

Soziale Gerechtigkeit im städtischen Radverkehr

Ein Vergleich der aktuellen Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig

Jeanette Müller

Beitrag zur Ad-hoc-Gruppe »Räumliche Mobilität als individuelles und gesellschaftliches Phänomen der Transition«

Einleitung: Soziale Gerechtigkeit in der städtischen Radverkehrsplanung

Fahrradfahren für alle? Diese Frage steht im Zentrum dieses Beitrags, der auf der Kurzversion meiner Masterarbeit (Müller 2025) basiert und für den vorliegenden Verhandlungsband angepasst wurde. Das Fahrradfahren als klimafreundliche Mobilitätsform ist neben der Kostenersparnis und den gesundheitlichen Vorteilen wie die Steigerung der Lebensqualität und Verbesserung der öffentlichen Gesundheit (Umweltbundesamt 2020¹) mit einer Vielzahl sozialräumlicher Ungleichheiten verbunden. Die im Kontext der notwendigen Einsparungen von Treibhausgasemissionen im städtischen Verkehr zentrale Mobilitätsform des Fahrradfahrens wirft somit in besonderem Maße Fragen der sozialen Gerechtigkeit auf.

Die räumlichen Ungleichheiten des städtischen Radverkehrs in Deutschland zeigen sich insbesondere anhand des überwiegenden Radverkehrsausbaus in sozioökonomisch privilegierten Stadtteilen (Daubitz und Schwedes 2021; Vidal Tortosa et al. 2022; Cunha et al. 2024). Im Hinblick auf die sozialen Ungleichheiten des Fahrradfahrens konnte der bisherige Forschungsstand einen Zusammenhang zwischen ökonomischem Status und Fahrradnutzung feststellen. Demzufolge fahren Geringverdienende aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel für die Anschaffung oder Reparatur eines Fahrrads seltener Fahrrad (Daubitz 2021). Zugleich ist das Fahrradfahren in unteren sozioökonomischen Schichten mit Vorbehalten und Angst vor Stigmatisierung verbunden (Hudde 2022a). Der Forschungsstand deutet zudem auf einen Zusammenhang zwischen dem Bildungsniveau und der Häufigkeit der Fahrradnutzung hin. Demnach fahren Personen mit einem höheren formalen Bildungsgrad häufiger Fahrrad als Personen mit einem niedrigen formalen Bildungsgrad. Dies hat zur Konsequenz, dass vor allem höher Gebildete von der aktuellen Radverkehrsplanung in Deutschland profitieren (Hudde 2022a, 2024). Eine weitere soziale Ungleichheit zeigt sich im Hinblick auf die ungleichen Möglichkeiten der Partizipation in der

¹ Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität, 27.11.2025, https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf

Verkehrsplanung. Bereits benachteiligte gesellschaftliche Gruppen sind auch in ihren Möglichkeiten der politischen Beteiligung an der Verkehrsplanung benachteiligt (Martens und Lucas 2018).

Somit legt der bisherige Forschungsstand hinsichtlich sozialräumlicher Ungleichheiten des Radverkehrs in deutschen Städten nahe, dass die aktuelle städtische Radverkehrsplanung diese nicht nur reproduziert, sondern auch verstärkt. Dies führt zu eingeschränkten Möglichkeiten, bestehende Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen und wird als Mobilitätsarmut bezeichnet. Mobilitätsarmut umfasst nicht nur mobilitätsbezogene Ungleichheiten, sondern ist darüber hinaus mit weitreichenden gesellschaftlichen Benachteiligungen verbunden (Runge 2005). Schließlich resultiert die fahrradbezogene Mobilitätsarmut in einem deutlich eingeschränkten Potenzial sowohl der gesundheitsbezogenen als auch der klimabezogenen Vorteile des Fahrradfahrens. Die geringe Fahrradnutzung Geringverdienender schränkt das Potenzial der gesundheitlichen Vorteile des Fahrradfahrens ein und die gleichzeitige Nutzung fossiler Mobilitätsformen der häufig Fahrradfahrenden privilegierten Schichten mindert das Potenzial, Treibhausgasemissionen im Verkehr einzusparen (Hudde 2022b). Die sozialräumlichen Ungleichheiten des Fahrradfahrens stehen damit der Relevanz dieser Mobilitätsform in der sozialökologischen Transformation diametral gegenüber.

Bisher liegen keine Studien vor, die den Einfluss der Radverkehrsplanung deutscher Städte auf diese nicht sozial gerechte Ausgestaltung des Radverkehrs untersuchen. Dieser aufgedeckten Forschungslücke entsprechend, analysiert dieser Beitrag die Maßnahmen der aktuellen Radverkehrsplanung in den drei beispielhaften Städten Münster, Bonn und Braunschweig hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit. Zur Erweiterung der Untersuchung um eine lösungs- und praxisorientierte Perspektive werden zudem Herausforderungen und Potenziale bei der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung in den drei Städten identifiziert.

Die Fragestellungen dieser Untersuchung, die der zugrunde liegenden Publikation (Müller 2025) entsprechen, lauten wie folgt: Inwiefern erfüllen die Maßnahmen der aktuellen Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit nach Martha C. Nussbaum? Vor welchen Herausforderungen stehen diese Städte im Hinblick auf die Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung und welche Potenziale lassen sich identifizieren?

Nach einer kurzen Einführung in den Capability-Ansatz, den theoretischen Rahmen dieser Untersuchung und dessen Anwendung als Konzept zur Analyse sozialer Gerechtigkeit in der Radverkehrsplanung, wird das methodische Vorgehen vorgestellt. Anschließend werden die Ergebnisse der Untersuchung präsentiert, wobei der Fokus auf den größten Defiziten der Radverkehrsplanung hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit liegt. Der Beitrag schließt mit einer Diskussion und Einordnung der Ergebnisse sowie einer abschließenden Betrachtung.

Theoretischer Rahmen: Capability-Ansatz

Dem Gerechtigkeitsverständnis dieses Beitrags liegt der Capability-Ansatz zugrunde, dessen zentrales Kriterium zur Bewertung von Gerechtigkeit die Verteilung von Verwirklichungschancen in der Gesellschaft ist. Im Kontext des Fahrradfahrens stellen die zehn zentralen menschlichen Verwirklichungschancen des Capability-Ansatzes nach Nussbaum (2010) ein geeignetes Konzept zur Analyse der sozialen Gerechtigkeit dar. Diese definieren die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit, die der Vorstellung eines menschenwürdigen Lebens entsprechen und bilden die theoretische Grundlage der Analyse. Um in einem nationalstaatlichen Kontext ein Mindestmaß sozialer Gerechtigkeit garantieren zu können, sollte allen Bürger:innen ein Leben oberhalb dieser definierten Schwellenwerte ermöglicht werden (Nussbaum 2022).

Die städtische Radverkehrsplanung ist dafür verantwortlich, die Mobilität der Bürger:innen zu sichern und zu fördern sowie sie an den politischen Entscheidungen zu beteiligen, um allen ein ausreichendes Maß an Zugänglichkeit zu ermöglichen (van Burgsteden et al. 2024). Folglich steht die städtische Radverkehrsplanung als Teil der städtischen Verkehrspolitik in der Verantwortung, bestimmte Minimalbedingungen zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Untersuchung zählen dazu die folgenden beiden zentralen menschlichen Verwirklichungschancen:

- „Körperliche Integrität: Die Fähigkeit, sich frei von einem Ort zum anderen zu bewegen [...]“ (Nussbaum 2010, S. 112).
- „Kontrolle über die eigene Umwelt: (A) Politisch: Die Fähigkeit, wirksam an den politischen Entscheidungen teilzunehmen, die das eigene Leben betreffen; ein Recht auf politische Partizipation [...]“ (Nussbaum 2010, S. 114).

Diese beiden Minimalbedingungen ermöglichen es, die Maßnahmen der Radverkehrsplanung hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit zu bewerten. Erfüllen die Maßnahmen der Radverkehrsplanung die anhand der Minimalbedingungen definierten Schwellenwerte nicht, können sie nicht als sozial gerecht bewertet werden.

Die praktische Anwendbarkeit dieses Gerechtigkeitsverständnisses nach Nussbaum ist für die Analyse sozialer Gerechtigkeit jedoch stark eingeschränkt. Daher bezieht sich diese Untersuchung neben den auf das Fahrradfahren zutreffenden zentralen menschlichen Verwirklichungschancen zusätzlich auf die Weiterentwicklung des Capability-Ansatzes von Ingrid Robeyns (2005, 2017). Diese Weiterentwicklung zeichnet sich aufgrund ihrer differenzierteren und präziseren theoretischen Begrifflichkeiten der Umwandlungsfaktoren durch eine erleichterte Operationalisierung aus. Erst diese Weiterentwicklung ermöglicht es, zu analysieren, inwiefern die Radverkehrsmaßnahmen die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit erfüllen (Sherriff et al. 2020; van Burgsteden et al. 2024). Diese innovative Anwendung des Capability-Ansatzes erlaubt im Gegensatz zur etablierten Kosten-Nutzen-Analyse in der Verkehrsplanung eine differenziertere Bewertung der sozialen Gerechtigkeit (Robeyns 2005; Nahmias-Biran et al. 2017).

Methodik

Das methodische Vorgehen besteht aus einer Triangulation aus Dokumentenanalyse und Gruppendiskussion mit jeweils einer:m Radverkehrsbeauftragten pro Stadt. Anhand dieser beiden methodischen Zugänge können die Ergebnisse stärker fundiert und überprüft werden (Loos und Schäffer 2001; Flick 2017). Die Fallauswahl der drei Städte basiert auf dem *ADFC²-Fahrradklima-Test 2022* (ADFC 2023³), einer Umfrage zur Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte und Gemeinden, die die Auswahl vergleichbarer, fahrradfreundlicher Städte ähnlicher Bevölkerungsgröße ermöglicht. Hierfür wurde das Städteranking der Ortsklassengröße 200.000 bis 500.000 Einwohnende ausgewählt und die Radverkehrsbeauftragten in absteigender Reihenfolge des Städterankings zur Teilnahme an der Gruppendiskussion angefragt. Dabei konnten Münster (Rang eins), Braunschweig (Rang fünf) und Bonn (Rang sechs) gewonnen werden, die hinsichtlich Bevölkerungsgröße und Fahrradfreundlichkeit vergleichbar sind.

Die zuerst durchgeführte Dokumentenanalyse hat zum Ziel, die aktuellen Maßnahmen der Radverkehrsplanung zu identifizieren und hinsichtlich ihrer sozialen Gerechtigkeit zu bewerten. Als Auswertungsmethode eignet sich hierbei eine qualitative Inhaltsanalyse (Kuckartz 2018; Hoffmann 2018). Diese

² Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

³ ADFC-Fahrrad-Klima Test 2022, Städteranking, 27.11.2025, https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2022/Rankingliste_FKT_2022.pdf

wird in einem zweistufigen Verfahren, bestehend aus einer inhaltlich-strukturierenden und evaluativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz (2018) umgesetzt. Im Zuge der inhaltlichen Strukturierung wurden die Maßnahmen anhand von fünf gebildeten thematischen Kategorien in übergeordnete Maßnahmenkategorien zusammengefasst. Die evaluative Analyse erfolgte, indem die thematischen Kategorien anhand ihres Grades der Erfüllung der Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit den evaluativen Kategorien sozial gerecht, überwiegend sozial gerecht, teilweise sozial gerecht und nicht sozial gerecht zugeordnet wurden. Neben der Anfrage der für die Analyse relevanten offiziellen Dokumente bei den Radverkehrsbeauftragten wurden die Dokumente auch über die Ratsinformationssysteme der drei Städte recherchiert. Die Auswahlkriterien der Dokumente richteten sich auf die Aktualität der beschriebenen Maßnahmen und, sofern verfügbar, auf die Darstellung ihrer erfolgten Umsetzung.

Die daran anknüpfende Gruppendiskussion zielt auf die Ergänzung der vorangegangenen Dokumentenanalyse und gegebenenfalls auf eine Korrektur dieser ab. Zudem sollen anhand der Gruppendiskussion die in der zweiten Fragestellung adressierten Herausforderungen und Potenziale bei der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung herausgearbeitet werden. Zur Vorbereitung der Gruppendiskussion wurde zunächst ein Diskussionsleitfaden nach den reflexiven Prinzipien von Bohnsack (2017) entwickelt. Die Grundlage der Gruppendiskussion, der sogenannte Diskussionsimpuls, bildeten die vorläufigen Ergebnisse der Dokumentenanalyse. Diese wurden im Vorhinein an die teilnehmenden Radverkehrsbeauftragten der Gruppendiskussion geschickt. Die Auswertung der Gruppendiskussion erfolgte ebenfalls mithilfe der bereits angewendeten zweistufigen qualitativen Inhaltsanalyse und größtenteils auf Grundlage des bestehenden Kategoriensystems. Der Fokus der Interpretation lag dabei auf der inhaltlichen Diskussion der Radverkehrsbeauftragten.

Aufgrund dieses triangulären methodischen Vorgehens konnten Unklarheiten und Fehler im Rahmen der Dokumentenanalyse behoben und die Ergebnisse insgesamt fundiert werden. Zudem ermöglichte die Gruppendiskussion die Berücksichtigung von Aspekten, die in den analysierten Dokumenten keine Erwähnung fanden.

Ergebnisse

Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in zwei Schritten. Zuerst wird die Bewertung der sozialen Gerechtigkeit, die sich aus den Ergebnissen der Dokumentenanalyse der aktuellen Radverkehrsplanung in den drei beispielhaften Städten ergibt, vorgestellt. Der Fokus liegt dabei auf den Maßnahmen, die die größten Defizite hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit aufweisen. Daran anschließend werden die identifizierten Herausforderungen und Potenziale bei der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung dargestellt.

Bewertung der sozialen Gerechtigkeit der Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig

Die Ergebnisübersicht (Tabelle 1) zur Bewertung der Radverkehrsplanung in den drei Städten zeigt, dass Münster aufgrund der höchsten Anzahl als sozial gerecht oder überwiegend sozial gerecht eingestufte Maßnahmenkategorien im Vergleich die sozial gerechteste Radverkehrsplanung aufweist. Bonn und Braunschweig weisen eine untereinander ähnliche, jedoch niedrigere Bewertung der sozialen Gerechtigkeit ihrer Radverkehrsplanung auf.

In Bezug auf die Gesamtbewertung werden nur die Maßnahmen des Radwege(netzes) in allen drei Städten sowie die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit in Münster und Braunschweig als sozial gerecht bewertet. Zudem erfüllen die Maßnahmen der Bürger:inneninformation in Münster überwiegend die

Minimalbedingungen und werden daher als überwiegend sozial gerecht eingestuft. Alle anderen untersuchten Maßnahmenkategorien der Radverkehrsplanung in den drei Städten erfüllen die Minimalbedingungen nicht oder nur eingeschränkt, sodass diese als teilweise sozial gerecht oder nicht sozial gerecht bewertet werden.

Tabelle 1: Ergebnisübersicht zur Bewertung der sozialen Gerechtigkeit der aktuellen Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig

Maßnahmenkategorie	Münster	Bonn	Braunschweig
Radwege(netz)	+++	+++	+++
Verkehrssicherheit	+++	+	+++
Abstell- und Abschließanlagen	+	+	+
Bürger:inneninformation	++	+	+
Bürger:innenbeteiligung	+	+	–

Legende: +++ = sozial gerecht, ++ = überwiegend sozial gerecht, + = teilweise sozial gerecht, – = nicht sozial gerecht. *Quelle: Eigene Auswertung*

Insgesamt zeigen sich die größten Defizite sozialer Gerechtigkeit bei der Bereitstellung von Abstell- und Abschließanlagen sowie bei der Bürger:innenbeteiligung. Diese beiden Maßnahmenkategorien weisen, wie Tabelle 1 verdeutlicht, die geringste Bewertung sozialer Gerechtigkeit auf.

Die übereinstimmende Bewertung der Abstell- und Abschließanlagen als lediglich teilweise sozial gerecht liegt vor allem in der unzureichenden Berücksichtigung dezentraler und sozioökonomisch benachteiligter Stadtteile begründet. Darüber hinaus bieten die kostenpflichtigen Abstell- und Abschließanlagen in allen drei Städten keine kostenfreien oder ermäßigten Tarife für Personen mit geringem Einkommen an. Daraufhin sind die Maßnahmen nicht für alle Bürger:innen gleichermaßen zugänglich. Die Maßnahmen erfüllen die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit nur in geringem Maße und werden daher als teilweise sozial gerecht eingestuft.

Die Maßnahmen der Bürger:innenbeteiligung benachteiligen Personen mit körperlichen oder kognitiven Einschränkungen, Sprachbarrieren oder einem erschwerten Zugang zum Internet. Das Defizit sozialer Gerechtigkeit in dieser Maßnahmenkategorie ergibt sich somit aus einem fehlenden barrierefreien, mehrsprachigen oder analogen Angebot der Kommunikation sowie der Beteiligungsformate selbst. Zugleich fehlt in allen drei Städten ein solches Angebot in Leichter Sprache. Auch die für eine sozial gerechte Ausgestaltung der Beteiligungsformate notwendige zielgruppenspezifische Kommunikation in Form einer Ansprache der in Beteiligungsformaten unterrepräsentierten Gruppen erfolgt in den untersuchten Städten nicht. Dies hat zur Folge, dass die Maßnahmen der Bürger:innenbeteiligung die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit nur wenig bis gar nicht erfüllen und als teilweise oder nicht sozial gerecht bewertet werden.

Herausforderungen und Potenzial bei der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig

Die im Rahmen der zweiten Forschungsfrage dieser Untersuchung angestrebte Identifikation von Herausforderungen und Potenzialen bei der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung hat zum Ziel, die Analyse um eine praktische und lösungsorientierte Perspektive zu erweitern. Beide

Aspekte wurden im Rahmen der Gruppendiskussion erarbeitet. Als Herausforderungen wurden folgende Aspekte identifiziert:

- Förderung des Zugangs zu Fahrrädern für Geringverdienende
- Umsetzung sozial gerechter Bürger:innenbeteiligung und Bürger:inneninformation
- Fehlendes Problembewusstsein für Reformbedarf

In Bezug auf materielle und finanzielle Förderungen von Fahrrädern für Geringverdienende berichteten die drei Radverkehrsbeauftragten in der Gruppendiskussion von unterschiedlich gelagerten Umsetzungshemmnissen. Während es den materiellen Förderungen an dem dafür notwendigen Engagement in der Verwaltung fehlt, werden finanzielle Fahrradförderungen durch widersprüchliche sozialstaatliche Förderbedingungen und interne Debatten über ihre Wirksamkeit blockiert.

Passend zu dem im vorherigen Abschnitt herausgearbeiteten Defizit sozialer Gerechtigkeit der Bürger:innenbeteiligung wurden diese und die damit eng verknüpfte Bürger:inneninformation auch in der Gruppendiskussion als größte Herausforderungen einer sozial gerechten Radverkehrsplanung benannt. Hinsichtlich der notwendigen zielgruppenspezifischen Kommunikation herrscht in allen drei Städten Ratlosigkeit, wie diese erfolgreich umgesetzt werden kann. Überdies stellen fehlende finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen innerhalb der Verwaltung zentrale Umsetzungshemmnisse einer sozial gerechten Bürger:innenbeteiligung und der damit verbundenen Bürger:inneninformation dar.

Neben diesen maßnahmenbezogenen Herausforderungen konnte auch ein allgemeines Umsetzungshemmnis für die Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung identifiziert werden: das fehlende Problembewusstsein für Reformbedarf. Dieses resultiert aus der geringen Relevanz, die verantwortliche Entscheidungsakteur:innen einer sozial gerechten Radverkehrsplanung beimessen. Die verantwortlichen Akteur:innen sehen keinen notwendigen Verbesserungsbedarf in der sozial gerechten Ausgestaltung der Radverkehrsplanung, weshalb entsprechende Maßnahmen kaum vorangetrieben werden.

Die einzige Maßnahme, die als Potenzial für die Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung im Rahmen der Gruppendiskussion identifiziert werden konnte, lautet:

- Amtsübergreifende und interdisziplinäre Zusammenarbeit

Dieses von den Radverkehrsbeauftragten aus Münster und Braunschweig beschriebene Potenzial der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung zielt auf eine neuartige Arbeitsweise innerhalb der Verwaltung ab, die verstärkt amtsübergreifend und interdisziplinär angelegt ist. Damit stellt dieses Potenzial einen Lösungsansatz für zwei der identifizierten Herausforderungen bei der Förderung einer sozial gerechten Radverkehrsplanung dar. Eine verstärkte Zusammenarbeit der zuständigen städtischen Ämter im Rahmen der Radverkehrsplanung könnte die fehlenden öffentlichen Mittel für eine sozial gerechte Gestaltung der Bürger:innenbeteiligung ausgleichen. Zugleich könnte eine stärker interdisziplinäre Zusammensetzung des zuständigen Fachbereichs für Radverkehrsplanung zur Lösung der allgemeinen Herausforderung des fehlenden Problembewusstseins für Reformbedarf beitragen. Schließlich könnten die Maßnahmen der Radverkehrsplanung infolge einer stärker amtsübergreifenden und interdisziplinären Zusammenarbeit die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit in einem größeren Umfang erfüllen und somit zur Förderung der sozial gerechten Radverkehrsplanung beitragen.

Diskussion und Fazit

Die Bewertung der sozialen Gerechtigkeit der aktuellen Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig zeigt, dass diese insgesamt nicht als vollständig sozial gerecht angesehen werden kann,

da nicht alle Maßnahmen die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit nach Nussbaum vollumfänglich erfüllen. Daraus lässt sich ableiten, dass die Radverkehrsplanung der drei beispielhaft untersuchten Städte den sozialräumlichen Ungleichheiten der fahrradbezogenen Mobilitätsarmut nicht ausreichend entgegenwirkt und diese reproduziert. Dieses Gesamtergebnis bestätigt somit den gegenwärtigen Forschungsstand sozialräumlicher Ungleichheiten des städtischen Radverkehrs in Deutschland.

Die Ergebnisse der am sozial gerechtesten bewerteten Kategorien des Radwege(netzes) und der Verkehrssicherheit weisen jedoch auffällige Abweichungen vom aktuellen Forschungsstand auf. Diese könnten auf die mit der angewendeten Methodik verbundenen Limitationen zurückzuführen sein, die ausschließlich die Bewertung der Quantität der Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht. Demnach ist die Aussagekraft der Bewertung dieser beiden Maßnahmenkategorien stark limitiert, da sie keine verlässlichen Rückschlüsse auf den tatsächlichen qualitativen Zustand der Infrastruktur zulässt.

Im Gegensatz dazu stimmen die Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung mit der bisherigen Forschung zu sozialen Ungleichheiten politischer Beteiligung überein. Sozioökonomisch benachteiligte Personen werden, wie auch der Forschungsstand zeigt, in den Beteiligungsformaten und den dazugehörigen Kommunikationsmaßnahmen der Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig benachteiligt. Darauf weist auch die als größte Herausforderung identifizierte Umsetzung sozial gerechter Bürger:innenbeteiligung und Bürger:inneninformation hin. Diese verdeutlicht die derzeit schwer realisierbare Umsetzung einer sozial gerechten Beteiligung in der Radverkehrsplanung. Das identifizierte Potenzial einer stärker amtsübergreifenden und interdisziplinären Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung könnte hierbei einen geeigneten Lösungsansatz darstellen. Die darin angestrebten Synergien mit allen zuständigen städtischen Ämtern könnten personelle und zeitliche Ressourcen einsparen und für sozial gerechte Beteiligungsformate sowie zielgruppenspezifische Kommunikation eingesetzt werden. Dadurch könnten die sozialen Ungleichheiten der fahrradbezogenen Mobilitätsarmut ohne den Einsatz finanzieller Mittel verringert werden und insbesondere die mit dem Fahrradfahren in unteren sozioökonomischen Schichten verbundenen Vorbehalte und die Angst vor Stigmatisierung abgebaut werden.

Neben der bereits genannten Limitation in Bezug auf die Bewertung der Maßnahmen des Radwege(netzes) und der Verkehrssicherheit, weist auch die Fallauswahl der Untersuchung Limitationen auf. Obwohl drei vergleichbare Städte ausgewählt wurden, schränken grundlegende Unterschiede in den Radverkehrsdokumenten deren Vergleichbarkeit ein. Diese Unterschiede resultieren aus den zivilgesellschaftlich initiierten Bürger:innenentscheiden für eine ambitioniertere Radverkehrspolitik in Bonn und Braunschweig. Infolgedessen liegen in beiden Städten im Gegensatz zu Münster keine offiziellen Radverkehrskonzepte vor, sondern im Zuge der Radentscheide erarbeitete richtungsweisende Planungsdokumente, die eine geringere Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen aufweisen. Auch die Grundlage der Fallauswahl, die nicht-repräsentative Umfrage des ADFC-Fahrradklima-Tests, stellt eine Limitation dar, da eine Unterrepräsentation seltener Radfahrender, die tendenziell einen niedrigeren sozioökonomischen Status aufweisen, in dieser nicht ausgeschlossen werden kann. Die geringe Fallzahl der Untersuchung führt zudem zu einer limitierten Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die gesamte städtische Radverkehrsplanung in Deutschland.

Insgesamt lässt sich somit konstatieren, dass die analysierten Maßnahmen in den drei Städten die Minimalbedingungen sozialer Gerechtigkeit größtenteils nicht erfüllen. Aufgrund der mit der Bewertung der Kategorien Radwege(netz) und Verkehrssicherheit verbundenen Limitationen, erfüllt keine der bewerteten Maßnahmenkategorien die Minimalbedingungen uneingeschränkt. Somit kann dieser Beitrag am Beispiel der Städte Münster, Bonn und Braunschweig darlegen, dass die Maßnahmen der Radverkehrsplanung der fahrradbezogenen Mobilitätsarmut nicht ausreichend entgegenwirken, sondern diese reproduzieren. Die zentralen Defizite im Hinblick auf die soziale Gerechtigkeit zeigen sich bei der Bereitstellung von Abstell- und Abschließanlagen sowie der Bürger:innenbeteiligung.

Als Lösungsansatz dieser zentralen Defizite könnte dabei das identifizierte Potenzial der amtsübergreifenden und interdisziplinären Zusammenarbeit dienen. Zusätzlich dazu sind jedoch weitere finanzielle Mittel notwendig, um die als Herausforderungen identifizierten Umsetzungshemmnisse einer sozial gerechten Radverkehrsplanung vollumfänglich beheben zu können. Die Umsetzung der Lösungsansätze würde einen sozial gerechteren Radverkehr bewirken, der die Entfaltung des gesamtgesellschaftlichen Potenzials der positiven Klimawirkung des Fahrradfahrens ermöglichen würde. Zugleich würde der damit einhergehende Abbau der sozialräumlichen Ungleichheiten die Gefahr sozialer Spaltung abmildern. Die innovative und vielversprechende Anwendung des Capability-Ansatzes sollte angesichts der mit ihr verbundenen Limitationen in weiterführenden Studien entsprechend weiterentwickelt werden. Darüber hinaus sollten zur Fundierung der Ergebnisse repräsentative Studien durchgeführt werden, deren Ergebnisse auf die gesamte städtische Radverkehrsplanung in Deutschland übertragbar sind.

Literatur

- ADFC. 2023. Fahrrad-Klima Test 2022. Städteranking. https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2022/Rankingliste_FKT_2022.pdf (Zugegriffen: 27. November 2025).
- Bohnsack, Ralf. 2017. Gruppendiskussion. In *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. 12. Auflage, Hrsg. Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke, 369–384. Reinbek bei Hamburg: rowohlt's enzyklopädie im Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Cunha, Isabel, Cecília Silva, Benjamin Büttner und Tuuli Toivonen. 2024. Pursuing cycling equity? A mixed-methods analysis of cycling plans in European cities. *Transport Policy* 145:237–246.
- Daubitz, Stephan. 2021. Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In *Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*, Hrsg. Oliver Schwedes, 77–101. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS.
- Daubitz, Stephan, und Oliver Schwedes. 2021. Mobilität und soziale Gerechtigkeit. In *Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit*, Hrsg. Manfred Flore, Uwe Kröcher und Claudia Czycholl, 75–96. München: oekom verlag.
- Flick, Uwe. 2017. Triangulation in der qualitativen Forschung. In *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. 12. Auflage, Hrsg. Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke, 309–318. Reinbek bei Hamburg: rowohlt's enzyklopädie im Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Hoffmann, Nicole. 2018. *Dokumentenanalyse in der Bildungs- und Sozialforschung. Überblick und Einführung*. Weinheim: Beltz.
- Hudde, Ansgar. 2022a. Educational Differences in Cycling: Evidence from German Cities. *Sociology* 56:909–929.
- Hudde, Ansgar. 2022b. The unequal cycling boom in Germany. *Journal of Transport Geography* 98:1–13.
- Hudde, Ansgar. 2024. Have cycling-friendly cities achieved cycling equity? Analyses of the educational gradient in cycling in Dutch and German cities. *Urban Studies* 61:78–94.
- Kuckartz, Udo. 2018. *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung*. 4., überarbeitete Aufl. Weinheim: Beltz.
- Loos, Peter, und Burkhard Schäffer. 2001. *Das Gruppendiskussionsverfahren. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendung*, Bd. 5. Opladen: Leske + Budrich.
- Martens, Karel, und Karen Lucas. 2018. Perspectives on transport and social justice. In *Handbook on global social justice*, Hrsg. Gary Craig, 351–370. Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing.
- Müller, Jeanette. 2025. Fahrradfahren für alle? Ein Vergleich der aktuellen Radverkehrsplanung in Münster, Bonn und Braunschweig hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit. In *Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit? Fallstudien zu einem aktuellen Spannungsfeld*, Hrsg. Anita Engels, 439–472. Frankfurt/New York: Campus.

- Nahmias-Biran, Bat-hen, Karel Martens und Yoram Shiftan. 2017. Integrating equity in transportation project assessment: A philosophical exploration and its practical implications. *Transport Reviews* 37:192–210.
- Nussbaum, Martha Craven. 2022. *Frontiers of Justice. Disability, Nationality, Species Membership*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Nussbaum, Martha Craven. 2010. *Die Grenzen der Gerechtigkeit. Behinderung, Nationalität und Spezieszugehörigkeit*. Berlin: Suhrkamp.
- Robeyns, Ingrid. 2005. The Capability Approach: A Theoretical Survey. *Journal of Human Development* 6:93–117.
- Robeyns, Ingrid. 2017. *Wellbeing, Freedom and Social Justice. The Capability Approach Re-Examined*. Cambridge, UK: Open Book Publishers; Open Textbook Library.
- Runge, Diana. 2005. *Mobilitätsarmut in Deutschland?* Schriften des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung 6. Berlin.
- Sherriff, Graeme, Mags Adams, Luke Blazejewski, Nick Davies und Daiga Kamerāde. 2020. From Mobike to no bike in Greater Manchester: Using the capabilities approach to explore Europe’s first wave of dockless bike share. *Journal of Transport Geography* 86:102744.
- Umweltbundesamt. 2020. Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Position // August 2020. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf (Zugegriffen: 10. Juni 2026).
- van Burgsteden, Marco, Anna Grigolon und Karst Geurs. 2024. Improving Community Wellbeing through transport policy: A literature review and theoretical framework, based on the Capability Approach. *Transport Reviews* 44(6):1–26.
- Vidal Tortosa, Eugeni, Eva Heinen und Robin Lovelace. 2022. Cycling and socioeconomic (dis)advantage. In *Cycling. Advances in Transport Policy and Planning*, Hrsg. Eva Heinen und Thomas Götschi, 211–233. Cambridge, MA, San Diego, CA, Oxford, London: Academic Press an imprint of Elsevier.