
Geometrien der Macht analysieren – Wie wir durch die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes (un)bewusst Macht ausüben.

Martina Lohmeier

Siehe Autor*innenangaben

Abstract

Der Artikel untersucht die Auswirkungen von Machtverhältnissen auf die Gestaltung öffentlicher Räume, insbesondere im Kontext urbaner Mobilitätsplanung. Er hebt hervor, dass Straßenräume und Plätze nicht nur technische Werke von Ingenieur*innen sind, sondern auch Ausdruck politischer und sozialer Prozesse. Entscheidungen in der Verkehrspolitik und der Infrastrukturentwicklung beeinflussen die soziale Sichtbarkeit und die Anerkennung unterschiedlicher Bedürfnisse. Mit dem Übergang zu nachhaltigen Mobilitätsformen gewinnen „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) an Bedeutung. Diese Instrumente sind nicht nur technische, sondern auch diskursive Artefakte, welche bestehende Machtverhältnisse reflektieren. Planung und Partizipation sollten die unterschiedlichen gesellschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigen und exklusive Dynamiken, die in traditionellen Planungssystemen bestehen, hinterfragen.

Schlagwörter / Keywords:

Macht, Aushandlungsprozesse, relationale Raumproduktion, Mobilitätsgerechtigkeit

1 Einleitung

Die Gestaltung öffentlicher Straßenräume und Plätze ist längst nicht mehr nur eine technische, infrastrukturelle Aufgabe für Ingenieur*innen, sondern ein hochkomplexes normatives Feld, in dem politische Zugehörigkeiten, soziale Sichtbarkeit und die Anerkennung unterschiedlichster Bedürfnisse ausgehandelt werden. Verkehrspolitische Entscheidungen wie auch die Umplanung und der Neubau von Verkehrsanlagen strukturieren urbane Räume neu und wirken sich unmittelbar auf die Zugänge zu gesellschaftlicher Teilhabe und Mobilität aus. Dabei wird Mobilität zunehmend zu einem umkämpften gesellschaftlichen Feld, in dem sich Konflikte und Debatten um Gerechtigkeit, Sicherheit und demokratische Beteiligung bündeln.

In wissenschaftlichen Diskursen sowie städtischen Planungsprozessen wird der Fokus auf die

Herausforderungen bei der Planung urbaner Mobilitätsangebote sowie straßenräumlicher Entwürfe und der zugehörigen partizipativen Prozesse gelegt. Im Rahmen des stattfindenden Wandels hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen und der Erkenntnis, dass öffentliche Räume als Produkte sozialer Aushandlungsprozesse zu betrachten sind, die bestimmte Perspektiven privilegieren und andere marginalisieren, sind „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) bzw. „Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne“ (NUMP) oder Klimamobilitätspläne zwar eher neue, aber umso bedeutsamere Instrumente. Dabei steht im Zentrum, dass sie sowohl gesellschaftliche Bedürfnisse berücksichtigen als auch bestehende Machtverhältnisse reflektieren. Solche Pläne sind daher nicht nur technische Dokumente, sondern auch diskursive Artefakte. Sie haben das Potenzial, Macht und Ungleichheit in der urbanen Mobilität, gängige

Verhaltensweisen und Diskurse sowohl zu legitimieren als auch zu reproduzieren. Obwohl die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in Europa seit 2005 systematisch weiterentwickelt wurde und mit dem Urban Mobility Package (Ende 2013) erstmals verbindliche Leitlinien für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) formuliert wurden (Rupprecht Consult, 2021), setzt die im Juni 2024 endgültig verabschiedete TEN-V-Verordnung verbindliche SUMP-Pflichten bis 2027 lediglich für Großstädte über 100.000 Einwohner*innen fest (EU, 2024). Gemäß der TEN-V-Verordnung gibt es in Deutschland 78 städtische Knoten für die eine SUMP-Pflicht gilt (EU, 2024). In der Praxis kommen daher die Leitlinien zur Erstellung von SUMP nur eingeschränkt zur Anwendung und es werden überwiegend die bestehenden, hauptsächlich ingenieurwissenschaftlich und technisch geprägten (Verkehrs-)Planungsprozesse beibehalten. Vor diesem Hintergrund versteht sich die vorliegende Untersuchung als kritische Auseinandersetzung mit der Wechselwirkung zwischen institutionalisiertem Handeln im Rahmen dieser Prozesse und der Anerkennung der daraus resultierenden „Machtzentren“.

2 Die Relationale Raumproduktion – Theoretische Grundlagen und Perspektiven

Das Konzept der „Power Geometries“ (Machtgeometrien) wurde in den 1980er Jahren von der britischen Geographin Doreen Massey formuliert und in ihren Schriften weiter ausgearbeitet. Es stellt Machtverhältnisse in den Mittelpunkt eines relationalen Raumverständnisses. Räume entstehen nicht als neutrale Kulisse, sondern als Ergebnis ungleicher Positionen von Personen und Gruppen innerhalb raumzeitlicher Netzwerke. Entscheidend ist dabei nicht die isolierte Analyse einzelner Orte, sondern die Betrachtung gesellschaftlicher Strukturen und Verhältnisse, die zu spezifischen Raumproduktionen führen und sich in sozialen Ungleichheiten manifestieren (Massey, 1994). Überträgt man dieses Konzept auf urbane Räume, so zeigt sich, dass die gebaute Stadt – Verkehrswege, Plätze, Grünanlagen, Geschäfts- und Wohnquartiere – Ergebnis politischer, administrativer und wirtschaftlicher Interessen ist. Zugleich manifestieren gebaute Stadtstrukturen sowie symbolische Raumnutzungsstrukturen soziale Ungleichheiten entlang von Variablen wie Einkommen, Geschlecht, Alter und Ethnie.

Ein historisches Beispiel ist die räumliche Organisation kapitalistischer Industrialisierungs- und Stadtentwicklungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert. Die zunehmende Trennung von öffentlichen und privaten Räumen begünstigte die Kopplung ‚des Weiblichen‘ an häusliche Privaträume und die Assoziation ‚des Männlichen‘ mit der Öffentlichkeit. Aus einer relationalen Perspektive zeigt sich hier eine simultane symbolische Trennung von Lohn- und Hausarbeit (männlich = Lohnarbeit; weiblich = Hausarbeit) und deren räumliche Entsprechung (Lohnarbeit = zentral, urban, öffentlich; Hausarbeit = peripher, suburban, privat), was die Machtgeometrien im städtischen Gefüge illustriert (Massey, 1994) und sowohl die Zentralisierung wie auch die Dezentralisierung bestimmter Orte innerhalb einer Stadt noch heute erklären.

Die Raumkonstruktion nach Martina Löw geht von einer ähnlichen Relationalität aus, legt den Fokus jedoch stärker auf die alltäglichen Praktiken und die konkrete Produktion von Raum durch Akteur*innen. Löw argumentiert, dass Raum kein vorgefundener Hintergrund sozialen Handelns ist, sondern ein Produkt sozialer Praxis. Räume entstehen also durch die Verknüpfung von Menschen, sozialen Positionen, relationalen Netzwerken und Bedeutungszuschreibungen und sind beständig im Wandel (Löw, 2023).

Zentral für Löws Konzept sind vier konstituierende Momente, die gemeinsam die Produktion von Raum ermöglichen: (1) Situiertheit von Personen – die physische und soziale Einbettung von Individuen an Orten; (2) Positionierung – die Einnahme sozialer Positionen (beruflich, rollenbezogen), die an bestimmte Orte gebunden sind; (3) relationale Verknüpfungen – Netzwerke und Wechselbeziehungen (z. B. Pendlerströme, Lieferketten, institutionelle Kooperationen), die Orte in ein Gefüge bringen; und (4) Bedeutungszuschreibung – die Deutung und Funktionalisierung von Orten, die Identitäten stiften und Handeln leiten.

Löw betont die Prozesshaftigkeit von Raum. Er wird kontinuierlich durch alltägliche Praktiken, organisatorische Entscheidungen und politische Planungen reproduziert oder transformiert. Ihr Ansatz verbindet materielle Aspekte – Gebäude, Infrastruktur, Verkehrsnetze – mit symbolischen Dimensionen wie Normen, Werten und erinnerungspolitischen Be-

deutungen. Damit bietet die Raumkonstruktion einen akteurs- und praxiszentrierten Zugang, der aufzeigt, wie Räume situativ hergestellt, verbunden und bewertet werden (Löw, 2023).

Beide Ansätze teilen die Annahme relationaler Raumproduktion und heben die Bedeutung sozialer Verhältnisse hervor, unterscheiden sich jedoch in der Schwerpunktsetzung. Massey richtet den Blick primär auf Machtverhältnisse und deren räumliche Manifestationen in historischen und geopolitischen Prozessen, während Löw die Mikro- und Mesoebenen alltäglicher Praktiken, Positionierungen und Bedeutungszuschreibungen in den Vordergrund stellt. Zusammengenommen ermöglichen sie ein umfassenderes Verständnis davon, wie Machtstrukturen (Power Geometries) in konkreten Praktiken und raumproduzierenden Handlungen verankert und reproduziert werden können und wie umgekehrt alltägliche Praktiken solche Machtgeometrien stabilisieren oder herausfordern.

3 Machtzentren in der Verkehrsplanung und dem Entwurf öffentlicher (Straßen-)Räume

Das relationale Raumverständnis, das den beiden zuvor genannten Ansätzen zugrunde liegt, bricht mit der Vorstellung von Raum als einem statischen, unveränderbaren Behälter. Stattdessen wird Raum als Ergebnis von Beziehungen, Netzwerken und Prozessen gedacht. Orte erhalten Bedeutung und Funktion erst durch die Verbindungen, die zu anderen Orten, zu Personen und zu sozialen Strukturen bestehen. Zentral sind dabei folgende drei Aspekte:

1. Betonung von Relationen anstatt von Orten als isolierte Einheiten: Der Raum ist durch Verhältnisse zwischen Orten charakterisiert.

2. Prozesshaftigkeit: Raum entsteht und verändert sich kontinuierlich durch Praxis, Mobilität und institutionelle Entscheidungen.

3. Multidimensionalität: Räumliche Phänomene sind zugleich materiell (Infrastruktur, Bebauung), sozial (Netzwerke, Ungleichheiten) und symbolisch (Bedeutungen, Identitäten).

Dieses Verständnis ermöglicht, Machtasymmetrien, Zugänglichkeit und Differenz nicht als zufällige Eigenschaften von Orten zu lesen, sondern als Resultate konkreter sozialer und historischer Erfahrungen. Dennoch konnten aus der zuvor hergeleiteten Konstruktion noch immer folgende relevante Fragen nicht oder nur in Teilen beantwortet werden:

→ Wie schlagen sich gesellschaftliche Normen und Wertevorstellungen in räumlichen Alltagspraktiken nieder?

→ Welche Machtbeziehungen werden dadurch abgebildet bzw. dadurch hergestellt?

→ Warum fühlen sich manche Personen in bestimmten Räumen zugehörig und in manchen nicht bzw. warum sind öffentliche Räume nur für einige Menschen inklusiv und für andere exklusiv?

In der Planungs- und Entwurfspraxis, welche hauptsächlich ingenieurwissenschaftlich geprägt ist, schaffen wir nach diesem Ansatz beim Entwurf öffentlicher Straßenräume und der Planung von Verkehrsangeboten demzufolge auf drei Ebenen (un)bewusst „Machtzentren“. (1) Bei der Erstellung von Gesetzen, Technischen Regelwerken und Planungsleitfäden als Basis allen Handelns ist der Prozess bereits deswegen exklusiv, da diese Dokumente durch einen kleinen, vergleichsweise homogenen Expert*innenkreis erstellt werden. Dadurch werden langfristige Prioritäten und Normen definiert, ohne notwendigerweise vielfältige Lebensrealitäten oder marginalisierte Perspektiven zu berücksichtigen. Da die Gesetze, Technischen Regeln und Leitfäden die Grundlage der alltäglichen Arbeit von Planer*innen bilden, verfügen sie in ihrem beruflichen Alltag über eine große Macht. Ihre Entscheidungen können z.B. die Alltagswege bestimmter Personengruppen über Jahrzehnte hinweg deutlich erleichtern und komfortabler gestalten oder aber soziale Ausschlüsse dauerhaft festschreiben. Konkrete Folgen lassen sich beispielsweise beobachten, wenn die Straßenverkehrsordnung und die zugehörige Verwaltungsvorschrift weiterhin primär auf die Optimierung des Pkw-Verkehrs ausgerichtet sind und damit Rad- und Fußverkehr strukturell benachteiligen oder wenn in den Technischen Regelwerken die Mindestanforderungen für Gehwege so gering sind, dass in der Praxis Menschen mit Kinderwagen oder Rollstuhl ausgeschlossen bleiben. Auch Anforderungen an Beteiligungs- und Evaluierungsverfahren werden mitunter optional behandelt. Bei der Regelwerkserstellung dominieren häufig natur- und ingenieurwissenschaftliche Expert*innenmeinungen, während soziale Fachrichtungen, Community-Vertretungen oder Gender-Perspektiven unterrepräsentiert sind. (2) Die zweite Ebene umfasst die Planungs-, Entscheidungs- und Beteiligungsprozesse, in denen konkrete

Gestaltungsentscheidungen ausgehandelt werden. Das Machtgefälle zeigt sich hier exemplarisch daran, ob Beteiligung frühzeitig oder erst in späten Verfahrensphasen stattfindet. Wenn die Beteiligung erst spät erfolgt, sind Gestaltungsspielräume bereits eingeschränkt und es handelt sich hierbei genau genommen eher um die Information zu einem Planungsvorhaben und weniger um eine aktive Beteiligung. Beteiligungsformate selbst können Zugangsbarrieren aufweisen, wenn sie hauptsächlich digital, am Abend, an Orten ohne Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel oder schriftlich stattfinden. Dadurch werden Menschen mit Zeit- oder Sprachbarrieren, mit eingeschränkter digitaler Kompetenz oder geringeren Ressourcen ausgeschlossen. Politische Mehrheitslogiken können kurzfristige Wähler*inneninteressen über langfristige, inklusive Lösungen stellen. Gemeinden mit geringen Budgets und Personalressourcen sind oft weniger in der Lage, qualitativ hochwertige Beteiligungen zu organisieren, sodass externe Gutachten und damit externe Expert*innen die Entscheidungsgewalt verstärken. Demgegenüber stehen positive Ansätze wie Bürger*innenräte mit Zufallsauswahl oder Planungswerkstätten direkt mit Start einer Neuplanung, in denen Nutzer*innen, Gewerbetreibende, Stakeholder und Verwaltung gemeinsam Lösungen entwickeln und Machtverhältnisse zugunsten einer inklusiveren Planung verschieben. (3) Beim Umgang mit Bestand und den erforderlichen Umplanungen wurde zuletzt häufiger das Thema der Flächengerechtigkeit adressiert. Entscheidungen darüber, welche Flächen wie genutzt, umgewidmet oder umgebaut werden, sind unmittelbar machtspezifisch, weil sie die Verteilung von Raum, die Zugänglichkeit und die Priorisierung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, öffentlichem Grün und privaten Nutzungsinteressen festlegen. Beispielsweise wird der Umbau von Flächen des Ruhenden Verkehrs in Radfahrstreifen häufig dort durchgesetzt, wo politischer Widerstand gering ist oder Nachbarschaften besonders aktiv sind, während sozial benachteiligte Quartiere seltener entsprechende Verbesserungen erhalten. Auch die Priorisierung von Umgestaltungen innerhalb einer Stadt kann soziale Ungleichheiten verstärken, wenn Maßnahmen vornehmlich in wohlhabenden, (durch Bürgerinitiativen) gut organisierten Quartieren umgesetzt werden. Häufig werden bei Bauprojekten Kostenaspekte höher gewichtet als Gerechtigkeitskriterien, sodass einfache, kostengünstige Lö-

sungen zugunsten des motorisierten Verkehrs bevorzugt werden. Instrumente wie Mobility-Hubs, Shared Space oder temporäre Pop-up-Radwege können Flächengerechtigkeit verbessern, ihre Wirksamkeit hängt jedoch von politischem Willen, Finanzierung und klaren, gerechten Kriterien für die Auswahl der Maßnahmen ab. Auch hier stellt sich die Frage, nach welchen Kriterien Umplanungsprozesse angestoßen werden und wie heterogene Nutzungsinteressen hier einfließen und miteinander verbunden werden können?

Die Forschung zur Partizipation in der Verkehrs- und Straßenplanung hat ergeben, dass Partizipation nicht zwangsläufig mit einer demokratischen Ermächtigung assoziiert ist. Vielmehr können sich in partizipativen Prozessen aus den bestehenden, zuvor genannten Machtbeziehungen ausgrenzende Dynamiken herausbilden (Bickerstaff & Walker, 2005, 2016; Booth & Richardson, 2001). Dieser Aspekt erlangt insbesondere in diesem ingenieurwissenschaftlich geprägten Aufgabenfeld, das traditionell von top-down- und technozentrischen Ansätzen dominiert wird, eine bedeutende Rolle. In diesem Kontext treten Expert*innen oftmals aus einer entkörperlichten und privilegierten, nahezu allwissenden Perspektive auf (Haraway, 1988). Die sogenannte „Ideologie des Expertentums“ (Young, 1990) ist eng verbunden mit Themen der Wissensproduktion und der epistemischen Gerechtigkeit (Sheller, 2018). Die Beziehung zwischen Mobilität, Verkehr und sozialer Ungleichheit kann unter Zuhilfenahme des Konzeptes der „Mobility Justice“ der Sozialwissenschaftlerin Mimi Sheller beschrieben werden.

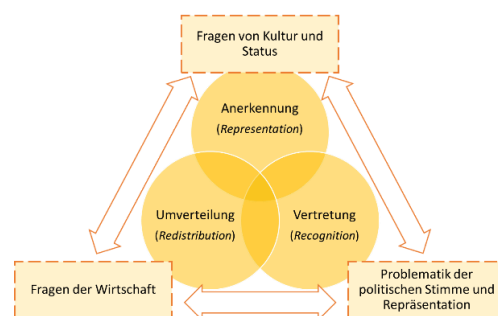


Abbildung 1: Darstellung der Wirkungsbeziehungen im Rahmen von Planungsprozessen (Eigene Darstellung)

Shellers Konzept der „Mobilitätsumwelt“ betont die komplexen sozialen, politischen und wirtschaftlichen Strukturen, die Mobilität beeinflussen (vgl. Abbildung 1). Sie integriert intersektionale Analysen und zeigt, dass Mobilitätserfahrungen von Faktoren wie Geschlecht, Einkommen und Ethnizität geprägt sind. Betrachtet man also die zuvor identifizierten drei „Machtzentren“ und verknüpft diese mit Shellers Ansatz, sprechen die drei Ebenen folgende drei Formen von (Un)Gerechtigkeit an (vgl. Abbildung 2):

- Deliberative Ungerechtigkeit (Entscheidungs- und Planungsprozesse)
- Prozedurale Ungerechtigkeit (Beteiligung an Verfahren und Entscheidungen)
- Epistemische Ungerechtigkeit (Wissensproduktion)

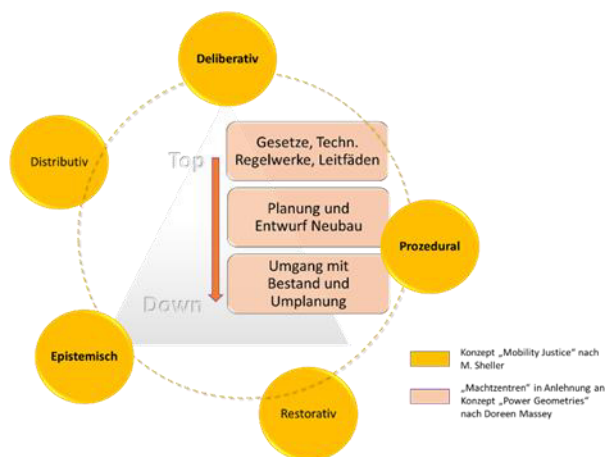


Abbildung 2: Zusammenhang von Machtstrukturen und „Mobility Justice“ (Eigene Darstellung)

Die Planung und Gestaltung von Straßenräumen, Plätzen bzw. Flächen des Aufenthalts oder Mobilitätsangeboten beschränkt sich heute also nicht mehr auf die technischen und infrastrukturellen Fragestellungen der (Bau-)Ingenieurwissenschaften, es handelt sich vielmehr um ein komplexes, normatives Handlungsfeld, in dem Fragen der politischen Zugehörigkeit, der sozialen Sichtbarkeit und der Anerkennung unterschiedlicher Bedürfnisse ausgehandelt werden. Entscheidungen in der Verkehrspolitik sowie Umgestaltungen oder Neubauten von Verkehrsinfrastrukturen prägen die Stadtstruktur und haben unmittelbare Auswirkungen auf den Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe und Mobilität. Gleichzeitig wird das Thema Mobilität zunehmend zum Schauplatz gesellschaftlicher Konflikte um Gerechtigkeit, Sicherheit und demokratischer Aushandlung.

4 Raumprozesse und Gerechtigkeit – Gesellschaftliche Dynamiken in der Verkehrs- und Straßenplanung

Die Gestaltung von Straßenräumen und Mobilitätsangeboten wird durch Planungsprozesse reguliert, deren Ziel die Schaffung von objektiv sicheren und nutzer*innenzentrierten Infrastrukturen ist. Diesbezüglich existieren spezifische gesetzliche Regelungen, Technische Regelwerke und Planungsleitfäden, denen die betreffenden Prozesse unterliegen. Wie in Kapitel 2 und 3 hergeleitet, entscheidet aber nicht nur die technisch einwandfreie Infrastruktur als solche über die Nutzung selbiger, vielmehr prägen das straßenräumliche Umfeld, die sozialen Interaktionen sowie die persönlichen Erfahrungen (un)bewusst das subjektive Sicherheitsempfinden von Nutzer*innen. Unsicherheitsempfinden wiederum führt zu Ablehnung bzw. zu Nichtnutzung von Straßenräumen und Mobilitätsangeboten. Aus diesem Grund sollten die Planungsansätze nicht mehr nachfrageorientiert, sondern nutzer*innenzentriert sein. Es ist erforderlich, dass Planer*innen die Relationalität von Räumen anerkennen und die Bedeutung, Zugänglichkeit und Nutzungsformen als Resultat der Verknüpfung von Orten, Akteur*innen, Infrastrukturen und Bedeutungszuschreibungen verstehen. In der Konsequenz muss der Planungsprozess soziale Differenzen in Mobilität und Sicherheit explizit analysieren und das zugrunde liegende Expert*innenwissen nicht ohne kritisches Hinterfragen dominieren lassen. Partizipative Formate müssen demnach so gestaltet werden, dass marginalisierte Gruppen tatsächlichen Einfluss erhalten und Machtasymmetrien adressiert werden können. Die Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP) (Ruppert Consult, 2021) betonen in diesem Zusammenhang ein systematisches Vorgehen. Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung soll auf einem iterativen, evidenzbasierten und integrierten Planungsprozess beruhen, der klare Ziele, Indikatoren und Monitoring-Mechanismen vorsieht. Das bedeutet konkret, dass bei der Analyse des subjektiven Sicherheitsgefühls sowohl quantitative Daten (z. B. Mobilitätsstatistiken, Unfallzahlen) als auch qualitative Erkenntnisse (z. B. Befragungen, ethnographische Beobachtungen, Walking Interviews) systematisch zu erheben und zu verknüpfen sind. Die Leitlinien fordern ferner, soziale Folgenabschätzungen und Equity-Analysen als festen Bestandteil jedes SUMP-Prozesses

ses zu verankern, damit Planungen nicht nur infrastrukturelle, sondern auch soziale Auswirkungen messen und steuern können. In der Praxis heißt das konkret, dass Zieldefinitionen inklusions- und gerechtkeitsorientiert formuliert werden sollen und Monitoring-Indikatoren müssen sichtbar machen, wer profitiert und wer potenziell ausgeschlossen wird. Darüber hinaus sind entsprechende Anpassungsmechanismen schon in der Planungsphase vorzusehen.

Eine weitere Herausforderung in der Planung und Umsetzung neuer Straßenraumgestaltungen und Mobilitätsangeboten liegt darin, soziale Gerechtigkeit und demokratische Teilhabe zu fördern. Die Machtverhältnisse seitens des Planungsteams und die Prozesshaftigkeit der Planung insgesamt spielen hierbei eine bedeutende Rolle. Entscheidend ist, dass Planungen nicht nur als technische Operationen verstanden werden dürfen, sondern als gesellschaftliche Aushandlungsprozesse, die gesellschaftliche Bedürfnisse adressieren und bestehende Machtverhältnisse kritisch reflektieren und transformieren können. Diese Überlegungen betonen die Notwendigkeit einer kooperativen und inklusiven Planungspraxis sowohl innerhalb der Institutionen, z.B. durch interdisziplinäre und diverse Teams, aber auch durch gezielte Wissensvermittlung bereits in der Ausbildung und Öffnung der ingenieurwissenschaftlichen Herangehensweisen für sozialwissenschaftliche Erkenntnisse, wie z.B. Partizipation in diesen Prozessen gestaltet wird, um zu verhindern, dass durch Beteiligung neue Formen der Exklusion oder Diskriminierung entstehen. Die SUMP-Leitlinien (Rupprecht Consult, 2021) empfehlen hierzu konkrete Governance-Maßnahmen zur Umsetzung dieser Prinzipien. Hierfür soll die Integration über Sektorengrenzen hinweg (Verkehr, Stadtplanung, Sozial- und Umweltpolitik) erfolgen und durch die Einrichtung von koordinierten Managementstrukturen (z. B. SUMP-Lenkungsgremien) sowie die institutionelle Verankerung langfristiger Finanz- und Personalressourcen gestützt werden. Außerdem fordern die Leitlinien verpflichtende Beteiligungsstandards, klare Rollenaufteilungen und Mechanismen zur Konfliktlösung. Diese strukturellen Vorgaben sollen sicherstellen, dass inklusive Prozesse nicht nur als sporadische Maßnahmen verstanden werden, sondern Teil eines nachhaltigen Planungsregimes sind.

Aus der bisherigen Analyse ergibt sich darüber hinaus, dass soziale Praktiken eine kontinuierliche

Konstruktion und Transformation urbaner Räume bewirken. Dies unterstreicht die Notwendigkeit eines kritischen Umgangs mit Planungen, die oftmals durch Machtverhältnisse geprägt sind. Eine nachhaltige Mobilitätsplanung, wie in den „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP/NUMP) beschrieben, ist notwendig, um die Ungleichheiten in der urbanen Mobilität zu analysieren und gezielt zu minimieren. Obwohl die Anwendung dessen bisher nur für den Geltungsbereich der TEN-V-Verordnung zwingend ist, sollte dies jedoch auch für Städte und Gemeinden außerhalb des Geltungsbereiches als Maßstab dienen. Städte, die nicht in den Geltungsbereich der TEN-V fallen, haben in der Regel größere Freiheitsgrade in der Ausgestaltung lokaler Mobilitäts- und Straßenraumlösungen. Gleichzeitig tragen sie die Verantwortung, die oben beschriebenen sozialen und inklusiven Ziele eigenständig zu verankern. Die zentrale Anforderung an solche Kommunen ist daher die verbindliche Übernahme der SUMP-Logik, um systematische Gerechtigkeits- und Nachhaltigkeitsbewertungen sicherzustellen.

Bestehende Machtstrukturen sollten jedoch auch in allen anderen Planungsprozessen offen hinterfragt und durch partizipative Formate so angepasst werden, dass marginalisierte Gruppen Einfluss und Zugang zu Mobilitätsentscheidungen erhalten. Um Machtzentren auf den, in Kapitel 3 identifizierten, drei Ebenen aufzubrechen, sind dafür strukturierte und verbindliche Maßnahmen erforderlich. So sollten die Gremien zur Definition von Planungsgrundsätzen und Leitbilderstellung diverser besetzt werden und Nutzer*innenperspektiven systematisch einbeziehen. Beteiligungsstandards müssen verbindlich und inklusiv gestaltet sowie mit ausreichenden Ressourcen unterlegt werden. Bei Umplanungen sind transparente, gerechtkeitsorientierte Kriterien und Monitoring-Indikatoren festzulegen, die nach der Umsetzung Nachsteuerung ermöglichen. Praktische Schritte können etwa die organisierte Einbindung von Selbsthilfegruppen, Senior*innen- oder Elternvertretungen in Leitbildprozesse, die Einführung niedrigschwelliger Beteiligungsformate mit Übersetzungs- und Unterstützungsangeboten, die Nutzung zufallsbasierter Bürger*innenräte sowie Fortbildungsprogramme für Verwaltungs- und Planungsmitarbeitende zu Gender-, Diversity- und Teilhabeperspektiven umfassen. Ebenso wichtig ist die Stärkung interdisziplinärer Ausbildungsangebote,

wie etwa durch Studiengänge zur Integrierten Verkehrsplanung und Nachhaltigen Mobilität, damit künftige Planer*innen neben technischen auch soziale, partizipative und Gerechtigkeitsaspekte der Mobilitätsplanung kompetent bearbeiten können. Allein dadurch lässt sich Macht in der Verkehrs- und Straßenraumplanung nicht nur beschreiben, sondern gezielt verschieben. Für Verkehrsplanende und Straßenraumentwerfende ergeben sich daraus mehrere Implikationen. Es ist elementar, ein Verständnis von Raum als Prozess zu etablieren, das urbanen Raum als dynamisches Produkt sozialer, politischer und ökonomischer Praktiken begreift. Um bestehende Ungleichheiten nicht zu zementieren, müssen die vorherrschenden Machtverhältnisse explizit anerkannt, transparent adressiert und durch die beschriebenen Maßnahmen entkräftet werden. Nur so lassen sich urbane Umgebungen schaffen, die funktional, sozial gerecht und nachhaltig sind.

Löw, M. (2023): *Raumsoziologie (limitierte Jubiläumsausgabe)*. suhrkamp taschenbuch wissenschaft. ISBN 978-3-518-30025-1. Originalausgabe: Suhrkamp Verlag Frankfurt am Main 2001.

Massey, D. (1994): *Space, Place, and Gender (NED-New edition)*. University of Minnesota Press. <http://www.jstor.org/stable/10.5749/j.ctttw2z>

Rupprecht Consult (Herausgeber) (2021): *Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung*. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). (Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021).

Sheller, M. (2018): *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. (London/New York: Verso).

Verordnung (EU) 2024/1679 des europäischen Parlaments und Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

Young, I. M. (1990): *Justice and the Politics of Difference* (Princeton: Princeton University Press).

Literaturverzeichnis

Unholy alliances. Power, governance and deliberative processes in local transport planning. *Urban Studies*, 42(12), pp. 2123–2144. <https://doi.org/10.1080/00420980500332098>

Bickerstaff, K., & Walker, G. (2016): Participatory local governance and transport planning. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 33(3), pp. 431–451. <https://doi.org/10.1068/a33173>

Booth, C., & Richardson, T. (2001): Placing the public in integrated transport planning. *Transport Policy*, 8(2), pp. 141–149. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(01\)00004-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(01)00004-X)

Haraway, D. (1988): Situated knowledges: The science question in feminism and the privilege of partial perspective. *Feminist Studies*, 14(3), pp. 575–599. <https://doi.org/10.2307/3178066>

Autor*innenangaben

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

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