbildung und Zertifizierungen Legitimation findet. Die Planung von Radwegen, Abstellanlagen, Mobilitätsstationen etc. wird durch „Fakten vor Ort“ (eigene Übersetzung nach Sheppard 2023, S. 397), was dem Grundgedanken der sogenannten evidenzbasierten Planung entspricht, begründet. Die Rolle der Planer*innen, deren

Expertise und die zugrunde liegende 'Wahrheit' der Planung sollten jedoch kritisch untersucht werden. Hier können sozialwissenschaftliche Ansätze dazu beitragen, die Handlungsfelder Mobilität und Gesellschaft zu verknüpfen und inklusivere Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsangebote hervorzubringen. Übertragen auf die Prozesse der Verkehrsplanung und Gestaltung von Verkehrssystemen, Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Straßenräumen würde Reflexivität die Fähigkeit der Planer*innen beschreiben, sich selbst und ihre Annahmen, Werte und Vorbehalte im Planungs- und Entwurfsprozess kritisch zu hinterfragen. Dies beinhaltet die Auseinandersetzung mit der eigenen Subjektivität und deren Einfluss auf die Datensammlung, Interpretation und Wissensproduktion.

Der Begriff der "positional reflexivity" (Macbeth 2001, S. 38) betont dabei den analytischen Prozess mit der situierten Position. Wichtig ist, dass Reflexivität nicht als retrospektive 'Offenlegung' der eigenen Position verstanden wird, sondern als kontinuierlicher Prozess der Selbstbeobachtung und Selbstbefragung während des gesamten Planungsprozesses (Day 2012). Die Auseinandersetzung mit der Positionalität geht über die reine Selbstreflexion hinaus und bezieht sich auf die soziale Verortung der Planer*innen. Dies umfasst die Reflexion der eigenen Position innerhalb sozialer Strukturen wie Geschlecht, Alter, mentale Gesundheit und weiterer Kategorien (Best 2003). Wintzer (2024) betont, dass Wissen situiert und verkörpert ist und somit von gesellschaftlichen Differenz- und Machtstrukturen durchdrungen ist. Planer*innen sind demnach nicht neutrale Entwerfer*innen, sondern immer Teil der sozialen Welt, die sie untersuchen und planen. Die Kenntnis der eigenen Position kontextualisiert die Identität und 'Stimme' der Mobilitätsplaner*innen und vermeidet eine anonyme, dekontextualisierte Autorität (Harding 1988).

Bei der Thematisierung von Identität in der Forschung und im Kontext der Mobilitätsplanung, insbesondere der Radverkehrsplanung, besteht die Gefahr der Naturalisierung von Körpern und Identitäten (Kobayashi 1994). Eine reflexive Planung sollte Identität vielmehr als einen kontinuierlichen, offenen Prozess verstehen und die damit einhergehende Unsicherheit anerkennen (Pillow 2003). Darüber hinaus ist es notwendig, sich der eigenen konzeptionellen und praktischen Verortung als Planer*innen bewusst zu sein (Watts 2006). Die Reflexion der Positionalität kann sich somit auch auf die Verortung innerhalb theoretischer Planungstraditionen und -ansätze beziehen (Bourdieu 2004).

Die Adaption der vorgenannten sozialwissenschaftlichen Ansätze in den oftmals technokratischen, androzentrischen Prozess der Verkehrsplanung und des Entwurfes von Verkehrsinfrastrukturen könnte mit dem vom Englischen übersetzten Begriff der *positionalen Reflexivität* (eigene Übersetzung nach Macbeth 2001, S. 38) beschrieben werden. Dabei würde eine positionale Reflexivität die bewusste Reflexion und Berücksichtigung der eigenen Sichtweise, Erfahrungen und Werte im Planungs- und Entwurfsprozess bezeichnen. Sie umfasst des Weiteren die Analyse, wie diese Faktoren die Entscheidungsfindung, die Zielsetzung und die Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen beeinflussen. Dieser Begriff soll die Bedeutung der Subjektivität und der unterschiedlichen Standpunkte aller beteiligten Akteur*innen hervorheben, eine reflexive, partizipative Planung fördern und marginalisierte Gruppen mit ihren Perspektiven und Bedürfnissen im Planungsprozess anzuerkennen und zu integrieren.

Das Modell WOPP bietet hierfür eine Möglichkeit, die soziale Position einer Person zu veranschaulichen. Es ist ein Instrument, das dazu verhilft, sich der eigenen Positionalität im (Mobilitäts-)Planungsprozess bewusst zu werden und diese darüber hinaus in einem größeren gesellschaftlichen Kontext einzuordnen.

Exkurs zum Verständnis von Macht

Das Verständnis von Macht im Kontext von Planung bezieht sich weitgehend auf die Konzeption von Michel Foucault (1974, 2010, 2014). Foucault argumentiert, dass Macht keine unidirektionale Beziehung ist, sondern ein multidimensionaler Komplex, bei dem kein simpler Dualismus zwischen Opfer und Täter*in bzw. zwischen Unprivilegierten und Privilegierten herrscht (Strüver 2021, S. 70). Macht ist nicht akteursspezifisch oder etwas, das man besitzen oder innehaben kann (Van Assche/Beunen/Duineveld 2023). Sie ist diskursiv und in soziale Strukturen und Wissensordnungen eingebettet. Nach Foucaults Verständnis ist Planung also inhärent politisch und kann nicht als wertneutrales und rein wissenschaftliches Bestreben gesehen werden (Flyvbjerg 1998).

3. Das Modell des Wheel of Privilege and Power

Das Wheel of Privilege and Power (WOPP) kommt ursprünglich aus der Antidiskriminierungsarbeit (Canadian Council for Refugees 2009, 2022) und hat bisher transdisziplinäre Anwendung gefunden (Baumann 2023; Charta der Vielfalt e.V. 2022; University of Oxford o.J.; University of Wisconsin-Madison 2022; York Disability Rights Form 2021). Es eröffnet die Möglichkeit die soziale Position einer Person zu

verorten. Es visualisiert, wie soziale Identitäten wie Geschlecht, Alter oder körperliche Fähigkeiten miteinander verschränkt sind und sich auf die individuellen Erfahrungen von Macht (Power) und Privilegien auswirken. Je näher eine Identität an der Mitte des Rads positioniert ist, desto mehr Vorteile ergeben sich in der Regel aus dieser Zugehörigkeit (vgl. Abb. 1).

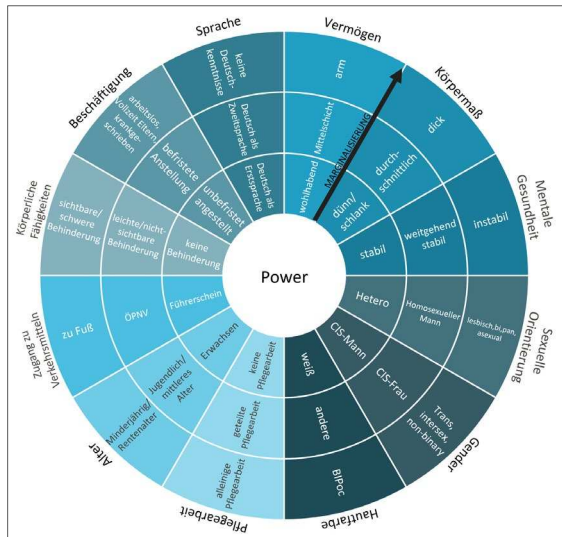


Abbildung 1: Das Wheel of Privilege and Power, eigene Darstellung in Anlehnung an Duckworth 2020

Das WOPP betont auch die intersektionale Betrachtung. Intersektionalität ist ein Konzept aus der politischen Theorie und Praxis des Schwarzen Feminismus der Vereinigten Staaten (Kuschinski 2024). Die Bezeichnung kann auf die US-amerikanische Juristin Kimberlé Crenshaw zurückgeführt werden (Crenshaw 1989). Intersektionalität beschreibt einen Ansatz, der es ermöglicht, die komplexen Zusammenhänge sozialer Ungleichheiten von Mobilität zu analysieren. Dabei werden die Verflechtungen verschiedener Diskriminierungsformen wie Geschlecht, Klasse, 'Race', Sexualität sowie geistige und körperliche Beeinträchtigung betrachtet und untersucht, wie diese von Machtverhältnissen und sozialen Positionierungen geformt werden (Kuschinski 2024). In der Mobilitätsplanung kann Intersektionalität konzeptionell und methodisch genutzt werden, um aufzuzeigen, wie räumliche Prozesse von diesen vielfältigen Ungleichheiten geprägt sind und wie sich diese auf den Zugang zu Ressourcen, Lebenschancen und Teilhabemöglichkeiten auswirken (Ravensbergen et al. 2019). Ein zentraler Aspekt von Intersektionalität ist die Anerkennung, dass Identitäten nicht statisch sind, sondern sich in Abhängigkeit von räumlichen und zeitlichen Kontexten und Machtverhältnissen ständig verändern (Day 2012). Dabei wird auf die Gefahr einer essenzialisierenden, d.h. naturhaften, Sichtweise von Identitäten hingewiesen, die diese sozialen Kategorien als natürlich und unveränderlich begriff.

Stattdessen wird eine relationale Sichtweise vorgeschlagen, die die dynamischen Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Identitätsdimensionen und sozialen Prozessen in den Vordergrund stellt (Bauriedl/Schurr 2014). Mit einer intersektionalen Linse können Mobilitätsplaner*innen die Mehrdimensionalität von Identitäten berücksichtigen und vermeiden, einzelne Aspekte in der Planung und auch in der Umsetzung als über- oder untergeordnet zu betrachten.

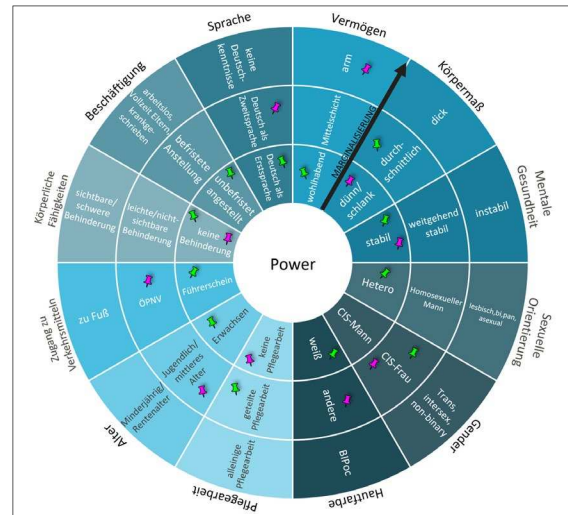


Abbildung 2: Das WOPP als Instrument zur Selbstreflexion, eigene Darstellung

Das WOPP ist aber nicht nur ein analytisches Instrument, sondern auch ein Instrument der Selbstreflexion (vgl. Abb. 2). Indem die eigene Identität im WOPP visualisiert wird (grüne Pins in Abb. 2), kann besser verstanden werden, wie die eigene Position in der Gesellschaft auch die Perspektiven und Wahrnehmungen in der Ausübung des Berufes beeinflusst. Im Vergleich zu Identitäten der Menschen (beispielhaft pinke Pins in Abb. 2), für die geplant wird, ergeben sich hier auf den ersten Blick Diskrepanzen in einzelnen Kategorien des WOPP. Der Erkenntnisgewinn darüber ist besonders wichtig für Planer*innen, die sich bewusst machen müssen, wie ihre eigene Identität ihre Planungsergebnisse prägen kann. Durch die Nutzung des WOPP werden die Planer*innen aufgefordert, darüber nachzudenken, wie sich diese Identitäten überschneiden und ihre Weltsicht, Werte und Annahmen beeinflussen. Das WOPP soll Planer*innen dazu anregen, ein breites Spektrum von Identitäten zu berücksichtigen - mit dem Ziel, die Transparenz in der Planung zu erhöhen, indem die Positionalität der Planer*innen explizit reflektiert wird. Daher soll die Anwendung des WOPP als Instrument zur Selbstreflexion und Positionalität konkret für Planer*innen in der strategischen Verkehrsplanung und der Gestaltung von öffentlichen Straßenräumen und Mobilitätsangeboten weiterentwickelt und imple-

mentiert werden, um mit diesem Ansatz zu einer gerechteren und nachhaltigeren Planungspraxis beizutragen.

4. Weiterentwicklung und Anwendung des WOPP

Die Initialphase des Projekts zur Implementierung des WOPP wurde im Sommer 2024 erfolgreich abgeschlossen (vgl. Abb. 3).

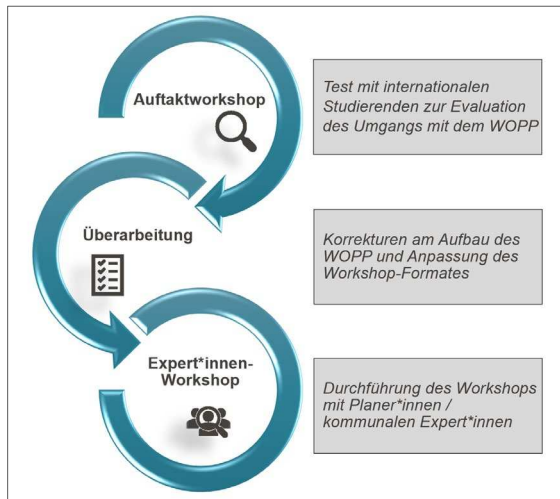


Abbildung 3: Ablaufschema Weiterentwicklungsprozess, eigene Darstellung

Im Rahmen eines Auftaktworkshops mit internationalen Studierenden wurden erste Erfahrungen mit dem WOPP gesammelt. Das WOPP wurde hier im Vorgriff auf eine Entwurfsaufgabe eingeführt, um die eigene Position in der Gruppe zu identifizieren. Die zwölf Kategorien des WOPP (vgl. Abb. 1 und 2) boten den Teilnehmenden eine strukturierte Möglichkeit, die eigene soziale Identität zu reflektieren und die damit verbundenen Privilegien und Machtverhältnisse zu hinterfragen. In einem zweiten Schritt wurde ein Straßenquerschnitt so umgestaltet, dass er dem Rad- und Fußverkehr Vorrang einräumt und dem Design for All-Ansatz folgt (vgl. Abb. 4).



Abbildung 4: Gruppendiskussion zum Straßendesign, Foto Lohmeier

Die Diskussionen innerhalb der Gruppen während des Entwurfsprozesses sowie zwischen den Gruppen bei der Präsentation der Ergebnisse waren sehr intensiv, was insbesondere auf die im Vorfeld durchgeführte Selbstreflexion zurückzuführen sind. Die Entwürfe zeichneten sich durch eine große Vielfalt aus und beinhalteten zum Teil bereits sehr detaillierte Ideen zur Reduzierung von Benachteiligungen marginalisierter Gruppen. Das Feedback der Studierenden unterstrich das Potenzial des WOPP als effektives Instrument zur Förderung von Reflexivität und intersektionalem Denken, zeigte aber auch Schwächen und Grenzen des Instruments auf. So fehlten beispielsweise Kategorien, die projekt- bzw. aufgabenspezifisch sinnvoll gewesen wären, wie z.B. ‚Fähigkeit Fahrrad zu fahren‘, das Fahrrad als Option in der Kategorie ‚Zugang zu Verkehrsmitteln‘. Andere Kategorien wie ‚sexuelle Orientierung‘ und ‚Sprache‘ wurden von den meisten Studierenden im Aufgabenkontext als nicht sinnvoll erachtet. Da das Instrument in einer Gruppe internationaler Studierender aus allen Teilen der Welt zum Einsatz kam, fungierten Selbstreflexion und Positionierung effektiv als Grundlage für alle Diskussionen. Die Ergebnisse und die daraus resultierende Dynamik für den weiteren Planungsprozess waren vielversprechend.

Aufbauend auf diesen ersten Erfahrungen wurden weitere Anwendungen des WOPP geplant und dafür die Kategorien spezifisch angepasst. Ein weiterer Schritt zur kontinuierlichen Anpassung des WOPP für die Wissensvermittlung war die Integration des Instruments in den Lehrprozess der Hochschule Rhein-

Main, was einen intensiven Diskussionsprozess auslöste. Die Studierenden setzten sich mit den vorgegebenen Kategorien auseinander und erkannten sowohl deren Relevanz als auch deren Grenzen. Die Frage der persönlichen Einordnung in schwer zu definierende Kategorien, wie beispielsweise 'mentale Gesundheit', führte zu längeren Diskussionen und wird in die Überarbeitung des WOPP einfließen, um eine noch umfassendere und differenziertere Darstellung sozialer Identitäten und ihrer Auswirkungen zu ermöglichen. Die Reflexion der eigenen Positionalität erwies sich als lehrreich, wenn auch oft herausfordernd. Die Teilnehmenden erkannten, wie strukturell Privilegien in der Gesellschaft verankert sein können und wie diese die eigenen Perspektiven beeinflussen.

Die Anwendung des WOPP im Kontext der Mobilitätsplanung eröffnet neue Perspektiven, indem die sozialen Identitäten der Planer*innen und der Nutzer*innen berücksichtigt werden. Dies ermöglicht ein Verständnis dafür, dass Mobilitätsplaner*innen nicht neutrale Entwerfer*innen sind, sondern Teil der sozialen Welt, die sie untersuchen und planen. Die Erkenntnis, dass Planer*innen stets spezifische Positionalitäten verkörpern, ermöglicht ein tiefgreifendes Verständnis für die zugrunde liegenden Ursachen von Ungleichheiten in der Mobilität und deren Abbau. Kategorien wie Geschlecht, Alter, Einkommen oder Ethnie können dazu beitragen, die Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen zu identifizieren und darauf zugeschnittene Mobilitätslösungen zu entwickeln. Die Reflexion der eigenen Positionalität ist dabei von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass die Planungsprozesse nicht von dekontextualisierten Annahmen geprägt sind.

Im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz 2024 in Hannover wurde ein interaktiver Workshop mit dem Titel „Gemeinsam Radverkehr gestalten“ mit 25 Expert*innen durchgeführt. Ziel der Veranstaltung war die Reflexion über die Zusammenhänge zwischen den Facetten der sozialen Identität. Im Fokus stand die Untersuchung der Einflussnahme der sozialen Identität auf die Wahrnehmung der gebauten und sozialen Umwelt sowie die Reflexion der Unmöglichkeit einer Isolation der Identität von der Planungspraxis (Day, 2012). Der Workshop fokussierte sich auf die Identifizierung der sozialen Identität der Teilnehmenden und deren Implikationen für den Planungsprozess. Ziel war es, die Teilnehmer*innen zu aktivieren, sich in ihrer Arbeit explizit mit ihrer Positionalität auseinanderzusetzen, um bekannte und unbekannte Herausforderungen als Planer*innen zu identifizieren. Der Workshop beinhaltete eine gemeinsame Diskussion dieser Herausforderungen sowie das Brainstorming von Ansätzen zu deren Bewältigung.

Aufbauend auf den zuvor beschriebenen Prozessschritten (vgl. Abb. 3) fand dieser Workshop mit Personen statt, die als Planer*innen in Verwaltungen tätig sind. Ziel war es, die eigenen Erfahrungen in Bezug auf das WOPP in einem Workshop-Kontext zu erfassen und zu analysieren. Die Analyse sollte Aufschluss darüber geben, wie das WOPP dazu beitragen kann, Macht und Privilegien im Zusammenhang mit Mobilitätsentscheidungen zu verstehen. Nach einer Einführung in das WOPP-Konzept und relevante Begriffe wurden die Teilnehmenden aus der Mobilitätsforschung und -planung an Stellwänden gruppiert, um eine ausgewogene Mischung von Fachwissen zu gewährleisten und stellten sich kurz vor. Im nächsten Schritt arbeiteten die Gruppen an Plakaten mit den zwölf WOPP-Kategorien und überlegten, wie jede Kategorie das Radfahren beeinflusst. Die Ergebnisse wurden auf Zetteln festgehalten und auf den Postern angebracht. Im dritten Schritt fand ein Brainstorming statt, um zu erörtern, wie die Kategorien besser berücksichtigt werden können (vgl. Abb. 5). Nach der gruppeninternen Diskussion beider Aufgaben fand eine Reflexionssitzung im Plenum statt. Diese Diskussion ergab, dass vielen Teilnehmenden die Zusammenhänge zwischen den WOPP-Kategorien nicht bewusst waren. Dennoch wurde der Workshop von den Teilnehmenden als wertvoll empfunden, um die eigenen Mobilitätsprivilegien zu verdeutlichen.



Abbildung 5: Expert*innen-Workshop mit dem WOPP, Foto Rutka

5. Evaluation: Feedback zu und Nutzen des WOPP

Die Aussagen der Teilnehmenden im Zuge der Workshop-Evaluation lassen sich in folgenden Kategorien einteilen:

- Hilfreich und erkenntnisreich: Das WOPP wird als hilfreich und erkenntnisreich empfunden, da es ein neues und unbekanntes Konzept darstellt, das zur eigenen Einordnung und zum Verständnis von Privilegien beiträgt.

- Strukturiert und umfassend: Das WOPP wird als klares, umfassendes und verständliches Instrument beschrieben, das die vielfältigen Dimensionen von Diskriminierung und Privilegien aufzeigt und den Horizont erweitert.
- Vereinfachung komplexer Sachverhalte: Das WOPP wird als nützlich empfunden, um komplexe Sachverhalte zu vereinfachen und Privilegien deutlich aufzuschlüsseln.
- Anwendbar auf verschiedene Bereiche: Das WOPP wird als anwendbar auf verschiedene Bereiche betrachtet und bietet neue Perspektiven und Lösungswege.
- Sensibilisierung: Das WOPP wird als hilfreich zur Sensibilisierung für das Thema soziale Ungleichheit und Diskriminierung angesehen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das WOPP von allen Teilnehmenden als ein wertvolles ein wertvolles Instrument zur Reflexion der eigenen sozialen Position sowie der damit verbundenen Privilegien und Benachteiligungen erachtet wird. Es trägt zur Entwicklung eines besseren Verständnisses für die komplexen Zusammenhänge von Diskriminierung und sozialer Ungleichheit bei. Zugleich besteht Bedarf an weiteren Informationen und Anleitungen, um die konkrete Anwendung des WOPP in verschiedenen Kontexten zu erleichtern. Auch der Transfer auf konkrete Projekte zur Förderung des Radverkehrs konnte nicht in Gänze nachvollzogen werden.

Diese Zusammenfassung kann als Grundlage für eine weitere Auseinandersetzung mit dem Thema Positionalität und Intersektionalität dienen, wobei die Berücksichtigung der verschiedenen Perspektiven und Erfahrungen von essenzieller Bedeutung ist, um ein umfassendes Bild der sozialen Wirklichkeit zu erhalten.

6. Diskussion zur Bedeutung von Positionalität im Planungsprozess

Das WOPP ist ein Instrument für Planer*innen, um die eigene Positionalität im Planungsprozess zu reflektieren. Diese Reflexion sollte nicht als isolierter Schritt betrachtet werden, sondern als fortlaufende Auseinandersetzung, die alle Phasen der Planung durchdringt. Von der Konzeption des Planungsprojekts bis zur Interpretation der Ergebnisse ist es entscheidend, sich der potenziellen Auswirkungen der eigenen sozialen Identität bewusst zu sein. Nur so kann man zu einer gerechteren und nachhaltigeren Planungspraxis gelangen.

Die soziale Position prägt nicht nur die eigene Sicht auf die Welt, sondern beeinflusst auch maßgeblich, wie man an Planungsprozesse herangeht. Sie ist der Blickwinkel, durch den die Welt wahrgenommen und

interpretiert wird. Diese Perspektive ist jedoch nicht neutral oder objektiv, sondern vielmehr das Ergebnis individueller Erfahrungen, der Sozialisierung und der eigenen Einstellungen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, sich dieser Perspektive bewusst zu sein und über ihre Auswirkungen auf die Planung nachzudenken und diese explizit zu machen (Day 2012).

Diese reflexive Auseinandersetzung mit der eigenen Positionalität ist jedoch eine komplexe Aufgabe und fällt nicht immer leicht. Um diesen Prozess zu unterstützen und die Auseinandersetzung mit sozialer Identität greifbarer zu machen, wird vorgeschlagen die Einführung und Anwendung des Wheel of Privilege and Power (WOPP) als interaktive Übung einzusetzen. Das Format entstand aus dem Bedürfnis heraus, Planer*innen eine konkrete Strategie an die Hand zu geben, mit der sie sich ihrer sozialen Identität im Kontext von Planungspraktiken bewusst werden können. Es dient als Instrument der Selbstreflexion und der Förderung eines kritischen Bewusstseins für die eigenen Privilegien und Machtpositionen. In diesem Kontext hat sich das WOPP als ein äußerst wertvolles Instrument erwiesen, da es den Nutzenden eine strukturierte und interaktive Möglichkeit bietet, ihre eigene soziale Identität zu erkunden und die verschiedenen Dimensionen von Privilegien und Macht zu visualisieren.

Die Verknüpfung von sozialwissenschaftlichen Erkenntnissen mit ingenieurwissenschaftlicher Planungsrealität erfordert zur Unterstützung eine Moderation des Prozesses. Zur Festigung des Wissenszuwachses und zur Etablierung der Nutzung in der Planungspraxis auf Projektebene sind mehrere aufeinander aufbauende Workshops oder Inhouse-Schulungen notwendig. Eine potenzielle Weiterentwicklung stellt der Einsatz des WOPP zur Vorbereitung partizipativer Prozesse, wie beispielsweise Bürger*innenwerkstätten, bei konkreten Projekten dar. Die Entwicklung beider Anwendungsbeispiele ist perspektivisch geplant.

7. Zusammenfassung

Der Einsatz des WOPP im Mobilitätskontext zielt auf die Erreichung zweier Hauptziele ab: Erstens soll der Blickwinkel für verschiedene soziale Identitäten und deren Verflechtung geöffnet werden und zweitens soll ein tieferes Bewusstsein dafür geschaffen werden, wie diese miteinander verwobenen Mobilitätsrealitäten in die Planungspraxis integriert werden können, um inklusive, gerechte und nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen. Obwohl die Mitwirkung von Fachleuten und Expert*innen in der Mobilitäts-

planung essenziell ist, sollte kritisch hinterfragt werden, dass ihre Position als Planungsakteur*innen subjektiv und partiell ist und von einem verkörperten und situierten Standpunkt ausgeübt wird. In diesem Beitrag wird erörtert, wie Machtverhältnisse und Privilegien in der Mobilitätsforschung, -planung und -praxis thematisiert werden können, um das Bewusstsein für die verschiedenen bestehenden Mobilitätsrealitäten zu schärfen.

Danksagung

Wir möchten Denise Kramer dafür danken, dass sie uns auf das Modell des WOPP aufmerksam gemacht hat und uns damit Anregungen für unsere eigene Forschung gegeben hat.

Literatur

Baumann, Ines-Paul (2023): Weltgericht? Weltgerechtigkeit! #Diskriminierungsrad („Wheel of Privilege and Power“). Metropolitan Community Church Köln. Online verfügbar unter <https://www.mcc-koeln.de/weltgericht-weltgerechtigkeit-diskriminierungsrad-wheel-of-privilege-and-power/>, zuletzt geprüft am 16.04.2024.

Bauriedl, Sybille; Schurr, Carolin (2018): Zusammenprall der Identitäten. Soziale und kulturelle Differenz in Städten aus Sicht der feministischen Forschung. In: Jürgen Oßenbrügge und Anne Vogel-pohl (Hg.): Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Einführungen. 2. Auflage. Westfälisches Dampfboot, S. 135–155, Münster.

Best, Amy L. (2003): Doing Race in the Context of Feminist Interviewing: Constructing Whiteness Through Talk. In: Qualitative Inquiry 9 (6), S. 895–914. DOI: 10.1177/1077800403254891.

Bourdieu, Pierre (2004): Science of science and reflexivity. Chicago, Ill. University of Chicago Press.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Radverkehr. Online verfügbar unter <https://bmdv.bund.de/radverkehr#:~:text=Rund%20080%20Prozent%20aller%20Haushalte,f%C3%B6rdert%20die%20Bundesregierung%20den%20Radverkehr.>, zuletzt geprüft am 14.02.2025.

Canadian Council for Refugees (2009): CCR Anti-Oppression Policy. Online verfügbar unter <https://ccrweb.ca/en/ccr-anti-oppression-policy>, zuletzt geprüft am 16.04.2024.

Canadian Council for Refugees (2022): Anti-oppression. Online verfügbar unter

<https://ccrweb.ca/en/anti-oppression>, zuletzt geprüft am 18.04.2024.

Charta der Vielfalt e.V. (2022): Arbeitsblatt »Privilege and Power Wheel«. Online verfügbar unter https://www.charta-der-vielfalt.de/fileadmin/user_upload/Antirassistische_Bewusstseinsbildung/Toolbox_Antirassismus/Arbeitsbl%C3%A4tter/Arbeitsblatt_Privilege_and_Power_Wheel.pdf, zuletzt geprüft am 18.04.2024.

Crenshaw, Kimberlé (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex. A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. In: University of Chicago Legal Forum (1), Artikel 8, S. 139–167.

Day, Suzanne (2012): A Reflexive Lens: Exploring Dilemmas of Qualitative Methodology Through the Concept of Reflexivity. In: QSR 8 (1), S. 60–85. DOI: 10.18778/1733-8077.8.1.04.

Duckworth, Sylvia [@sylviaduckworth] (2020) : Wheel of Privilege/Power. 19. August 2020. <https://www.instagram.com/sylviaduckworth/p/CE-FiUShhpUT/?hl=de>

Flyvbjerg, Bent (1998): Habermas and Foucault: Thinkers for Civil Society? In: SSRN Journal. DOI: 10.2139/ssrn.2237923.

Forschungsgesellschaft für für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. Aug. 2010, Köln.

Foucault, Michel (1974): Die Ordnung der Dinge. Eine Archäologie der Humanwissenschaften. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 96).

Foucault, Michel (Hg.) (2010): Power/Knowledge. Selected interviews and other writings 1972-1977. [Nachdr.]. Harlow: Pearson Education.

Foucault, Michel (2014): Histoire de la sexualité (Collection tel, 248).

Haraway, Donna (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. In: Feminist Studies 14 (3), S. 575. DOI: 10.2307/3178066.

Harding, Sandra G. (Hg.) (1987): Feminism and methodology. Social science issues. Bloomington: Indiana Univ. pr. Online verfügbar unter <http://www.loc.gov/catdir/enhancements/fy1401/86043050-d.html>.

Kobayashi, Audrey (1994): Coloring the Field: Gender, "Race," and the Politics of Fieldwork. In: *The Professional Geographer* 46 (1), S. 73–80. DOI: 10.1111/j.0033-0124.1994.00073.x.

Kuschinski, Eva (2024): Die Stadt intersektional erforschen. In: Bernd Belina, Matthias Naumann und Anke Strüver (Hg.): *Handbuch kritische Stadtgeographie*. 6., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage. Westfälisches Dampfboot, S. 139–144, Münster.

Macbeth, Douglas (2001): On "Reflexivity" in Qualitative Research: Two Readings, and a Third. In: *Qualitative Inquiry* 7 (1), S. 35–68. DOI: 10.1177/107780040100700103.

Pillow, Wanda (2003): Confession, catharsis, or cure? Rethinking the uses of reflexivity as methodological power in qualitative research. In: *International Journal of Qualitative Studies in Education* 16 (2), S. 175–196. DOI: 10.1080/0951839032000060635.

Radwege-Check (2020): Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr. Ergebnisse und Datensatz einer Umfrage mit über 22.000 Teilnehmenden. Unter Mitarbeit von FixMyCity Team. Online verfügbar unter <https://radwege-check.de/auswertung/>, zuletzt geprüft am 14.02.2025.

Rammert, Alexander (2024): *Mobilitätsplanung, Theorien, Aufgaben und Prozesse*. Springer VS. DOI: 10.1007/978-3-658-43265-2.

Ravensbergen, Léa; Buliung, Ron; Laliberté, Nicole (2019): Toward feminist geographies of cycling. In: *Geography Compass* 13 (7), Artikel e12461. DOI: 10.1111/gec3.12461.

Sheppard, Eric (2023): Urban planning and the truthiness question. In: Michael Gunder, Kristina Grange und Tanja Winkler (Hg.): *Handbook on planning and power*. Cheltenham, Northampton, MA: Edward Elgar Publishing (Research handbooks in planning series), S. 397–411.

Strüver, Anke (2021): Grundlagen und zentrale Begriffe der Foucault'schen Diskurstheorie. In: Georg Glasze und Annika Mattisek (Hg.): *Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung*. 3., überarbeitete und erweiterte Auflage. Bielefeld: transcript (Sozial- und Kulturgeographie, Band 11), S. 65–86.

Terraza, Horacio; Orlando, Maria Beatriz; Lakovits, Carina; Lopes Janik, Vanessa; Kalashyan, Anna (2020): *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design*. Hg. v. World Bank, Washington DC.

Umweltbundesamt (2024): Radverkehr. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend>, zuletzt geprüft am 14.02.2025.

University of Oxford: Anti-Racism Resources March 2023: Intersectionality of Privilege. Online verfügbar unter <https://www.dpag.ox.ac.uk/work-with-us/equality-diversity-inclusion/anti-racism-working-group/anti-racism-resources-march-2023-intersectionality-of-privilege>, zuletzt geprüft am 16.04.2024.

University of Wisconsin-Madison (2022): Wheel of Privilege and Power. Online verfügbar unter <https://kb.wisc.edu/instructional-resources/page.php?id=119380>, zuletzt geprüft am 16.04.2024.

Van Assche, Kristof; Beunen, Raoul; Duineveld, Martijn (2023): Power of, on and in planning. In: Michael Gunder, Kristina Grange und Tanja Winkler (Hg.): *Handbook on planning and power*. Cheltenham, Northampton, MA: Edward Elgar Publishing (Research handbooks in planning series), S. 354–366.

Van Assche, Kristof; Beunen, Raoul; Duineveld, Martijn; Gruezmacher, Monica (2017): Power/knowledge and natural resource management: Foucaultian foundations in the analysis of adaptive governance. In: *Journal of Environmental Policy & Planning* 19 (3), S. 308–322. DOI: 10.1080/1523908X.2017.1338560.

Vitrano, Chiara; Lindkvist, Christina (2022): Justice in Regional Transport Planning through the Lens of Iris Marion Young. In: *Planning Practice & Research* 37 (5), S. 564–580. DOI: 10.1080/02697459.2021.1874637.

Watts, Jacqueline (2006): 'The outsider within': dilemmas of qualitative feminist research within a culture of resistance. In: *Qualitative Research* 6 (3), S. 385–402. DOI: 10.1177/1468794106065009.

Winters, Meghan; Babul, Shelina; Becker, H. J. E. H. Jack; Brubacher, Jeffery R.; Chipman, Mary; Crip-ton, Peter et al. (2012): Safe cycling: how do risk perceptions compare with observed risk? In: *Canadian journal of public health = Revue canadienne de*

sante publique 103 (9 Suppl 3), eS42-7. DOI:
10.1007/BF03403834.

Wintzer, Jeannine (2024): Die Stadt in Dokumenten. In: Bernd Belina, Matthias Naumann und Anke Strüver (Hg.): Handbuch kritische Stadtgeographie. 6., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage. Westfälisches Dampfboot, S. 99–104, Münster.

York Disability Rights Forum (2021): Privilege Wheel. Online verfügbar unter <https://ydrf.org.uk/2021/09/19/privilege-wheel/>, zuletzt geprüft am 16.04.2024.

AutorInnenangaben

Martina Lohmeier
Professorin für Radverkehr und Mobilitätsmanagement
Hochschule RheinMain, Kurt-Schumacher-Ring 18,
65197 Wiesbaden

E-Mail: martina.lohmeier@hs-rm.de

Franziska Palm
Wiss. Mitarbeiterin an der Professur für Radverkehr
und Mobilitätsmanagement
Hochschule RheinMain, Kurt-Schumacher-Ring 18,
65197 Wiesbaden

E-Mail: franziska.palm@hs-rm.de

Christina M. Rutka
Wiss. Mitarbeiterin an der Professur für Radverkehr
und Mobilitätsmanagement
Hochschule RheinMain, Kurt-Schumacher-Ring 18,
65197 Wiesbaden

E-Mail: christina.rutka@hs-rm.de