

Recht auf Rad?



**Zivilgesellschaftlich initiierte
radverkehrsbezogene Planungsproteste
und ihr Einfluss auf die kommunale
Radverkehrsplanung in deutschen
Großstädten**

Masterarbeit

Felix Möckel

Matrikelnummer: xxxxxxxx

Wintersemester 2024/25

Erstgutachter: Prof. Dr. Uwe Altrock

Zweitgutachter: Prof. Dr. Carsten Keller

Universität Kassel
Fachbereich 06 – Architektur, Stadt-
und Landschaftsplanung

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
1.1 Relevanz der Forschungsthematik.....	1
1.2 Forschungsfragen	2
1.3 Aufbau der Arbeit	2
2. Theoretische Grundlagen der planungsbezogenen Protestforschung.....	4
2.1 Protest und soziale Bewegung.....	4
2.2 Protest im lokalen (städtischen) Kontext	5
2.3 Protest und Planung.....	7
3. Grundlagen der Radverkehrsplanung.....	17
3.1 Rechtlicher, technischer und politischer Rahmen	17
3.2 Radverkehrsinfrastruktur	18
4. Radverkehr als Konfliktfeld	23
4.1 Das Fahrrad im Kontext sozialer Bewegungen	23
4.2 Radaktivismus: Radfahren als politische Strategie	26
4.3 Radverkehrsproteste.....	30
5. Methodik.....	38
5.1 Forschungsdesign	38
5.2 Statistische Protestdatenauswertung	39
5.3 Fallbeispiele.....	42
5.4 Policy Paper	47
6. Statistische Protestdatenauswertung	48
6.1 Kontextualisierung der Protestdaten.....	50
6.2 Stadtzugehörigkeit und Ortsbezug.....	52
6.3 Zeitliche Verteilung.....	54
6.4 Akteur*innen	55
6.5 Protestframing.....	60
6.6 Aktionsformen	67
6.7 Planungsbezug.....	71
6.8 Wirkungen	74
6.9 Zwischenfazit.....	76

7. Fallbeispiel 1: Umbau der Elbchaussee (Hamburg).....	80
7.1 Räumlicher Kontext.....	80
7.2 Chronologischer Überblick über den Planungs- und Protestprozess.....	81
7.3 Planungsprozess.....	84
7.4 Protestprozess	88
7.5 Reaktionen Dritter auf Planung und Protest	95
7.6 Wechselwirkungen zwischen Planung und Protest.....	97
8. Fallbeispiel 2: Protestkomplex Leipziger Promenadenring	99
8.1 Räumlicher Kontext.....	99
8.2 Chronologischer Überblick über den Protest- und Planungsprozess.....	100
8.3 Protestprozess	103
8.4 Planungsprozess.....	109
8.5 Reaktionen Dritter auf Protest und Planung	114
8.6 Wechselwirkungen zwischen Protest und Planung.....	119
9. Fallbeispiel 3: Radentscheid Frankfurt	121
9.1 Räumlicher Kontext.....	121
9.2 Chronologischer Überblick über den Protest- und Planungsprozess.....	121
9.3 Protestprozess	124
9.4 Planungsprozess.....	135
9.5 Reaktionen Dritter auf Protest und Planung	140
9.6 Wechselwirkungen zwischen Protest und Planung.....	143
10. Kritische Reflexion der Fallbeispiele.....	146
10.1 Zusammenführung und Vergleich	146
10.2 Faktoren für den Erfolg radverkehrsbezogener Planungsproteste	149
10.3 Verknüpfung der Erkenntnisse aus der statistischen Protestdatenauswertung und den Fallbeispielen.....	150
10.4 Methodenkritik	151
11. Policy Paper: Strategischer Umgang kommunaler Verwaltungen mit zivilgesellschaftlichen Radverkehrsanliegen und -protesten.....	152
12. Fazit.....	159
12.1 Beantwortung der Forschungsfragen	159
12.2 Ausblick	161
13. Quellenverzeichnis.....	163

13.1 Literaturquellen.....	163
13.2 Onlinequellen	168
13.3 Rechtsgrundlagen.....	181
13.4 Bildquellen.....	181
14. Anhang.....	186
14.1 Datentabellen	186
14.2 Digitaler Anhang	197
15. Eigenständigkeitserklärung	197

1. Einleitung

1.1 Relevanz der Forschungsthematik

Der Radverkehr ist in den vergangenen Jahren verstkt zum Gegenstand des Protestgeschehens in Grostten geworden. In immer mehr deutschen Stten finden regelmig Critical-Mass-Demonstrationen statt, bei denen Menschen mit ihren Fahrrern zusammenkommen und sich als „kritische Masse“ den Platz im Straßenraum nehmen, der Radfahrer*innen sonst nicht zur Verfügung steht. Darer hinaus wurden seit Mitte der 2010er Jahre in vielen deutschen Stten sogenannte Radentscheide initiiert, also Bgerbegehren mit dem Ziel, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und Infrastrukturmanahmen auf den Weg zu bringen. Hinzu kommen zahlreiche lokale Proteste mit kleinrmlichem Fokus. Sie alle sind eingebettet in einen oftmals polarisiert geführten öffentlichen Diskurs über die Aufteilung des öffentlichen Raums in Grostten im Kontext der politisch angestrebten Verkehrswende.

Diese Entwicklungen sind Ausdruck einer medial wahrnehmbaren Zunahme von Protesten mit Radverkehrsbezug und damit auch eines stärkeren Einflusses auf die öffentliche Wahrnehmung. Außerdem verdeutlichen sie, dass Proteste, die die Belange und Bedürfnisse von Radfahrer*innen adressieren oder konkrete Radverkehrsmanahmen einfordern, zu einem etablierten Teil des (gro-)sttischen Protestgeschehens geworden sind. Vor diesem Hintergrund erhält die Frage, wie Planer*innen mit diesem Phänomen umgehen können, eine hohe Relevanz. In der Forschungsliteratur spiegelt sich die zunehmende mediale Präsenz bislang nur in Anszen wider. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit radverkehrsbezogenen Protesten konzentriert sich derzeit im Wesentlichen auf die Betrachtung einzelner Fallstudien zu ausgewählten Protestkontexten wie z.B. dem „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin (vgl. u.a von Schneidemesser 2021) oder spezifischen Ausprägungen wie z.B. Critical-Mass-Demonstrationen (vgl. u.a Kwiatkowski 2024). Eine umfassende wissenschaftliche Auseinandersetzung mit radverkehrsbezogenen Protesten aus einer kritischen planerischen Perspektive fehlt bislang. Die Masterarbeit setzt an dieser wissenschaftlichen Leerstelle an und stellt radverkehrsbezogene Proteste in den Mittelpunkt einer Auseinandersetzung, die dazu beitragen kann, deren Charakteristika besser zu verstehen und daraus Erkenntnisse für die Planungspraxis abzuleiten.

Die planungswissenschaftliche Auseinandersetzung mit Protesten hat in den letzten Jahren stark an Dynamik gewonnen. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderte Forschungsprojekt „Bürgerschaftlicher Protest in der lokalen rmlichen Planung“, das am Fachgebiet „Stadterneuerung und Planungstheorie“ der Universität Kassel bearbeitet wurde (vgl. Universität Kassel 2024). Im Rahmen dieses Forschungsprojektes, an dem der Autor dieser Arbeit mitgearbeitet hat, wurden planungsbezogene Proteste in acht deutschen Grostten im Zeitraum von 2005 bis 2020 identifiziert, ausgewertet und in einer Datenbank zusammengefasst. Diese Daten bilden eine wichtige Grundlage für diese Masterarbeit, da sie geeignet sind, mit den radverkehrsbezogenen Planungsprotesten eine spezifische Facette planungsbezogenen Protestgeschehens vertiefend zu untersuchen.

Die Diskrepanz zwischen der medialen Berichterstattung über radverkehrsbezogene Proteste und der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit ihnen bildet die Motivation für diese Arbeit. Im folgenden Kapitel wird dargestellt, welche Ziele verfolgt werden und welche Forschungsfragen beantwortet werden sollen.

1.2 Forschungsfragen

Die vorliegende Masterarbeit setzt sich systematisch mit dem Phänomen radverkehrsbezogener Planungsproteste auseinander, um eine Grundlage für weiterführende wissenschaftliche Arbeiten zu diesem Themenfeld zu schaffen. Mit der Bearbeitung werden zwei Ziele verfolgt: Erstens die Erarbeitung eines genaueren Verständnisses von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten und ihrer Charakteristika sowie zweitens die Formulierung von Handlungsansätzen für den Umgang mit Protesten und den vorgetragenen Forderungen durch die kommunale Verwaltung als Planungsträger*innen der Radverkehrsplanung. Um diese Forschungsziele zu erreichen, wird die folgende obigeordnete Fragestellung untersucht:

Welche Rolle nehmen radverkehrsbezogene Planungsproteste im Kontext der kommunalen Radverkehrsplanung ein?

Diese Forschungsfrage inkludiert drei spezifische Unterfragen:

- (1) Wie lassen sich radverkehrsbezogene Planungsproteste charakterisieren?
- (2) Inwieweit können zivilgesellschaftliche Akteur*innen mit Protesten Einfluss auf die kommunale Radverkehrsplanung nehmen?
- (3) Welche Strategie sollten kommunale Verwaltungen im Umgang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten verfolgen?

Die Konzeption der Arbeitsschritte leitet sich aus diesen Forschungsfragen ab. Am Ende der Arbeit erfolgt eine zusammenfassende Beantwortung der Fragen anhand der in den einzelnen Arbeitsschritten gewonnenen Erkenntnisse. Die Komplexität des Forschungsthemas spiegelt sich in der Struktur der Masterarbeit wider, die im folgenden Teilkapitel 1.3 erläutert ist.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Masterarbeit gliedert sich in insgesamt zwölf aufeinander aufbauende Kapitel, die der Beantwortung der in Kapitel 1.2 formulierten Forschungsfragen dienen. Als theoretische Basis dient eine kritische Auseinandersetzung mit dem gegenwärtigen Forschungsstand, deren Ergebnisse in den Kapiteln 2, 3 und 4 dokumentiert werden. In Kapitel 2 wird ein grundlegendes Verständnis für bestehende Theorieansätze der Protest- und Bewegungsforschung erarbeitet. Anknüpfend an eine einleitende Charakterisierung und Abgrenzung der Begriffe „Protest“ und „(Soziale) Bewegung“ wird erörtert, wie Proteste im Kontext der Planungswissenschaften behandelt und interpretiert werden. Im abschließenden Teil von Kapitel 2 wird untersucht, welche Implikationen Proteste für die lokale räumliche Planung haben und welche idealtypischen For-

men des Umgangs mit Protesten in der Planungstheorie diskutiert werden. Kapitel 3 erläutert den Aufgabenbereich der Radverkehrsplanung, zu beachtende Regelwerke sowie Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr. In Kapitel 4 wird der Radverkehr als Konfliktfeld beleuchtet. Im Fokus stehen dabei die politische Aufladung des Fahrradfahrens, die Merkmale des Fahrradaktivismus sowie historische und gegenwärtige Ausprägungen radverkehrsbezogener Proteste und ihr Einfluss auf die Planung.

Auf den Theorieteil folgt die Darlegung und Begründung der Methodik der empirischen Erforschung des Forschungsgegenstands (Kapitel 5). Die Masterarbeit verfolgt einen Mixed-Methods-Ansatz, der quantitative und qualitative Forschung miteinander verbindet. In Kapitel 6 wird zunächst ein im Rahmen des Forschungsprojekts „Bürgerschaftlicher Protest in der lokalen räumlichen Planung“ erarbeiteter Datensatz mit Protesten aus acht deutschen Großstädten (Berlin, Dresden, Frankfurt, Hamburg, Köln, Leipzig, München und Stuttgart) statistisch ausgewertet. Dabei werden radverkehrsbezogene Planungsproteste nach verschiedenen Kriterien untersucht und in Beziehung zur Grundgesamtheit aller Protestfälle gesetzt.

In den Kapiteln 7, 8 und 9 werden drei Fallbeispiele – der Umbau der Hamburger Elbchaussee (Kapitel 7), die Radverkehrsproteste zum Leipziger Promenadenring (Kapitel 8) sowie der Frankfurter Radentscheid (Kapitel 9) – analysiert, um ein genaueres Verständnis für die Besonderheiten und Wirkweisen radverkehrsbezogener Proteste zu erarbeiten. Die Erkenntnisse aus den Fallbeispielen werden zusammengeführt, miteinander verglichen und in Beziehung zu den Erkenntnissen aus der statistischen Protestdatenauswertung gesetzt (Kapitel 10).

Die aus der empirischen Forschung gewonnenen Erkenntnisse dienen als Argumentationsgrundlage für den Entwurf eines an die kommunale Verwaltung gerichteten Policy Papers, das Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Radverkehrsprotesten und ihren Forderungen skizziert (Kapitel 11). Im Fazit (Kapitel 12) werden die im Rahmen der Masterarbeit erarbeiteten Erkenntnisse durch die kompakte Beantwortung der im einleitenden Kapitel formulierten Forschungsfragen resümiert. Den Abschluss dieser Arbeit bildet ein Ausblick auf weiterführende Fragestellungen.

2. Theoretische Grundlagen der planungsbezogenen Protestforschung

2.1 Protest und soziale Bewegung

Die Auseinandersetzung mit Protesten im Rahmen der Protest- und Bewegungsforschung ist interdisziplinär und erfolgt in verschiedenen Teilbereichen der Sozial- und Geisteswissenschaften, darunter der Soziologie, der Politik- und der Geschichtswissenschaft. Folglich gibt es keine einheitlichen Definitionen und Erklärungsansätze (vgl. Mössner/Gomes de Matos 2015: 328). Dies ist auf die generelle Heterogenität von Protesten zurückzuführen, deren Ausprägung maßgeblich vom Denken und Handeln der beteiligten Akteur*innen geprägt wird (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 358). Im Folgenden werden die zentralen Merkmale des Protestverständnisses dargelegt, das dieser Masterarbeit zugrundeliegt und auch die Basis für das angewendete planungswissenschaftliche Protestverständnis (s. Kapitel 2.3.1) bildet.

Charakteristika von Protest

Während Proteste in der Forschung bis in die 1960er Jahre noch als affektive, von Irrationalität geprägte Verhaltensweisen (vgl. Goodwin/Jasper 2014: 5) gedeutet wurden, gilt es mittlerweile als wissenschaftlicher Konsens, dass Proteste **rationale Handlungen** sind, die der Artikulation strategischer Ziele dienen (vgl. Bertram 2018: 152; Rucht et al. 1999: 9). Die Protestierenden handeln und entscheiden dabei auf Grundlage von Kosten- und Nutzenerwägungen (vgl. Opp 1996: 236). Bestandteil dieses Abwägungsprozesses sind etwa die Chancen zur erfolgreichen Durchsetzung der eigenen Ziele sowie die Risiken, die mit einer Protesthandlung verknüpft sind (vgl. Bertram 2018: 152). Außerdem setzen Proteste in den meisten Fällen den Aufbau einer „Produktionsstruktur“ (Rucht 2001: 8) voraus, also das Aufwenden zeitlicher, personeller und materieller Ressourcen zu Zwecken der Organisation und Mobilisierung sowie für strategische Entscheidungsprozesse und die Durchführung.

Proteste sind mit der **Formulierung politischer oder gesellschaftlicher Anliegen** verknüpft (vgl. Rucht et al. 1992: 5). Protestanliegen besitzen stets eine „doppelte Signatur“ (Rucht 2001: 9): Jeder ablehnende Widerspruch kann zugleich als Engagement für etwas verstanden werden und mit Lösungsvorschlägen versehen sein (vgl. Bertram/Kienast 2023: 327). Die Initiierung von Protesten erfolgt nicht spontan, sondern auf Grundlage eines konkreten **Anlassbezugs** (vgl. Bertram/Altrock 2020: 187). Proteste sind das Resultat von Unzufriedenheit und indizieren ungelöste gesellschaftliche und politische Konflikte (vgl. Bischof/Quent 2017: 129; Rucht 2001: 30). Diese Konflikte leiten sich entweder aus Strukturen oder persönliche Einstellungen ab (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 10). Proteste sind somit als manifestierte Konflikte zu verstehen (s. Kapitel 2.3.2) (vgl. ebd.: 13). Innerhalb moderner Gesellschaften werden Proteste als normalisiertes Mittel zur Durchsetzung politischer Anliegen betrachtet (vgl. Goodwin/Jasper 2014: 3; Rucht et al. 1999: 7).

Proteste besitzen einen **Aktionscharakter**, der sich durch Ausdrucksformen des politischen Widerstands manifestiert, die auch als Protestereignisse bezeichnet werden (vgl. Bertram 2018: 176; Rucht et al. 1992: 4). Als Protestaktionen werden all jene Widerspruchshandlungen verstanden, die von den Protestierenden zur

Vermittlung ihrer Anliegen genutzt werden (vgl. Bertram 2018: 176; Rucht et al. 1992: 4). Proteste zeichnen sich durch einen **öffentlichen Charakter** aus, da die Protestierenden mit ihren Handlungen gezielt Aufmerksamkeit für ihre Anliegen erzeugen möchten, z.B. durch Aktionen im öffentlichen Raum (vgl. Rucht et al. 1992: 6). Protestähnliche Handlungen innerhalb eines privaten oder institutionellen Rahmens gelten nach diesem Verständnis nicht als Protest (vgl. Bertram 2018: 179). Von besonderer Bedeutung für die Herstellung von Öffentlichkeitswirksamkeit ist die mediale Präsenz von Protestinhalten, da erst über die Medien ein größeres Publikum adressiert wird (vgl. Bischof/Quent 2017: 134; Rucht et al. 1999: 19).

Die meisten theoretischen Erklärungsansätze verstehen Proteste als **kollektive Handlungen** (vgl. u.a Tarrow 2011: 4; Warren 2001). Dies ist ein charakteristisches, aber nicht abgrenzendes Merkmal von Protest, sodass auch Handlungen von Einzelpersonen, die den übrigen in diesem Kapitel beschriebenen Merkmalen entsprechen, als Proteste verstanden werden können (vgl. Bertram 2018: 180). Die vorliegende Masterarbeit folgt diesem Protestverständnis. Als weiteres Kriterium kommt in der Regel hinzu, dass Proteste Handlungen von **nicht-staatlichen Akteur*innen** sind (vgl. Bischof/Quent 2017: 127). Sie sind somit eine **eigenständige Form zivilgesellschaftlicher Teilhabe** (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 76), die über verfasste Formen der politischen Partizipation (z. B. Wahlen) hinausgeht (vgl. Bertram/Altrock 2020: 186), um „den demokratischen Betrieb von außen zu irritieren und zu beeinflussen“ (Habermas 1992: 461 ff., zitiert nach Rucht 2001: 29).

Zum Unterschied zwischen Protest und sozialer Bewegung

Die Begriffe Protest und soziale Bewegung sind eng miteinander verknüpft, aber nicht deckungsgleich. So stellen Proteste eine zentrale Ausdrucksform sozialer Bewegungen dar, doch nicht jeder Protest ist Teil einer sozialen Bewegung (vgl. Roth/Rucht 2008: 13; Rucht et al. 1999: 9). Unter sozialen Bewegungen wird „ein Gefüge oder Netzwerk aus Organisationen, Gruppen und Individuen verstanden, das mittels Protesthandeln gesellschaftlichen Wandel befördern, verhindern oder umkehren möchte“ (Lahusen 2012: 717). Sie zeichnen sich durch ein gemeinsames Aktions- und Organisationsrepertoire sowie eine übergeordnete kollektive Identität aus, wenngleich einzelne Akteur*innen bzw. Akteursgruppen innerhalb der Bewegung individuelle Interessen verfolgen und eigenständige Forderungen formulieren (vgl. ebd.: 718). Klassische Beispiele für soziale Bewegungen sind die Arbeiterbewegung, die Frauenbewegung und die Umweltbewegung. Im Gegensatz zu singulären Protestereignissen haben soziale Bewegungen einen dauerhaften Charakter (vgl. ebd.).

2.2 Protest im lokalen (städtischen) Kontext

Da es im Rahmen dieser Arbeit um Planungsproteste im (groß-)städtischen Kontext geht, werden im Folgenden wichtige Erkenntnisse zum theoretischen Verhältnis von Stadt und Protest diskutiert. Proteste im urbanen Kontext sind in den vergangenen Jahren verstärkt in den Fokus wissenschaftlicher Arbeiten gerückt (vgl. Bertram 2018: 118). Gleichzeitig sind die Interpretationen dessen, was als städtischer Protest oder als städtische soziale Bewegung verstanden werden kann, sehr vielfältig und zum Teil ambivalent (vgl. Mayer 2014: 25).

Großstädte sind wegen ihrer räumlichen Konfiguration und sozialen Zusammensetzung häufig Kristallisierungspunkte von Protestbewegungen (vgl. Butzlaff 2016: 28). Die Größe und Dichte urbaner Zentren führt zu einer starken räumlichen Konzentration verschiedener sozialer Gruppen mit unterschiedlichen, teilweise gegensätzlichen Ansichten und Motiven, deren Interaktion zu Konflikten führen kann (vgl. Uitermark et al. 2012: 2546). Gleichzeitig ermöglicht die hohe Bevölkerungsdichte in Städten die Bildung von sozialen Beziehungsnetzwerken und Interessengruppen (vgl. ebd.). Bertram (2018: 131) identifiziert in Anlehnung an Uitermark et al. (2012) und weitere Arbeiten fünf prägende Faktoren, die das Entstehen von Protesten und Bewegungen in urbanen Kontexten begünstigen:

- „Dichte, Größe und Verschiedenheit
- Akkumulation von Kapital
- Nähe und Netzwerke
- Konflikthaftigkeit
- kreative Basis“.

Von Protesten in Städten und Protesten um Städte

Großstädte fungieren häufig als „Mobilisierungsraum und Bühne“ (Gestring et al. 2014: 8) bzw. „Schlüsselarenen“ (Bertram 2018: 147) von Protesten und sozialen Bewegungen, also als jene Orte, an denen sich Konflikte manifestieren und Aktionen des zivilen Widerstands stattfinden (Mayer 2013: 157). Die Anlässe und Ziele dieser Protestbewegungen haben allerdings keinen direkten Bezug zur Stadt selbst, sondern sind auf der überlokalen Ebene zu verorten (vgl. Gestring et al. 2014: 8).

Im Zusammenhang mit Protestbewegungen, die im urbanen Kontext stattfinden, wird häufig der Begriff „städtische soziale Bewegungen“ („urban social movements“) verwendet, wobei die Interpretation der Rolle des Städtischen stark variiert. Der Begriff wurde in den 1970er Jahren maßgeblich von dem spanischen Soziologen Manuel Castells geprägt (vgl. Castells 1977). Nach Castells stellen städtische soziale Bewegungen die höchste Form des politischen Handelns von Bürger*innen dar, die im Unterschied zu Protesten und politischer Beteiligung (z.B. in Form von Wahlen) gesamtgesellschaftlichen und politischen Wandel herbeiführen kann (vgl. Bertram 2018: 127; Mayer 2008: 294). Diese Bewegungen werden von ihm als städtisch bezeichnet, da ihr Fokus auf dem Kampf um öffentliche Infrastruktur und Dienstleistungen liegt, die er als „kollektiven Konsum“ versteht (vgl. Bertram 2018: 127 f.).

Anfang der 1980er Jahre modifizierte Castells sein Begriffsverständnis angesichts wachsender städtischer Konflikte dahingehend, dass er städtische soziale Bewegungen fortan weniger radikal als „auf die Stadt orientierte Mobilisierungen, die strukturellen gesellschaftlichen Wandel beeinflussen und städtische Bewegungen transformieren“ (Castells 1983: 305, zitiert nach Mayer 2008: 294) definierte. Mayer versteht unter städtischen sozialen Bewegungen jene Bewegungen, deren Ziele auf den Stadtraum und lokale Entscheidungsprozesse bezogen sind und einen sozialen oder politischen Wandel herbeiführen wollen (vgl. Mayer 2008: 295).

Es handelt sich dabei um Protestbewegungen, die durch lokale Konflikte veranlasst werden und deren Anliegen zum Teil ortsbezogen sind, aber mit einem übergeordneten Veränderungswillen verknüpft sind (vgl. Gestring et al. 2014: 8 f.). Dazu gehören beispielsweise jene lokalen Bewegungen, die sich auf die Arbeit des französischen Soziologen Henri Lefebvre zum „Recht auf Stadt“ beziehen (vgl. Mayer 2014: 25). Städtische Proteste ohne klaren Bezug zu gesamtgesellschaftlichen Konflikten und Anliegen bleiben bei diesen Definitionsansätzen unbeachtet (vgl. Bertram 2018: 126).

Ein alternatives Begriffsverständnis entwickelten Fainstein und Fainstein (1985: 189). Dieses versteht unter städtischen sozialen Anliegen, wie etwa von Castells (1977) vertreten, auf (vgl. Bertram 2018: 138, 150). Auf der Grundlage dieses Verständnisses entwickelte Bertram einen Definitionsansatz zur Beschreibung stadtpolitischer Proteste:

„[...] Proteste [werden, F.M.] dann als stadtpolitisch verstanden [...] wenn sie in einer Stadt verortet sind und die wesentlichen Protesthandlungen und Protestakteure auf eine Kommune begrenzt sind, ihr Adressat der lokale Staat oder eine andere lokal verortete Person bzw. ihr Anlass oder Anliegen auf lokale Normen, Situationen, Institutionen, Verfahren oder deren vorgesehene Änderung begrenzt sind oder Anlass bzw. Anliegen auf der lokalen Ebene politisch verhandelt werden.“ (Bertram 2018: 150).

Dieser Definitionsansatz bildet den theoretischen Kern für die Etablierung eines eigenständigen planungswissenschaftlichen Protestbegriffs, der im folgenden Kapitel genauer erläutert wird.

2.3 Protest und Planung

Im Rahmen dieses Kapitels werden Planungsproteste hinsichtlich ihrer grundlegenden Merkmale (Abschnitt 2.3.1), ihrer Ursachen (Abschnitt 2.3.2), ihrer Wirkungen (Abschnitt 2.3.2), der von ihnen ausgehenden Implikationen und Herausforderungen für die Planung (Abschnitt 2.3.4) sowie planerische Bearbeitungsstrategien (Abschnitt 2.3.5) untersucht.

2.3.1 Planungswissenschaftliches Protestverständnis

In den vergangenen Jahren ist es zu einer starken Zunahme von Protesten gekommen, die im Zusammenhang mit Planungsvorhaben stehen (vgl. Bertram/Altrock 2020: 188; Walter 2013). Insbesondere bei der Planung von Großprojekten, z.B. Stadtumbauvorhaben und Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind Proteste zur Normalität geworden (vgl. Bertram 2015: 82; Butzlaff 2016: 31). Entsprechend konzentriert sich die Auseinandersetzung mit Protesten im Kontext von Planungsvorhaben bisher vor allem auf großstädtische Projekte wie Stuttgart 21 und die damit verbundenen Bürgerproteste (vgl. u.a. von Staden 2020; Wolf 2017). Ein weiterer Schwerpunkt der planungsbezogenen Protestforschung ist das sogenannte NIMBY-Phänomen („Not in my backyard“). Damit werden lokale Widerstände gegen Planungsvorhaben bezeichnet, bei denen nicht zwingend die Planung an sich abgelehnt wird, sondern vor allem die befürchteten negativen Auswirkungen auf das eigene Wohnumfeld Anlass für Proteste sind (vgl. Bertram 2018: 54 f.; Menzl 2014: 65).

In Ermangelung systematischer Untersuchungen von Protesten auf lokaler Ebene, die sich auf Akteur*innen, Inhalte oder Verfahren planerischen Handelns beziehen, fehlte der Planungstheorie lange Zeit ein eigenständiges Protestverständnis (vgl. Bertram 2018: 45; Bertram/Altrock 2020: 186).

Systematisierung von Planungsprotesten

Die folgenden Ausführungen zur theoretischen Systematisierung von Planungsprotesten konzentrieren sich aufgrund der Quellenlage im Wesentlichen auf die Dissertation von Grischa Bertram (2018) sowie auf weitere Veröffentlichungen, die auf dem dort entwickelten Protestverständnis aufbauen (Bertram/Altrock 2023; Bertram/Altrock 2020). Als theoretische Grundlage dienen die in Kapitel 2.1 definierten Merkmale von Protesten. Zur Abgrenzung von anderen Protestformen muss zusätzlich ein Planungsbezug gegeben sein. Dieser wird entweder über die Inhalte der Framingstrategie der Protestierenden – also die Kombination von Protestanlässen und Protestforderungen – oder die direkte Adressierung eines Planungsträgers hergestellt (vgl. Bertram/Altrock 2020: 187). Außerdem werden Planungsproteste als eigenständige Handlungen der Protestierenden verstanden, die unabhängig von (lokal-)staatlichen Partizipationsangeboten erfolgen (vgl. Bertram 2018: 152 f.).

Eine Unterscheidung von Planungsprotesten kann, dem Protestverständnis von Bertram folgend, anhand des Protestframings geschehen, das sich aus einem oder mehreren Protestanlässen sowie den daraus abgeleiteten Protestforderungen (bzw. Protestanliegen) zusammensetzt. Es können zwei Grundformen von Anlässen unterschieden werden: **situative** und **planungsbabhängige Protestanlässe** (vgl. Bertram/Altrock 2023: 500). Während sich ein situativer Protestanlass auf eine bestehende Situation ohne planerische Aktivität bezieht, sind planungsbabhängige Protestanlässe mit konkreten Planungsprozessen verbunden (vgl. Bertram/Altrock 2020: 192 f.). Des Weiteren kann zwischen **reaktiven** und **initiativen Protestforderungen** unterschieden werden: Richtet sich der Protest gegen eine bestehende Planung (oder eine Bestandssituation) oder will er bestimmte Verfahren bzw. Inhalte verändern, so handelt es sich um reaktive Protestforderungen (vgl. Bertram/Altrock 2023: 500). Werden eigenständige Problemlösungsansätze formuliert, so handelt es sich um initiativen Protestforderungen (vgl. ebd.). Zu beachten ist jedoch, dass bei Planungsprotesten häufig eine Kombination aus reaktiven und initiativen Forderungen vorliegt, was eine eindeutige Zuordnung erschwert (vgl. Bertram 2024: 16). Außerdem sprechen sich die Protestierenden gemäß dem Prinzip der „doppelten Signatur“ von Protesten (s. Kapitel 2.1) stets sowohl für als auch gegen etwas aus (vgl. Bertram/Kienast 2023: 327). So impliziert z.B. der Einsatz gegen ein Neubauvorhaben zugleich die Forderung, den Status quo zu erhalten. Aus der Kombination von primärem Anlass und primärer Forderung lassen sich vier grundsätzliche Framingtypen ableiten: planungsbabhängig-reakтив, planungsbabhängig-initiativ, situativ-reakтив und situativ-initiativ.



Abb. 1: Systematisierung von Planungsprotesten nach dem Protestframing (eigene Darstellung)

Die Anlässe und Forderungen von Planungsprotesten lassen sich jeweils in verschiedene Kategorien weiter unterteilen (s. Abb. 1). Bei den situativen Protestanlässen kann zwischen Situationen, übergeordneten Trends (z.B. Gentrifizierung oder Klimawandel) und den Bewegungszielen der Protestierenden unterschieden werden; bei den reaktiven Anlässen zwischen baulichen Vorhaben, nicht-baulichen Planungen, Gestaltungen, Wirkungen und Verfahren (vgl. Bertram 2018: 237 f.; Bertram/Kienast 2024: 26). Die auf ein Vorhaben bezogenen planungsabhängigen Protestanlässe lassen sich noch einmal danach unterscheiden, ob es sich um einen Neubau bzw. eine Neunutzung, eine Umgestaltung, eine Umstrukturierung (Zerstörung des Bestands und Ersatz durch Neubau/-nutzung) oder eine Zerstörung bzw. einen Wegfall des Bestands (z.B. Abriss, Fällung oder Schließung) handelt (vgl. Bertram 2018: 237). Bei den reaktiven Protestforderungen lassen sich Ablehnung, Änderung und Partizipation voneinander abgrenzen (vgl. ebd.: 241). Auf Basis der dargestellten Systematisierung können sechs verschiedene Grundformen definiert werden, die das Verhältnis von Protest und Planung beschreiben: Planungsabwehr, Planungsänderung, Abwehrinitiative, Situationsabwehr, Situationsinitiative (vgl. ebd.: 305 f.).

Nachdem dargelegt wurde, dass es sich bei Planungsprotesten um eine spezifische, abgrenzbare Protestform handelt, wird im Folgenden erörtert, aus welchen Gründen Planungsproteste entstehen.

2.3.2 Ursachen von Planungsprotesten

Im Folgenden soll genauer auf die analytisch-theoretische Auseinandersetzung mit den Ursachen von Planungsprotesten eingegangen werden, um besser nachzuvollziehen, warum es im planerischen Kontext zu Protesten kommt. Als Grundvoraussetzung für die Entstehung von Protesten gelten Konflikte (vgl. Bertram 2018: 47). Diese Logik gilt für Planungsproteste gleichermaßen wie für andere Protestformen. Allerdings spitzt sich nicht jeder Konflikt zu einem Protest zu. Erst wenn Interessenkonflikte offen artikuliert werden und Handlungen erfolgen, werden aus den latenten Protesten, die auch als manifestierte Konflikte bezeichnet werden (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 13).

Nach Auffassung von Othengrafen und Sondermann (2015: 10 f.) lassen sich vier Konfliktarten unterscheiden, die im Kontext raumwirksamer Planungsprozesse auftreten können: (1) Aufgaben- und Zielkonflikte,

(2) Beziehungs- und Wertkonflikte, (3) Prozess- und Mittelkonflikte sowie (4) Konflikte struktureller Natur. Dabei ist zu beachten, dass diese Kategorien idealtypische Ausprägungen sind, die sich in der Realität häufig viel nuancierter darstellen. In den gegenwärtigen räumlichen Planungs- und Entwicklungsprozessen kommt es vielmehr zu einer komplexen Überlagerung dieser Konfliktarten.

Aufgaben- und Zielkonflikte können entstehen, wenn die an planungsrelevanten Prozessen beteiligten Akteur*innen stark kontrastierende Meinungen zur Gesamtausrichtung eines Planungsvorhabens oder spezifischen Planungsinhalten vertreten. Dabei kann zwischen drei weiterführenden Konfliktausprägungen unterschieden werden. Berufen sich die Akteur*innen auf grundsätzlich verschiedene planerische Leitmotive, kann es zu Interessenkonflikten kommen. Konflikte können ebenfalls entstehen, wenn Sachinformationen oder quantitative Daten von den Akteur*innen unterschiedlich bewertet werden, was zu unterschiedlichen Schlüssen für das planerische Handeln führt. In diesen Fällen handelt es sich um Faktenkonflikte. Exemplarisch dafür stehen unterschiedliche Vorstellungen zum planerischen Umgang mit Informationen zum Verkehrsauftkommen auf städtischen Hauptstraßen oder mit kommunalen Wohnungsmarktkennzahlen. Außerdem kann es zu Konflikten um die Verteilung von Ressourcen kommen, die nicht vermehrbar sind (Verteilungskonflikte, z.B. zu Freiflächen in urbanen Räumen) (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 10).

Besitzen die im Planungsprozess aufeinandertreffenden Akteur*innen grundlegend verschiedene Ideale, kann es zu **Beziehungs- und Wertekonflikten** kommen. Derartige Konflikte resultieren aus den individuellen Wertekompassen der Beteiligten und sind tiefer verwurzelt als Meinungsverschiedenheiten zu fachlichen Inhalten. Dabei reicht das Konfliktsppektrum von Unstimmigkeiten über ästhetische Fragen (z.B. die Bewertung der architektonischen Gestaltung einer Gebäudefassade) bis hin zu gegensätzlichen moralischen Vorstellungen und politischen Einstellungen. Diese können beispielsweise auftreten, wenn bei einer Debatte über den möglichen Bau einer Unterbringungsmöglichkeit für Asylsuchende Akteur*innen mit sehr unterschiedlichen migrationspolitischen Standpunkten aufeinandertreffen (vgl. ebd.).

Prozess- und Mittelkonflikten liegen in der Regel keine ausgeprägten Konflikte über Ziele und Werte zu grunde. Zwischen den beteiligten Akteur*innen besteht Konsens in Bezug auf die wesentlichen Planungsinhalte, aber zu prozessualen Fragen gibt es unterschiedliche Meinungen. So gibt es beispielsweise die Möglichkeit, dass sich im Planungsprozess unterschiedliche Auffassungen zur Ausrichtung und Intensität von Beteiligungformaten gegenüberstehen. Ebenso kann die Anwendung weiterer Planungsinstrumente oder die Art und Weise der Kommunikation zum Ausgangspunkt von Konflikten zwischen den beteiligten Akteur*innen werden (vgl. ebd.).

Die vierte idealtypische Art planungsrelevanter Konflikte – die **strukturellen Konflikte** – sind Ausdruck tiefgreifender sozistruktureller Divergenzen innerhalb der Gesellschaft, die in den Planungsprozess hineinwirken können. Dazu zählen etwa strukturell verankerte Ungleichheiten im Machtverhältnis zwischen politischen, wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen sowie die unterschiedlich stark ausgeprägten Partizipationsmöglichkeiten verschiedener gesellschaftlicher Gruppen an politischen Prozessen (z.B. Planungsprozessen) (vgl. ebd.: 11).

Die dargestellten Konfliktausprägungen können im Rahmen von Planungsprozessen zu Anlässen planungsabhängige Proteste werden (vgl. Bertram 2018: 47). Auf Grundlage der vier idealtypischen Konfliktarten entwickeln Othengrafen und Sondermann (2015: 12) einen Vorschlag zur Differenzierung planungsbezogener Protestursachen, der zwischen fünf idealtypischen Kategorien unterscheidet. Die erste Protestursache sind **grundlegende gesellschaftliche Entwicklungen** wie die neoliberalen Überformung der Städte, die sich beispielsweise durch die Finanzialisierung der Wohnungsmärkte manifestiert. Diese Ursachen sind in ihrer räumlichen Wirkung nicht zwingend auf ein Quartier oder eine Stadt begrenzt, sondern können auch auf nationaler oder sogar globaler Ebene auftreten (vgl. ebd.). Viele lokale „Recht-auf-Stadt“-Gruppen nehmen im Rahmen ihrer Proteste Bezug auf gesellschaftliche Entwicklungen wie Gentrifizierung oder Leerstand.

Eine zweite typische Ursache für Planungsproteste sind **technische Vorhaben**. Dabei bewerten Fachexperten und Bürger*innen die Wirkung dieser Maßnahmen unterschiedlich (vgl. ebd.). Als dritte Ursache von Planungsprotesten wird die **unmittelbare Betroffenheit** von zivilgesellschaftlichen Akteur*innen identifiziert. Diese steht in der Regel in Zusammenhang mit Anwohner*innen, die sich von den Auswirkungen eines Einzelprojekts in ihrem unmittelbaren räumlichen Umfeld betroffen fühlen. Hier ist auf die bereits in Kapitel 2.1 erwähnten „NIMBY-Proteste“ hinzuweisen, für deren Zustandekommen das Gefühl einer direkten Betroffenheit hauptursächlich ist (vgl. ebd.). Die umfangreiche Literatur zum Phänomen der „NIMBY-Proteste“ mag sogar den Eindruck vermitteln, dass die unmittelbare Betroffenheit von Anwohner*innen und anderen Akteur*innen, die sich von einem planerischen Vorhaben „betroffen fühlen“, als alleiniger Erklärungsansatz für die Entstehung von Planungsprotesten gelten kann. Othengrafen und Sondermann widerlegen diese These mit ihrem systematischen Ansatz der Unterscheidung von Protestursachen.

Häufig liegen Protesten, die auf ein raumplanerisches Vorhaben reagieren, auch **projektbezogene Ursachen** zugrunde. Diese variieren von Projekt zu Projekt und sind abhängig von den spezifischen Charakteristiken des jeweiligen Planungsprozesses und der beteiligten Akteur*innen. Typische projektbezogene Ursachen sind z.B. das Investitionsvolumen eines Vorhabens oder die Art und Weise der baulichen Gestaltung (vgl. ebd.). Ein enger Bezug besteht zur fünften idealtypischen Ursache von Planungsprotesten: die **Art der Kommunikation und Intransparenz** im Rahmen des Planungsprozesses. Solche Ursachen sind ausschlaggebend für einen Planungsprotest, wenn die (öffentliche) Vermittlung des planerischen Vorgehens als nicht nachvollziehbar erachtet wird oder die Möglichkeiten bürgerschaftlicher Beteiligung als nicht ausreichend eingeschätzt werden. Grundlage dieser idealtypischen Ursache sind in der Regel Prozess- und Mittelkonflikte zwischen den am Planungsprozess beteiligten Akteur*innen – zum Teil gerade deshalb, weil bestimmte Gruppen das Gefühl haben, nicht ausreichend beteiligt zu werden (vgl. ebd.).

2.3.3 Wirkung von Protesten

In der planerischen Auseinandersetzung mit Protesten spielt die Frage nach den Wirkungen von Protesten eine zentrale Rolle. Die theoriegeleitete Generalisierung von Protestwirkungen stellt jedoch eine große Herausforderung für die Protest- und Bewegungsforschung dar (vgl. Giugni 1998: 373). Eindeutige Aussagen lassen sich zumeist nur im Rahmen der Auseinandersetzung mit spezifischen Fallbeispielen treffen (vgl. Kern

2008: 175). In Bezug auf die Gruppe der Planungsproteste wurden in den letzten Jahren einige empirische Erkenntnisse gewonnen, die am Ende dieses Teilkapitels diskutiert werden.

Um sich der Wirksamkeit von Planungsprotesten anzunähern, soll zunächst ergründet werden, welche Effekte durch Proteste grundsätzlich ausgelöst werden können. Der Politikwissenschaftler und Soziologe Dieter Rucht (2006: 202 f.) schlägt hierzu eine Unterteilung in externe und interne Protestwirkungen vor. Zu den **externen Effekten** zählen demnach u.a. der Einfluss von Protesten auf die öffentliche Meinungsbildung sowie die unterschiedlichen Positionen der Zivilgesellschaft zu den Forderungen der Protestierenden. Darüber hinaus beeinflussen Proteste die Handlungsstrategien der Akteur*innen, die mit den Protesten adressiert werden. Auch politische Institutionen und Machtverhältnisse sowie spezifische Instrumente und konkrete Entscheidungen können durch Proteste beeinflusst werden (vgl. ebd.: 202). Diese für Proteste im Allgemeinen formulierten Überlegungen lassen sich ohne weiteres auf die Planungspraxis übertragen: Protestierende können durch ihre Aktionen – unter günstigen Umständen – direkten Einfluss auf Planungsziele, -inhalte, -akteur*innen und -prozesse nehmen.

Interne Effekte beziehen sich auf die für die Öffentlichkeit nur schwer wahrnehmbaren Wirkungen im Kreis der protestierenden Akteur*innen. So können etwa die Durchführung von Protestaktionen und mögliche Reaktionen auf diese Handlungen die Motivation der Initiator*innen maßgeblich beeinflussen. In diesem Zusammenhang können die Protestierenden auch ihre Wahrnehmungen bestimmter Protestthemen oder Argumentationslogiken verändern und ihr Verhalten im weiteren Protestverlauf neu konfigurieren. Darüber hinaus besteht auch das Potenzial, dass sich die zwischenmenschlichen Dynamiken innerhalb von Protestgruppen verändern. Proteste können das kollektive Identitätsgefühl von Aktivist*innen stärken, aber auch Gruppenkonflikte auslösen, wenn sich unterschiedliche Standpunkte herauskristallisieren sollten. Schließlich können Proteste auch die Einschätzung des weiteren Vorgehens durch die protestierenden Akteur*innen verändern. Diese internen Effekte treten bei den Initiator*innen planungsbezogener Proteste ebenso auf wie bei anderen Protestgruppen. Interne Effekte wirken sich nicht direkt auf (Planungs-)Prozesse aus, sondern werden indirekt wirksam. Durch angepasstes Handeln können wiederum neue externe Effekte entstehen (vgl. ebd: 203).

Trotz der Möglichkeit, die Wirkungen von Protesten nach verschiedenen Kategorien zu differenzieren, gestaltet sich eine seriöse Bilanzierung von Protestwirkungen kompliziert. Gerade bei sehr komplexen (Planungs-)Prozessen, an denen viele verschiedene Akteur*innen beteiligt sind, ist es äußerst schwer, eine eindeutige Kausalität zwischen dem Protesthandeln und planerischen Anpassungen herzustellen (vgl. ebd.). Bei Protesten, die auf kleinräumliche Themen Bezug nehmen, ist eine Bewertung ihres Beitrags zum Prozessverlauf einfacher (vgl. ebd.). Dies trifft auf viele Planungsproteste zu, die z.B. die Art und Weise der baulichen Nutzung einer Fläche adressieren.

Ein generalisierbares Rezept für erfolgreiche Proteste gibt es nicht, da die Rahmenbedingungen immer unterschiedlich sind (vgl. Kern 2008: 175). Dennoch werden in der Fachliteratur einige Faktoren diskutiert, die

den Erfolg von Protesten und sozialen Bewegungen begünstigen können. Drei Aspekte werden dabei als besonders wichtig erachtet: **Diagnosefähigkeit, verständliche Artikulation und Organisationskompetenz** (vgl. Gestring et al. 2014: 14). Die Initiator*innen eines Protests sollten über die Fähigkeit verfügen, die von ihnen als störend empfundenen Problemlagen zu identifizieren und zu benennen. Je versierter diese Diagnose erfolgt, desto wahrscheinlicher sind politische Reaktionen, die im Sinne der Protestierenden sind. Außerdem ist es wichtig, dass die Anliegen des Protests verständlich kommuniziert und Bedenken und Forderungen nachvollziehbar artikuliert werden (vgl. ebd.). Formieren sich beispielsweise Anwohner*innen nach dem Bekanntwerden eines Neubauprojektes in ihrer Nachbarschaft zu einer Bürgerinitiative, so ist der Erfolg ihres Protestes wahrscheinlicher, wenn sie gegenüber den Planungsträger*innen und der Öffentlichkeit klar kommunizieren können, warum das Projekt als problematisch angesehen wird. Dabei ist es erforderlich, die Relevanz für das Gemeinwohl herauszustellen und deutlich zu machen, dass die Motivationen der Protestierenden nicht auf Partikularinteressen beschränkt sind. Kompetenzen zur Vorbereitung und Durchführung von Protestaktionen sind ebenfalls unabdingbare Voraussetzungen für erfolgreiche Protestbewegungen. Die Protestakteur*innen sollten über das notwendige Wissen verfügen, wie sie verschiedene Aktionsformen wie (Online-)Petitionen und Demonstrationen zielgerichtet planen und einsetzen können, um Unterstützer*innen zu mobilisieren und Erfolge zu erzielen (vgl. ebd.). Die drei beschriebenen Faktoren sind keine Garantie für erfolgreiche Proteste, können aber die Erfolgschancen deutlich erhöhen.

Erste empirische Erkenntnisse zur Wirkung von Planungsprotesten konnten im Rahmen der Dissertation von Grischa Bertram (2018) und dem darauf aufbauenden Forschungsprojekt (vgl. u.a. Bertram/Kienast 2023) gewonnen werden. Dabei ist zu beachten, dass sich diese Erkenntnisse auf eine begrenzte Untersuchungseinheit (Berlin bzw. acht deutsche Großstädte) beziehen und daher nur sehr eingeschränkt verallgemeinerbar sind. Die erfassten Proteste mit einem planungsabhängigen Anlass (s. Kapitel 2.3.1) wurden dagegen untersucht, ob sie eines der folgenden Ereignisse zur Folge hatten: (1) den Abbruch des Planungsverfahrens im Sinne der Protestierenden, (2) eine Verzögerung des Planungsverfahrens, (3) eine Veränderung der Planungsinhalte oder (4) eine Anpassung des Planungsverfahrens (vgl. Bertram/Kienast 2023: 332). Dabei wurde jeweils zwischen Erfolg, Misserfolg und Teilerfolg unterschieden (vgl. Bertram 2018: 407 f.). Bei Protesten mit situativem Anlass wurde geprüft, ob es durch den Protest (1) zur Initiierung einer Planung oder (2) zu Auswirkungen auf Dritte gekommen ist (vgl. Bertram/Kienast 2023: 332). Auf Basis der Ergebnisse der quantitativen Protestereignisanalyse konnte bislang allerdings kein eindeutiger Erfolgsfaktor identifiziert werden (vgl. Bertram 2018: 409). Es zeigten sich jedoch zwei Auffälligkeiten: Proteste mit einem direkten Planungsbezug waren seltener erfolgreich als Proteste mit einem eher losen Planungsbezug. Zudem hatten Proteste, die zu einem frühen Zeitpunkt im Planungsverfahren initiiert wurden, tendenziell größere Erfolgschancen – dies galt insbesondere für Initiativproteste (vgl. ebd.).

2.3.4 Implikationen und Herausforderungen für die Planung

In Kapitel 2.3.1 wurde verdeutlicht, dass Akteur*innen, Inhalte und Verfahren der räumlichen Planung zum auslösenden Anlass reaktiver Planungsproteste werden können, dass diese aber auch im Rahmen von situati-

ven Protesten von den Protestierenden adressiert werden, um durch eine Planungsaktivität eine Problemlösung herbeizuführen (vgl. Bertram/Altrock 2020: 194, 197). Gerade Planungsproteste mit situationsbezogenen Anlässen können als „Frühwarnsysteme einer zivilgesellschaftlichen Unzufriedenheit“ (Bertram/Altrock 2020: 196) dienen, die von der Planung bisher nicht erfasst wurde.

Planungsproteste können als Ausdruck einer Unzufriedenheit mit bestehenden Angeboten der bürgerschaftlichen Partizipation verstanden werden, die von den Protestierenden als unzureichend empfunden werden (vgl. Bertram/Altrock 2023: 494). Auslöser der Unzufriedenheit sind häufig strukturelle und prozessuale Faktoren, die von den Protestierenden als Defizite oder Probleme der Planung wahrgenommen werden, z.B. die unzureichende Berücksichtigung zivilgesellschaftlicher Interessen in Planungsprozessen (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 357). Damit verbunden ist das Gefühl einer ungerechten Abwägung durch die planenden Institutionen (vgl. Bertram/Altrock 2023: 494). Planungsbezogene Proteste sind kein Indikator dafür, ob Planungsvorhaben tatsächlich in undemokratischen Prozessen entwickelt werden, sondern spiegeln die Wahrnehmung der Protestierenden wider (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 349).

Proteste können zu einer großen Herausforderung für die Planung werden, da sie das Potenzial haben, Planungsziele und -inhalte zu delegitimieren und im Extremfall sogar politische Mehrheiten für die Umsetzung von Planungsvorhaben zu gefährden und politische Imageschäden zu verursachen (vgl. Bertram/Altrock 2023: 494, 503). Die ausführende Verwaltung ist damit konfrontiert, Protestinhalte in die Prozesse der alltäglichen Planungspraxis integrieren zu müssen, häufig ohne über entsprechende Verfahrensregeln für den Umgang mit Protesten zu verfügen (vgl. Bertram/Altrock 2020: 196). Gleichzeitig ist im Falle von Protestforderrungen, die individuelle Partikularinteressen zum Ausdruck bringen, eine verbesserte Kommunikation auf Verwaltungsseite nötig, die das Gemeinwohlinteresse eines Planungsvorhabens genauer erläutert (vgl. ebd.: 196).

Werden Protestinhalte als qualifizierte Äußerungen anerkannt, kann das Engagement zivilgesellschaftlicher Akteur*innen zu inhaltlichen und prozessualen Planungsänderungen führen (vgl. Bertram/Altrock 2023: 502). Bertram und Altrock (2020: 199) empfehlen angesichts der Normalisierung planungsbezogener Proteste „eine aktive und vertiefte Auseinandersetzung mit Planungsprotest auf allen Ebenen von Planung und Politik“. Im folgenden Kapitel werden strategische Ansätze für den planerischen Umgang mit Protesten diskutiert.

2.3.5 Strategien für den Umgang mit Planungsprotesten

In den vorangegangenen Kapiteln wurde dargestellt, welche Auswirkungen Planungsproteste haben können (Kapitel 2.3.3) und welche Implikationen ihr Auftreten für Planungsträger*innen hat (Kapitel 2.3.4). Daran anknüpfend wird in diesem Kapitel untersucht, welche Formen des Umgangs mit Protesten es aus planungstheoretischer Perspektive gibt.

Der Umgang mit Konflikten und daraus resultierenden Protesten stellt einen zentralen Bestandteil der planerischen Praxis dar (vgl. Hesse/Kühn 2023: 424). Insbesondere bei großen Infrastrukturprojekten ist das Aufeinandertreffen kollidierender Interessen ein alltägliches Phänomen, sodass es in diesem Zusammenhang häufig zu Protesten kommt, mit denen sich die planerischen Entscheidungsträger auseinandersetzen müssen (vgl. Bertram 2015: 82). Für den planerischen Umgang mit Konflikten lassen sich nach Othengrafen und Sondermann (2015: 9 ff.) drei Handlungsansätze unterscheiden:

- (1) **Ignorieren** von Konflikten, da sie als unbedeutende Nebenerscheinungen des Planungsprozesses aufgefasst werden
- (2) **Lösen** der als Störelemente wahrgenommenen Konflikte und Herbeiführung eines Konsenses
- (3) **Akzeptieren** von Konflikten und deren bewusste Integration in Planungsprozesse durch einen offenen Umgang mit Meinungen.

Diese identifizierten Ansätze können auf den Umgang mit Protesten übertragen werden, da Proteste als manifestierte Konflikte zu verstehen sind (s. Kapitel 2.3.2). Die Art des Umgangs mit Protesten wird dabei durch das zugrundeliegende Planungsverständnis bestimmt: Es kann unterschieden werden zwischen dem technokratisch-rationalistischen, dem kommunikativ-deliberativen und dem agonistischen Planungsmodell (vgl. Bertram/Altrock 2023: 495). Welche Konfliktlösungsstrategie im Einzelfall zur Anwendung kommt, hängt u.a. von der Konfliktart (s. Kapitel 2.3.2), den beteiligten Personen, der Art des Planungsverfahrens, den politischen Rahmenbedingungen sowie dem jeweiligen räumlichen Kontext der Planung ab (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 19). Im Folgenden soll genauer analysiert werden, wie der Umgang mit Planungsprotesten innerhalb des jeweiligen Protestverständnisses aussehen kann. Dabei ist zu beachten, dass die Handlungsansätze idealtypisch sind und in der Realität häufig Mischformen auftreten (vgl. ebd.: 15).

Konflikte ignorieren – das technokratisch-rationalistische Planungsverständnis

Das technokratisch-rationalistische Planungsverständnis geht davon aus, dass eine hoheitliche Planung durch Fachexperte*innen am besten geeignet ist, um gesellschaftliche Bedürfnisse zu identifizieren und abzuwegen und so die Anforderungen von Planungsaufgaben zu bewältigen (vgl. Bertram/Altrock 2023: 495). Dies impliziert, dass die Planung einer rationalen Logik folgt und in der Lage ist, Zielkonflikte und Alternativen objektiv und nutzenorientiert abzuwegen (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 15). Da den Bürger*innen die Kompetenz abgesprochen wird, rationale Entscheidungen treffen zu können, werden auftretende Proteste als eher zu vernachlässigende Einzelfälle verstanden, durch die die Grundsätze des planerischen Handelns nicht hinterfragt werden müssen (vgl. ebd.: 16). Die im Rahmen von Protesten von der Zivilgesellschaft vorgebrachten Forderungen und Vorschläge werden häufig abgelehnt; stattdessen wird auf der Korrektheit des planerischen Handelns beharrt, um die die Arbeit der planenden Expert*innen nicht zu delegitimieren (vgl. ebd.: 361 f.). Dem technokratisch-rationalistischen Planungsverständnisses kann als Kritik entgegengehalten werden, dass es durch den Anspruch einer objektiven Abwägungsentscheidung die von Protestierenden formulierten Forderungen entpolitisirt (vgl. Bertram/Altrock 2023: 494 f.).

Konflikte lösen – das kommunikativ-deliberative Planungsverständnis

Einen anderen Ansatz verfolgt das kommunikativ-deliberative Planungsverständnis. Es geht davon aus, dass planerische Entscheidungen durch einen kompromissorientierten Ausgleich unterschiedlicher Interessen legitimiert werden (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 16). Durch kooperative, ergebnisoffene und transparente Planungsprozesse, an denen zivilgesellschaftliche Akteur*innen gleichberechtigt teilhaben, die gemeinsam mit den Planungsträger*innen über alternative Lösungsvorschläge beraten, soll Konflikten proaktiv vorgebeugt werden (vgl. ebd.: 16 f.). Planungsverfahren werden somit als interaktive Prozesse aufgefasst (vgl. Hesse/Kühn 2023: 428). Obwohl dem kommunikativ-deliberativen Planungsverständnis ein deutlich demokratischeres Grundverständnis innewohnt, gibt es verschiedene Ansatzpunkte für eine kritische Auseinandersetzung mit diesem Planungsverständnis. Da nicht alle zivilgesellschaftlichen Akteur*innen über die gleichen Ressourcen verfügen, besteht die Gefahr der Überrepräsentation einer bestimmten Gruppe und der Vernachlässigung der Belange einer anderen (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 17). Zudem besteht die Gefahr, dass die am Interessenaustausch beteiligten Akteur*innen nicht die bestmögliche Lösung für eine planerische Fragestellung anstreben, sondern lediglich einen Minimalkonsens herstellen (vgl. ebd.: 18). Des Weiteren ist festzuhalten, dass die abschließende Entscheidungskompetenz auf Seiten der Planungsträger*innen verbleibt und Beteiligung als Legitimations- und Konfliktvermeidungsstrategie verstanden werden kann (vgl. ebd.: 363). Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass die Wahrscheinlichkeit von Protesten durch ein kommunikativ-deliberatives Handeln der Planung gemindert, aber nicht ausgeschlossen werden kann.

Konflikte akzeptieren und integrieren – das agonistische Planungsverständnis

Das agonistische Planungsverständnis bewertet Konflikte grundsätzlich positiv und betont ihre Kraft „als produktive Ressource auf der Suche nach Problemlösungen“ (Hesse/Kühn 2023: 423). Im Gegensatz zum kommunikativ-deliberativen Planungsverständnis plädiert es für einen proaktiven Umgang der Planung mit latenten und manifestierten Konflikten (vgl. Kühn/Sommer 2023: 10). Die Existenz von Konflikten wird als alltägliches Phänomen planerischer Entscheidungsprozesse angesehen – gegensätzliche Interessen und Meinungsverschiedenheiten gelten in diesem Zusammenhang als fast unvermeidbar (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 18 f.). Mit Hilfe des agonistischen Ansatzes können in einem konfliktbehafteten Umfeld planerische Handlungsfähigkeit hergestellt und Entscheidungen legitimiert werden (vgl. Bertram/Altrock 2023: 503 f.). Die Kritik am agonistischen Ansatz konzentriert sich bisher insbesondere darauf, dass er stark in der Planungstheorie verhaftet ist und keine klar benannten Handlungsempfehlungen für die planerische Praxis formuliert (vgl. Hesse/Kühn 2023: 431). Darüber hinaus ist bisher nur unzureichend herausgearbeitet worden, wie die selbstverständliche Anerkennung von Konflikten für die Planung nutzbar gemacht werden kann (vgl. Bertram/Altrock 2023: 496).

Die Ausführungen zeigen, dass der Umgang mit Protesten davon beeinflusst wird, welches Planungsverständnis die handelnden Akteur*innen besitzen. In der Planungstheorie besteht weitgehend Konsens darüber, dass eine Verbesserung der planerischen Verfahren und ihrer öffentlichen Kommunikation die wirksamste Reaktion auf Planungsproteste darstellt und die Möglichkeit bietet, Fehlinterpretationen von Protestierenden aufzuklären und Planungsfehler zu korrigieren (vgl. Bertram/Altrock 2020: 186).

3. Grundlagen der Radverkehrsplanung

3.1 Rechtlicher, technischer und politischer Rahmen

Die Radverkehrsplanung ist als Fachplanung Bestandteil der öffentlichen Raumplanung (vgl. Kuscher 2023: 82). Ziel der Radverkehrsplanung ist die Gewährleistung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs für den Radverkehr unter Beachtung der Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer*innen (vgl. FGSV 2010: 15). Bei der Planung von Radverkehrsanlagen sind verschiedene rechtliche Vorgaben, technische Regelwerke und politische Planungsinstrumente zu berücksichtigen.

Die übergeordnete Rechtsgrundlage der Radverkehrsplanung ist das Straßenverkehrsgesetz (StVG). Dessen Regelungen werden durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) konkretisiert, die auch die Straßenbenutzung durch den Radverkehr regelt:

„Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; andernfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden. Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.“ (§ 2 Abs. 4 Satz 1 und 2 StVO)

Die StVO legt Vorschriftenzeichen fest, darunter die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht (Zeichen 237 StVO), eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Zeichen 240 StVO), eines getrennten Rad- und Gehwegs (Zeichen 241 StVO) sowie eines Radverkehrsverbots auf der Fahrbahn (Zeichen 254 StVO). Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ (VwV-StVO) regelt die rechtliche Anwendung der in der StVO festgelegten Inhalte (vgl. ADFC 2021). Seit der Novelle aus dem Jahr 2021 definiert sie die „Vision Zero“ – das Verhindern von Verkehrsunfällen mit Todesfolge – als oberstes Ziel der StVO (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwV-StVO).

Die wichtigsten technischen Regelwerke für die Planung von Radverkehrsanlagen sind die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) und die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben werden (vgl. FGSV 2010; FGSV 2006). Die RASt thematisiert die bauliche Straßengestaltung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungsansprüche an den Straßenraum und empfiehlt Lösungen für typische Entwurfssituationen (vgl. FGSV 2006: 33 ff.) sowie für spezifische Entwurfselemente, darunter die Führung des Radverkehrs (vgl. ebd.: 82 ff.). Die ERA ergänzt die RASt und enthält vertiefende Empfehlungen für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen (vgl. FGSV 2010: 7). Zentrale Inhalte der ERA sind Empfehlungen zur Führung des Radverkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (vgl. ebd.: 22 ff.) und an Knotenpunkten (vgl. ebd.: 37 ff.).

Neben den technischen Regelwerken gibt es auf verschiedenen politischen Ebenen Konzeptpläne für die Radverkehrsplanung. Auf Bundesebene legt der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) die Ziele der deutschen Radverkehrspolitik fest (vgl. BMDV 2022). Einige Bundesländer haben Leitfäden zur Gestaltung von Rad-

infrastrukturmaßnahmen veröffentlicht (vgl. ADFC/DStGB 2021: 27) oder sogar eigene Landesradverkehrspläne erarbeitet (vgl. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2021). Gemeinden, Städte und Landkreise können außerdem eigene Radverkehrskonzepte erstellen, in denen sie Ziele und Maßnahmen für die Radverkehrsplanung festlegen, die wiederum als zentrale Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen (vgl. FGSV 2010: 8).

3.2 Radverkehrsinfrastruktur

Im Folgenden werden die wichtigsten Führungsformen für den Radverkehr sowie weitere radverkehrsrelevante Infrastrukturelemente und Regelungen kompakt dargestellt, die insbesondere für das Verständnis der Fallbeispiele hilfreich sind.

Bei der **Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn** im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr werden keine baulichen oder gestalterischen Anpassungen vorgenommen (s. Abb. 2) (vgl. FGSV 2010: 22). Die Verträglichkeit dieser Führungsform wird maßgeblich von der Kfz-Belegung und der Fahrbahnbreite bestimmt und sollte an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen vermieden werden (vgl. ebd.). Mittlerweile machen einige Städte mit „**Sharrows**“ bzw. **Piktogramm-Ketten** – auf der Fahrbahn markierte Fahrrad-Symbole – auf die gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr aufmerksam (vgl. ADFC Frankfurt 2017). Außerdem kann eine **gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr** benutzungspflichtig angeordnet werden (s. Abb. 3) (Zeichen 240 StVO). Die ERA empfiehlt die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr aufgrund des hohen Konfliktpotenzials nur bei geringer Nutzungsintensität (vgl. FGSV 2010: 27).



Abb. 2: Sharrows im Mischverkehr (Julke 2024); Abb. 3: gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr (Region Hannover 2020)

Schutzstreifen für den Radverkehr (**Radschutzstreifen**, s. Abb. 4) werden mit Leitlinien vom Rest der Fahrbahn abgetrennt und mit Fahrradsymbolen markiert (Zeichen 340 StVO). Andere Verkehrsteilnehmer*innen dürfen Radschutzstreifen im Bedarfsfall überfahren, sofern der Radverkehr dadurch nicht gefährdet wird (vgl. FGSV 2010: 22). Die Mindestbreite eines Radschutzstreifens beträgt 1,25 m, die ERA empfiehlt im Re-

gelfall 1,50 m (vgl. ebd.: 23). Radschutzstreifen werden von zivilgesellschaftlichen Initiativen häufig als unsichere Führungsform kritisiert, da sie vom Kfz-Verkehr überfahren werden können und häufig als Halte- und Parkfläche genutzt werden (vgl. ADFC/DStGB 2021: 12; BUND 2023: 8).



Abb. 4: Radschutzstreifen (Giebeler 2014); Abb. 5: Radfahrstreifen (Stadt Köln 2022)

Fahrstreifen für den Radverkehr (**Radfahrstreifen**, s. Abb. 5) sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, die mit einem Breitstrich als Sonderwege von den Kfz-Fahrspuren abgetrennt sind und von anderen Verkehrsteilnehmer*innen nur zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Stellplatzflächen überfahren werden dürfen (vgl. FGSV 2010: 23). Gemäß der ERA sollten Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,85 m aufweisen (vgl. ebd.: 24). Eine Sonderform der Radfahrstreifen sind geschützte Radfahrstreifen („**Protected Bike Lanes**“, s. Abb. 6), die durch Trennelemente (z.B. Baken oder Poller) und Sperrflächen von den Kfz-Fahrspuren und den Parkraumflächen abgetrennt sind (vgl. ADFC/DStGB 2021: 16). Protected Bike Lanes gelten für Radfahrer*innen als besonders attraktive Führungsform, da sie ein hohes Sicherheitsgefühl vermitteln (vgl. Hardinghaus 2021: 21). Sie sind bislang kein Bestandteil der ERA und der RASt, haben aber bereits Einzug in lokale Richtlinien wie die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) gefunden (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2022: 90). In einigen Städten (z.B. Berlin) werden auch temporäre geschützte Radfahrstreifen („**Pop-up-Bikelanes**“, s. Abb. 7) eingesetzt, die mit gelben Fahrbahnmarkierungen und Leitbaken realisiert werden und als evaluierbare Übergangslösung bis zur Umsetzung einer dauerhaften Radverkehrsanlage dienen (vgl. ADFC/DStGB 2021: 17).



Abb. 6: Protected Bike Lane (Zinken 2018); Abb. 7: Pop-Up-Bikelane (Hitij 2020)

Baulich angelegte Radwege (s. Abb. 8) sind durch Bordsteine, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt (vgl. FGSV 2010: 24). Ihre Benutzungspflicht wird durch Zeichen 237 StVO (benutzungspflichtiger Radweg) oder Zeichen 241 StVO (getrennter Rad- und Gehweg) angeordnet (ebd.). Die ERA empfiehlt für baulich angelegte Radwege an Hauptverkehrsstraßen eine Regelbreite von 2,00 m (Mindestbreite: 1,60 m) (vgl. ebd.: 25). Sie vermitteln ein höheres Sicherheitsgefühl als auf der Fahrbahn angelegte Radschutzstreifen (vgl. ADFC/DStGB 2021: 20; Hardinghaus 2021: 21), sind aber im Vergleich zu anderen Führungsformen mit einem höheren Planungs- und Realisierungsaufwand verbunden (vgl. BUND 2023: 7). In besonderen Fällen dürfen baulich angelegte Radwege als **Zweirichtungsradwege** (s. Abb. 9) freigegeben werden, wenn die Konfliktpunkte ausreichend gesichert sind (vgl. ebd.: 26). Das Regelmäß für Zweirichtungsradwege beträgt 2,50 m, um eine sichere Begegnung von Radfahrer*innen zu gewährleisten (vgl. ebd.).



Abb. 8: Baulich angelegter Radweg (Ueding 2023); Abb. 9: Zweirichtungsradweg (Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf 2025)

Eine Sonderform baulich getrennter Radwege sind die „**Kopenhagener Radwege**“ (s. Abb. 10), bei denen der Radverkehr durch Bordsteine und einen geringen Höhenunterschied vom Kfz- und Fußverkehr getrennt wird (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2022: 96). ERA und RASt sehen diese Führungsform für den Radverkehr bisher nicht vor, Kopenhagener Radwege sind aber z.B. bereits Bestandteil der ReStra in Hamburg, wo ein Regelmäß von 2,75 m und ein Mindestmaß von 1,85 m empfohlen wird (vgl. ebd.: 92). **Radschnellwege** (s. Abb. 11) werden vor allem auf längeren Strecken angelegt und dienen so dem Alltagsradverkehr von Pendler*innen (vgl. ADFC/DStGB 2021: 22). Sie werden in der Regel unabhängig vom Kfz- und Fußverkehr geplant und haben eine Mindestbreite von 3 m (einspurig) bzw. 4 m (zweispurig) (vgl. ebd.).



Abb. 10: „Kopenhagener Radweg“ (Michalke 2019); Abb. 11: Radschnellweg (Regionalverband FrankfurtRheinMain 2020)

Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO) (s. Abb. 12) dienen primär dem Radverkehr und dürfen von anderen Fahrzeugen nur befahren werden, wenn die Anordnung mit einem entsprechenden Zusatzzeichen (z.B. „Anlieger frei“) ergänzt wird (vgl. FGSV 2010: 60; FGSV 2006: 86). In Fahrradstraßen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und Radfahrer*innen dürfen nebeneinander fahren (vgl. FGSV 2010: 60; Hummel/Klein 2021: 69 f.). Die ERA empfiehlt die Einrichtung von Fahrradstraßen insbesondere auf Abschnitten mit einem hohen Radverkehrsaufkommen (vgl. FGSV 2010: 60). Von Nutzer*innen werden Fahrradstraßen als äußerst positiv bewertet (vgl. Hardingham 2021: 21). Darüber hinaus kann eine **Fahrradzone** (Zeichen 244.3 StVO) (s. Abb. 13) ausgewiesen werden, die ähnlich wie eine Fahrradstraße den Radverkehr priorisiert, aber keine Vorfahrtsstraße ist, sondern der Regelung „rechts vor links“ folgt (vgl. Stadt Kassel 2024; Stadt Straubing 2022).



Abb. 12: Fahrradstraße (Stadt Augsburg 2025); Abb. 13: Fahrradzone (Kreisstadt Mettmann 2023)

Neben den dargestellten Führungsformen gibt es Gestaltungselemente für sichere Radverkehrsanlagen. An Kreuzungsbereichen besteht für Radfahrer*innen ein besonders hohes Unfallrisiko, weshalb die Schaffung von **geschützten Kreuzungen** ein integraler Bestandteil der sicheren Gestaltung von Radverkehrsanlagen ist (vgl. ADFC/DStGB 2021: 21). Gestaltungselemente für die sichere Umgestaltung von Kreuzungen sind u.a. vorgezogene, geschützte Halteflächen für den Radverkehr, Schutzinseln zwischen Kfz- und Radverkehr und Verkehrsinseln in der Fahrbahnmitte (s. Abb. 14) (vgl. ADFC/DStGB 2021: 21; BUND 2023: 10). Auch die ERA enthält Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten (vgl. FGSV 2010: 37 ff.).

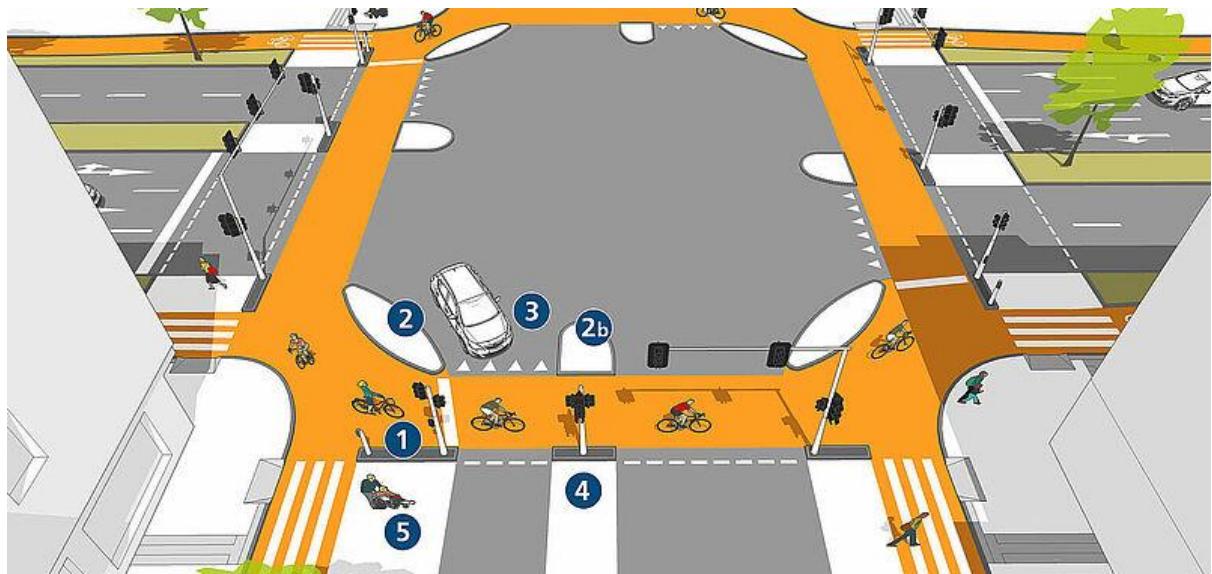


Abb. 14: Konzept für einen geschützten Kreuzungsbereich (1: vorgezogener, aufgeweiteter Aufstellbereich; 2: Schutzzinsel zwischen Kfz und Radfahrer*innen; 2b: in den Kreuzungsbereich verlängerte Mittelinsel auf der Fahrbahn; 3: Kfz-Wartebereich; 4: Verkehrsinsel in der Fahrbahnmitte; 5: Fußgängerinsel (vgl. ADFC/DStGB 2021: 21)) (Schwendy 2025)

Zur Beruhigung und Lenkung des Verkehrs können **modale Filter** (s. Abb. 15) eingesetzt werden, sodass z.B. bestimmte Durchfahrten für den Kfz-Verkehr gesperrt, aber für den Radverkehr befahrbar bleiben (vgl. ADFC 2025b). Als modale Filter können Verkehrszeichen, bauliche Sperren (z.B. Poller) oder Stadtplätze dienen (vgl. ADFC/DStGB 2021: 19). Neben den baulichen Gestaltungselementen können auch verkehrsrechtliche Maßnahmen wie die Einrichtung von **Tempo-30-Zonen** (Zeichen 274.1 StVO) zur Förderung des Radverkehrs beitragen (vgl. ADFC 2025a; Umweltbundesamt 2017: 4).



Abb. 15: Modale Filter (Ökolöwe 2024); Abb. 16: Fahrradabstellanlagen (Stadt Dinslaken 2025)

Das Aufgabenfeld der Radverkehrsplanung umfasst neben der Verkehrsführung auch die Organisation des ruhenden Radverkehrs, also die Planung, Errichtung und Erhaltung von **Fahrradabstellanlagen** (s. Abb. 16). Die Anlagen sollten diebstahlsicher, barrierefrei und nach Möglichkeit witterungsgeschützt geplant und insbesondere an wichtigen Zielorten und Verkehrsknotenpunkten errichtet werden (vgl. ADFC/DStGB 2021: 22). In verschiedenen Normen wie z.B. der DIN 79008 (Stationäre Fahrradparksysteme) werden detaillierte technische Anforderungen für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen formuliert (vgl. HMWVW 2020: 9).

4. Radverkehr als Konfliktfeld

4.1 Das Fahrrad im Kontext sozialer Bewegungen

Für die Auseinandersetzung mit radverkehrsbezogenen Protesten, die planerische Belange berühren, wird zunächst das politische Potenzial des Fahrrads diskutiert. Dazu wird in diesem Kapitel analysiert, welche Rolle das Fahrrad in der Vergangenheit im Kontext sozialer Bewegungen gespielt hat und welche Rolle es heute spielt. Dabei werden drei soziale Bewegungen näher betrachtet, die in der Forschungsliteratur häufig mit dem Fahrrad in Verbindung gebracht werden: die Arbeiterbewegung, die Frauenbewegung und die Umweltbewegung.

Das Fahrrad und die Arbeiterbewegung

Galt das Fahrrad bis in die 1880er Jahre noch als elitäres und für die breite Bevölkerung unerschwingliches Fortbewegungsmittel, verbreitete es sich ab den 1890er Jahren allmählich auch in proletarischen Gesellschaftsschichten (vgl. Bijker 1995: 40). Es ermöglichte den Arbeitern, ihren räumlichen Aktionsradius und damit auch ihren politischen Horizont zu erweitern (vgl. Horton 2009: 7). Für die Arbeiterorganisationen nahm das Fahrrad eine Schlüsselfunktion ein, da es ihnen die Möglichkeit gab, Arbeiter in schwer erreichbaren Gebieten direkt anzusprechen (vgl. Furness 2005: 59). Damit trug es zur Verbreitung sozialistischer Ideen in der Arbeiterklasse bei (vgl. Horton 2009: 19). In Deutschland wurde beispielsweise 1896 in Offenbach der „Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität“ (ARS) gegründet (vgl. Timmermann 1973: 19). In einer Zeit, in der sozialdemokratische und sozialistische Vereine von staatlicher Seite unterdrückt wurden, spielte der ARS eine wichtige Rolle bei der Politisierung seiner Mitglieder, die fast ausschließlich aus der Arbeiterschaft stammten (vgl. Furness 2005: 62).

Das Fahrrad und die Frauenbewegung

Im Mittelpunkt der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Fahrrad als Symbol der Frauenbewegung stehen die radfahrenden Frauen im viktorianischen England des ausgehenden 19. Jahrhunderts. In dieser Zeit entwickelte sich das Radfahren zur sportlichen Aktivität mit der größten weiblichen Präsenz (vgl. Walvin 1978: 93). Gleichzeitig war das Radfahren von Frauen mit gesellschaftspolitischen Implikationen verbunden (vgl. Horton 2009: 2). Ähnlich wie für die Arbeiterklasse bedeutete das Fahrrad auch für Frauen – vor allem aus wohlhabenden Schichten – einen Zugewinn an individueller Mobilität und eröffnete damit neue Möglichkeiten der Teilhabe am öffentlichen Leben (vgl. Furness 2005: 65). Frauen war es nun möglich, die ihnen auferlegten räumlichen Beschränkungen aufzubrechen, größere Distanzen selbstständig zurückzulegen und damit ihren räumlichen Erfahrungshorizont zu erweitern (vgl. Horton 2009: 4). Durch die Befreiung von sozialen Kontrollmechanismen konnten Frauen an Orte gelangen, die ihnen zuvor nur schwer zugänglich waren (vgl. Holt 1989: 122). Ein Extrembeispiel aus dieser Zeit ist die Amerikanerin Annie Londonderry, die in den Jahren 1894 und 1895 als erste Frau mit einem Fahrrad die Welt umrundete (vgl. Lopez 2020: 111).

Dem Fahrrad wird eine wichtige Rolle innerhalb der Frauenbewegung zugeschrieben, da es den feministischen Drang nach Emanzipation förderte (vgl. Horton 2009: 4). Durch die neu gewonnenen Freiheiten entwickelte es sich zu einem feministischen Symbol für das Streben nach mehr Selbstbestimmung und Unabhängigkeit der Frau (vgl. Holt 1990: 121 f.). Das Fahrradfahren stellte traditionelle Vorstellungen von Weiblichkeit in Frage, da es Frauen die Möglichkeit bot, sich unabhängig von ihren männlichen Bezugspersonen zu bewegen und autonom zu sein (vgl. ebd.: 124). Es wirkte sich auf die Bedeutung der Ehe und die Arbeitsmöglichkeiten von Frauen aus und beeinflusste Sprache und Mode (vgl. Marks 1990: 184). Der politisch engagierte Teil der Frauen, der das Fahrrad als Instrument des weiblichen Emanzipationskampfs begriff, galt als Verkörperung der „Neuen Frau“ (vgl. Horton 2009: 3). Eine prominente Vertreterin dieses Konzepts war Elizabeth Stanton, die das Fahrrad als Instrument der Befreiung verstand und andere Frauen dazu ermutigte, es als Vehikel zu nutzen, um sich den gesellschaftlichen Normen, die Frauen auferlegt wurden, zu widersetzen (vgl. Furness 2005: 69). Es ist jedoch zu beachten, dass das Fahrrad nicht für alle Frauen die gleiche Bedeutung hatte. Neben denjenigen, die es als integralen Bestandteil der Frauenbewegung betrachteten, gab es auch Frauen, die sich damit „begnügten“, individuelle Freiheiten zu erlangen (vgl. ebd.: 67 f.).

Wenig überraschend wurden Frauen, die ihrem Emanzipationsbestreben durch das Fahrradfahren Ausdruck verliehen, in der patriarchalisch geprägten Gesellschaft des späten neunzehnten Jahrhunderts von vielen Akteur*innen sehr kritisch gesehen. Viele Männer, die kirchlichen Verbände, aber auch konservative Frauenvereinigungen waren der Ansicht, dass das Fahrradfahren nicht mit den gesellschaftlichen Konventionen und dem Frauenbild dieser Zeit vereinbar sei (vgl. Furness 2005: 65).

Auch wenn die Geschichte der Frauenbewegung eine Geschichte mit vielen Variablen war (und ist), so lässt sich doch festhalten, dass das Fahrrad in der frühen Frauenbewegung eine wichtige Rolle gespielt hat. In der zeitgenössischen Literatur wird zum Teil die Position vertreten, dass das Radfahren für Frauen bis in die Gegenwart als ein Akt der Emanzipation fungiert, mit dem diese die gesellschaftlichen Konventionen ihrer Kultur herausfordern können (vgl. Rérat et al. 2024: 68). Gleichzeitig besteht bis heute in vielen Ländern ein starker „Gender Cycling Gap“. Damit ist gemeint, dass Radfahren bis heute eine männlich dominierte Aktivität ist, die von Frauen seltener ausgeübt wird (vgl. Battiston et al. 2023: 2).

Das Fahrrad und die Umweltbewegung

Eine Renaissance als politisch aufgeladenes Verkehrsmittel erlebte das Fahrrad mit dem Aufkommen der „Neuen sozialen Bewegungen“, insbesondere als ein Symbol der Umweltbewegung ab den 1970er Jahren. In dieser Zeit, die umweltpolitisch von den Ölkrisen geprägt war, kam es vermehrt zu Protesten (vgl. Othengrafen/Sondermann 2015: 87). Im Kampf gegen Umweltprobleme, darunter auch die Auswirkungen der Massenautomobilisierung, etablierte sich das Fahrrad als ein zentrales Mittel des umweltpolitischen Protests (vgl. Levels 2020: 397). Während das Automobil als Verkörperung kapitalistischer Umweltzerstörung gebrandmarkt wurde, sahen Umweltaktivist*innen im Fahrrad eine nachhaltigere Alternative, die symbolhaft für eine umweltschonende Art des Wirtschaftens stand (vgl. Dekker 2022: 287). Das Fahrrad wurde so zu einem integralen Bestandteil der kollektiven Identität der Umweltbewegung (vgl. Levels 2020: 388 f.). Es verwundert

somit nicht, dass sich in fast allen westlichen Demokratien auch konsumkritische und umweltbewusste Gruppen formierten, die das Fahrrad(fahren) bewusst in den Mittelpunkt ihrer ökologischen Agenda stellten (vgl. Stoffers 2021: 8). Die Betonung des Fahrrads und seines Beitrags zu einer nachhaltigkeitsorientierten Transformation sowie die Kritik an der autozentrierten Gesellschaft – und damit auch an deren Planungskultur – dominierten dabei das Framing. Eine Verbesserung der Situation von Radfahrer*innen im städtischen Verkehrssystem spielte hingegen (noch) eine untergeordnete Rolle (vgl. ebd.).

In West-Berlin protestierten beispielsweise Gruppen wie die „Grünen Radler“, die „Initiative für das Schöneberger Südgelände“ und die „Bürgerinitiative Westtangente“ mit Fahrraddemonstrationen gegen die autozentrierten Planungen der Berliner Regierung und forderten den Schutz der Umwelt und der städtischen Lebensqualität (vgl. Levels 2020: 389). Eine Besonderheit waren die Protestgruppen in den Niederlanden, die die nationale Radverkehrspolitik nachhaltig veränderten (vgl. Dekker 2022; Feddes et al. 2020: 133 ff.). Dies wird in Kapitel 4.3.1 genauer analysiert.

Jenseits des Eisernen Vorhangs entdeckte – etwas zeitversetzt – auch die Umweltbewegung der DDR ab Anfang der 1980er Jahre das Fahrrad als geeignetes Protestmittel. So wurde im Mai 1983 eine „Friedensfahrt ohne Sieger“ nach (Ost-)Berlin organisiert, die als Gegenstück zur zeitgleich stattfindenden Friedensfahrt durch die sozialistischen Bruderstaaten fungierte und auf den verheerenden Zustand der Umwelt zwischen Ostsee und Erzgebirge aufmerksam machte (vgl. Halbrock 1992: 47). Zwischen 1982 und 1984 wurden in Potsdam jährliche Radsternfahrt-Treffen mit mehreren hundert Teilnehmer*innen aus dem gesamten Staatsgebiet veranstaltet (vgl. Beleites 2016: 102). Weitere Fahrraddemonstrationen fanden insbesondere dort statt, wo die Zerstörung der Umwelt am sichtbarsten war. Beispielhaft sei hier eine 1983 vom Hallenser Jugenddiakon Lothar Rochau initiierte Fahrraddemonstration zu den BUNA-Werken in Schkopau genannt, die auf die Luft- und Gewässerverschmutzung durch Industriebetriebe im mitteldeutschen Chemiedreieck aufmerksam machen sollte (vgl. ebd.: 106 u. 124). Auch wenn diese Demonstration von der Volkspolizei gestoppt wurde, verdeutlicht sie die Bedeutung des Fahrrads im Kontext der DDR-Umweltbewegung: Mit der Wahl eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels wurde eine Alternative zum umweltzerstörerischen Kurs des DDR-Regimes aufgezeigt. Der DDR-Oppositionelle Christian Halbrock resümierte rückblickend: „Das Fahrrad wurde zum Symbol.“ (Halbrock 1992: 47).

Bis heute ist das Fahrrad eng mit der Umweltbewegung verbunden. Dabei nimmt es sowohl in umweltpolitischen Diskursen als auch im alltäglichen Leben von Umweltaktivist*innen eine bedeutsame Rolle ein (vgl. Horton 2009: 16). So ist das Radfahren für viele Umweltaktivist*innen ein Statement eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Lebensstils (vgl. McClintock 1992: 15) und gleichzeitig integraler Bestandteil nachhaltiger, emissionsfreier Zukunftsvisionen (vgl. Horton 2009: 16 f.). Diese Sichtweise gilt mittlerweile auch auf politischer Ebene als weitgehender Konsens und ist Bestandteil planerischer Leitbilder wie z.B. der Neuen Leipzig Charta (vgl. BBSR 2021: 17).

Fasst man die Bedeutung des Fahrrads im Rahmen der drei dargestellten sozialen Bewegungen zusammen, so ergibt sich ein klares Bild: das einer historischen Kontinuität der Nutzung des Fahrrads für politische und

soziale Zwecke (vgl. Furness 2005: 69). Dabei zeigt sich, dass das Fahrrad im Kontext sozialer Bewegungen sowohl eine symbolische als auch eine praktische Funktion einnehmen kann (vgl. Horton 2009: 20). Ausgehend von der historischen Genese des Fahrrads innerhalb sozialer Bewegungen wird im folgenden Kapitel der Radaktivismus – also die Nutzung des Fahrrads zur Formulierung politischer Forderungen im Bereich des Radverkehrs – genauer beleuchtet.

4.2 Radaktivismus: Radfahren als politische Strategie

Wie im vorangegangenen Kapitel dargelegt, spielte das Fahrrad seit seiner Etablierung als Fortbewegungsmittel eine wichtige Rolle in verschiedenen sozialen Bewegungen. Im Kontext der thematisierten Bewegungen war das Fahrrad als Mittel des politischen Protests und als Bestandteil alternativer Gesellschaftsentwürfe von Bedeutung. Das Einfordern konkreter Veränderungen für die Situation von Radfahrer*innen in den Städten war hingegen von geringer Relevanz. Dies hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich geändert. Proteste, die auf eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastrukturen abzielen, haben an Dynamik gewonnen. Grundlage dieser Proteste ist die Herausbildung eines spezifischen politischen Selbstverständnisses als Gruppe der Radfahrer*innen und daraus abgeleiteter Formen des politischen Handelns, die als Fahrradaktivismus bezeichnet werden. Motive und Ausprägungen des Fahrradaktivismus bilden den Kern dieses Kapitels.

Die Zunahme des radverkehrspolitischen Engagements lässt sich durch eine starke Zunahme wissenschaftlicher Arbeiten belegen, die sich mit den Ausprägungen, Motivationen und Protagonist*innen des Fahrradaktivismus auseinandersetzen. Diese Arbeiten zeichnen sich häufig durch einen engen Bezug der Autor*innen zur „Szene“ der Fahrradaktivist*innen aus, was sich z.B. in ihrem Engagement in lokalen Initiativen oder Interessenverbänden zeigt (vgl. Cox/Leyendecker 2022: 2). Ein Beispiel für dieses besondere Verhältnis zwischen Aktivismus und Wissenschaft sind die Publikationen des britischen Verkehrsforschers Peter Cox, dessen Monografie „Cycling Activism“ aus dem Jahr 2024 eine wichtige theoretische Grundlage für die weiteren Ausführungen in diesem Kapitel darstellt.

Ist Radfahren politisch?

Die Aktivität des Radfahrens stellt nach Cox nicht per se einen politisch aufgeladenen Akt oder gar eine Form des Protests dar, der ein bewusster Veränderungswille innewohnt (vgl. Cox 2024: 5 ff.). Gleichwohl versteht er das Radfahren als eine soziale Praxis im öffentlichen Raum, sodass jede Fahrt mit dem Fahrrad auch als unausgesprochenes Statement verstanden werden kann, dessen politische Aussagekraft allerdings je nach räumlichem Kontext variiert und in starker Abhängigkeit von gesellschaftlichen Normen steht (vgl. ebd.: 255). Die politischen Implikationen des Radfahrens werden besonders deutlich, wenn Radfahren dort stattfindet, wo die Radverkehrsinfrastruktur unzureichend ist, der (Straßen-)Raum auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs ausgerichtet und von diesem geprägt ist. Wenn sich Radfahrer*innen trotz dieser Einschränkungen in einer autozentrierten Umwelt fortbewegen, kann ihr Handeln als eine Form des Widerstands gegen die Dominanz von Autos im Straßenraum aufgefasst werden (vgl. Batterbury/Manga 2022: 1). Die Zuweisung dieser Motivation von außen ist eine interpretative Zuschreibung durch die Wissenschaft und muss nicht mit den persönlichen Intentionen, die eine Person zum Radfahren bewegen, übereinstimmen.

Politisierung von Radfahrer*innen

Wenn Menschen aus Mangel an Alternativen oder aus ökologischer Überzeugung das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel nutzen und sich in autodominierten Straßenräumen bewegen, kommt es im Laufe der Zeit häufig zu einer kritischen Auseinandersetzung mit der vorgefundenen Aufteilung des Verkehrsraums, in der der Status quo in Frage gestellt wird (vgl. Cox 2024: 41). Die Auseinandersetzung mit identifizierten Missständen kann zur Herausbildung einer spezifischen „Identität“ als Radfahrer*in beitragen, die mit der Festigung (verkehrs-)politischer Positionen und Forderungen verknüpft ist (vgl. ebd.: 55). An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die beschriebene politische Willensbildung durch eine kritische Auseinandersetzung mit dem Zustand des (Verkehrs-)Raums nicht auf Radfahrer*innen beschränkt sein muss, sondern letztlich auch durch andere Verkehrsteilnehmer*innen erfolgen kann, die daraus individuelle Forderungen, z.B. nach ihrem Anteil am Straßenraum, ableiten können (vgl. Levels 2020: 384).

Fahrradaktivismus

Die Ausführungen zur Politisierung des Radfahrens und zur politischen Willensbildung von Radfahrer*innen durch die kritische Einordnung ihrer Rolle im Straßenverkehr stellen eine wichtige Grundvoraussetzung für die Auseinandersetzung mit den Logiken des Fahrradaktivismus dar. Vorangestellt sei, dass es innerhalb der wissenschaftlichen Literatur, die das politisch motivierte Engagement zivilgesellschaftlicher Akteur*innen für Radverkehrsthemen untersucht, kein einheitliches Vokabular gibt. So variiert die Begrifflichkeit in den meisten Fällen zwischen „Cycling Activism“ (u.a. Cox 2024) und „Biketivism“ (u.a. Kwiatkowski 2024: 29). Im Rahmen dieser Arbeit wird zum Zwecke der Übersichtlichkeit der deutsche Begriff Fahrradaktivismus verwendet.

Eng verwandt mit dem Fahrradaktivismus ist der Begriff der Fahrradbewegung, im Englischen „bicycle movement“ genannt (u.a. Golub 2016: 21). Er versteht die Gesamtheit der lokalen Zusammenschlüsse von Radaktivist*innen, die sich für bessere Radverkehrsbedingungen einsetzen, als eigenständige soziale Bewegung. Innerhalb des wissenschaftlichen Diskurses besteht noch keine Einigkeit darüber, ob es eine soziale Bewegung gibt, die als Fahrradbewegung bezeichnet werden kann. Cox sieht die Zuschreibung eines Bewegungscharakters kritisch und vertritt die Auffassung, dass dieser nicht vorschnell für die Beschreibung eines häufig beobachteten Phänomens – hier die Handlungen von Fahrradaktivist*innen – verwendet werden sollte (Cox 2024: 19). Andere Autoren nutzen hingegen bewusst den Begriff der Fahrradbewegung, da sie klare Gemeinsamkeiten in den Handlungsmustern und Argumentationslogiken von Fahrradaktivist*innen identifizieren. Demnach wird unter der Fahrradbewegung eine soziale Bewegung verstanden, die auf die Förderung des Radverkehrs abzielt und Veränderungen in der Aufteilung des Straßenraums einfordert (vgl. Golub 2016: 21).

Cox unterscheidet zwei verschiedene Formen von Fahrradaktivismus: den Fahrradaktivismus im „engeren Sinne“ und den Fahrradaktivismus im „weiteren Sinne“ (vgl. Cox 2024: 7 f.). Bei ersterem stehen die Interessen der Radfahrer*innen im Vordergrund; diese sollen entweder verteidigt werden oder es geht darum, die Rahmenbedingungen für Radfahrer*innen so zu verbessern, dass Radfahren attraktiver wird und mehr Menschen mit dem Rad fahren (vgl. ebd.: 7). Fahrradaktivismus im „weiteren Sinne“ stellt das Fahrradfahren nicht

isoliert in den Mittelpunkt, sondern begreift die Verbesserung der Situation von Radfahrer*innen als integralen Bestandteil eines umfassenderen Transformationsbestrebens, das darauf abzielt, gesellschaftliche Veränderungen im Sinne der Nachhaltigkeit herbeizuführen (vgl. ebd.: 8). Ob ein Protest oder eine andere aktivistische Handlung als Fahrradaktivismus im engeren oder weiteren Sinne zu bezeichnen ist, hängt somit maßgeblich vom Framing der jeweiligen Aktivist*innen ab.

Im Folgenden sollen zentrale Motive herausgearbeitet werden, die Fahrradaktivist*innen in ihrem Handeln von Radfahrer*innen unterscheiden, die sich – im verkehrspolitischen Kontext – als unpolitisch verstehen. Für die Motive des Fahrradaktivismus im weiteren Sinne sei auf die Auseinandersetzung mit dem Fahrrad im Kontext der Umweltbewegung (s. Kapitel 4.1) verwiesen. In aller Regel spielen dabei auch die Motive des Fahrradaktivismus im engeren Sinne eine Rolle. Ein wichtiges Grundmotiv von Fahrradaktivist*innen ist das Einfordern einer sicheren Teilhabe am Straßenverkehr (vgl. Golub 2016: 20). Damit verbunden sind Forderungen zur Förderung des Radverkehrs, die an politische Entscheidungsträger*innen gerichtet werden (vgl. ebd.: 20).

Ein weiteres Motiv des Fahrradaktivismus ist der Kampf für eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenraum (vgl. Kwiatkowski 2024: 29). Dabei werden Aktionen, die dem Fahrradaktivismus zugeordnet werden können, häufig durch eine autozentrierte Aufteilung des Straßenraums provoziert, die Radfahrer*innen marginalisiert und vielfach gefährlichen Situationen ausgesetzt (vgl. Levels 2020: 390). Radaktivist*innen nehmen damit eine bewusste Gegenposition im „Automobilitätsdiskurs der fordristischen Gesellschaftsformation“ (Strüver 2015: 44) ein. Das in der Forderung nach Gleichbehandlung zum Ausdruck gebrachte Gefühl der Ungerechtigkeit ist ein wichtiger Antrieb für Fahrradaktivist*innen. Insbesondere in Lateinamerika stellen viele Radaktivismusgruppen eine bewusste Verknüpfung mit der Forderung des „Rechts auf Stadt“ her (vgl. Cox 2024: 216). Einige Autor*innen (u.a. Castañeda 2020) leiten außerdem aus dem „Gerechtigkeitskampf“ von Radaktivist*innen das Einstehen für ein „Recht auf Mobilität“ ab (vgl. Cox 2024: 216).

Als besonders radikale Ausprägung des Fahrradaktivismus gilt das von John Forester, einem amerikanischen Verkehrswissenschaftler und Fahrradaktivisten, propagierte „Vehicular Cycling“, wonach sich Radfahrer*innen im Straßenverkehr wie Autofahrer*innen verhalten sollten (vgl. Leyendecker 2022: 3). Befürworter*innen dieser Strömung vertreten die Auffassung, dass die Beschränkung des Radverkehrs auf spezielle eigene Wege am Fahrbahnrand die Stellung von Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer*innen zweiter Klasse manifestieren würde und sie stattdessen selbstbewusst ihren Platz auf den Hauptfahrspuren einfordern sollten (vgl. Golub 2016: 23).

Ein wichtiges Merkmal des Fahrradaktivismus ist sein fortlauender Charakter, den er sich mit anderen Formen des Aktivismus teilt: Dabei bilden Teilerfolge nicht das Ende des aktivistischen Handelns, sondern werden als Beiträge zum schrittweisen Erreichen des größeren Ziels, einen gesellschaftlichen Wandel herbeizuführen, betrachtet (Cox 2024: 16). Im Folgenden soll genauer untersucht werden, welcher Mittel sich Fahrradaktivist*innen bedienen, um diese Wandlungsprozesse herbeizuführen.

Praktiken des Fahrradaktivismus

Die Aktionen von Fahrradaktivist*innen finden auf unterschiedlichen Maßstabsebenen statt. Das Spektrum reicht von kleinräumlichen Interventionen auf lokaler Ebene (z.B. begrenzte Fokussierung auf bestimmte Straßenzüge) über die Einmischung in verkehrspolitische Diskurse auf gesamtstädtischer Ebene bis hin zu Projekten auf regionaler Ebene (vgl. Golub 2016: 23 f.). Die Grundidee fahrradaktivistischer Arbeit besteht darin, politischen Druck aufzubauen, um Einfluss auf die Förderung des Radverkehrs zu nehmen (vgl. Kwiatkowski 2024: 29).

Ein zentraler Baustein des Fahrradaktivismus ist dabei der Zusammenschluss von Gleichgesinnten in organisierten Interessengruppen. Als einflussreichste deutsche Interessenvertretung, die sich für die Belange von Radfahrer*innen einsetzt, gilt der „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V.“ (ADFC), dem zahlreiche lokale und regionale Verbandsgruppen angehören (vgl. ADFC 2025c). Er setzt sich als „verkehrspolitischer Verein und Fahrradlobby für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs ein“ (ADFC 2025c). Der „Verkehrsclub Deutschland“ (VCD) versteht sich als Interessenvertretung für umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsformen, zu denen auch das Fahrradfahren gezählt wird (vgl. Monheim/Monheim-Dandorfer 1990: 64). Beide Verbände nehmen im öffentlichen Diskurs eine wichtige Rolle für die Artikulation der Belange des Radverkehrs ein. In einigen Städten können außerdem etablierte lokale Vereine die Funktion einer professionalisierten Interessenvertretung ausfüllen.

In ihrer Funktion entsprechen Akteur*innen wie der ADFC oder der VCD dem Konzept der „organisierten Zivilgesellschaft“. Diese Gruppen können bei der Artikulation ihrer politischen Interessen auf ein umfangreiches Fachwissen zurückgreifen und verfügen über professionalisierte und gewachsene Organisationsstrukturen (vgl. Walter 2015: 261 f.). Durch ihren dauerhaften Charakter haben sie gegenüber neuen Akteur*innen oder nur temporär bestehenden Initiativen einen entscheidenden Vorteil: In ihrer Funktion als thematische Interessenvertretung werden sie von politischen und planerischen Entscheidungsträger*innen als etablierte Akteur*innen wahrgenommen und können unkomplizierter an lokalen (Planungs-)Prozessen partizipieren (vgl. ebd.). Professionalisierte Interessenvertretungen wie der ADFC vermitteln in Planungsprozessen und in öffentlichen Diskursen in der Zivilgesellschaft verankerte Anliegen und kanalisieren diese (vgl. Golub 2016: 28). Durch Lobbyarbeit versuchen sie, lokale Politik mitzustalten (vgl. Walter 2015: 275 f.).

Institutionalisierte verkehrspolitische Verbände beteiligen sich besonders häufig an planungsbezogenen Protesten (vgl. Bertram 2024: 16). Generell stellen öffentlichkeitswirksame Aktionen eine wichtige Ausdrucksform des Fahrradaktivismus dar. Unter radverkehrsbezogenen Planungsprotesten werden im Kontext dieser Arbeit planungsbezogene Proteste verstanden, bei denen durch das Framing der Protestträger*innen ein Bezug zu Aufgaben, Instrumenten oder Akteur*innen der Radverkehrsplanung hergestellt wird. Im folgenden Kapitel wird der Einfluss radverkehrsbezogener Proteste auf die lokale Planungskultur am Beispiel der niederländischen Fahrradproteste in den 1970er Jahren genauer analysiert. Darauf aufbauend werden typische Erscheinungsformen radverkehrsbezogenen Protests in der Gegenwart erfasst und ihr Planungsbezug erläutert.

4.3 Radverkehrsproteste

4.3.1 Exkurs Niederlande: Einfluss historischer Radverkehrsproteste auf die Planung

Ausgehend von der Umweltbewegung, in deren Diskursen das Fahrrad ohnehin eine wichtige Rolle spielte (s. Kapitel 4.1), formierten sich in den 1970er Jahren in den Niederlanden eine Vielzahl von Gruppen, deren Agenda explizit auf die Belange des Radverkehrs ausgerichtet war (vgl. Feddes et al. 2020: 143 f.). Sie waren damit Teil einer länderübergreifenden Protestkultur antikapitalistischer Prägung, die sich gegen die Umweltzerstörung und die Folgen der Massenautomobilisierung aussprach (vgl. Dekker 2022: 282).

Eine wichtige Wegbereiterin der fahrradbezogenen Protestgruppen in den Niederlanden war die anarchistische Provo-Bewegung, die zwischen 1965 und 1967 existierte und mit einigen ihrer Aktionen die Dominanz des Kfz-Verkehrs scharf kritisierte (vgl. Bruno et al. 2021: 525; Dekker 2022: 286). Ein zentrales Element der Proteststrategie von Provo waren provakative, zum Teil ironische Aktionen (vgl. Feddes et al. 2020: 140 f.). Die in der Forschungsliteratur am häufigsten referenzierte Protestaktion von Provo war der „White Bicycle Plan“, der vorsah, alle Autos aus der Amsterdamer Innenstadt zu verbannen und zu diesem Zweck ein System von kostenlosen Leihfahrrädern zu etablieren (vgl. Furness 2005: 77). Ziel des Protests war es, auf die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Stadt – insbesondere die Luftverschmutzung und den hohen Flächenverbrauch – aufmerksam zu machen (vgl. Bruno et al. 2021: 525). Da die meisten der aufgestellten Fahrräder bereits nach kurzer Zeit gestohlen wurden, war die direkte Wirkung der Aktion zwar sehr begrenzt, dennoch hatte die medienwirksame Aktion einen großen Einfluss auf die Wahrnehmung des Fahrrads als alternatives Verkehrsmittel sowie auf die Strategien späterer Protestgruppen (vgl. Feddes et al. 2020: 140 f.). Einen ähnlich großen Einfluss hatte auch die um 1970 entstandene Kabouterbewegung, deren Aktionen sich durch einen sehr konfrontativen Charakter auszeichneten: Zum Protestrepertoire gehörten beispielsweise die Beschädigung von Fahrzeugen und Sitzblockaden, mit denen der Straßenverkehr lahmgelegt wurde (vgl. ebd.: 141).

Ab Anfang der 1970er Jahre entstanden in den Niederlanden zahlreiche Initiativen, die die Grundideen der Provo- und Kabouterbewegung aufgriffen, nämlich den Autoverkehr in den Städten einzudämmen und mehr Raum für nachhaltige Mobilitätsformen wie das Fahrrad zu schaffen (vgl. Dekker 2022: 289). Es bildeten sich landesweit agierende Gruppen wie „Stop de Kindermoord“ („Stoppt den Kindermord“, ab 1973) und lokal verankerte Gruppen wie z.B. die „Werkgroep Dooievaar“ („Arbeitsgruppe Dooievaar“) in Den Haag (1972) und „Amsterdam Autovrij“ („Amsterdam autofrei“, 1974) (vgl. Bruno et al. 2021: 524). Ein wichtiger Schritt der Zusammenarbeit der zahlreichen lokalen und nationalen Fahrradinitiativen war 1975 die Gründung des „Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond“ (ENWB) („Erster und einziger echter niederländischer Radfahrerbund“), der später in „Fietserbond“ („Radfahrerbund“) umbenannt wurde (vgl. Stoffers 2021: 8) (s. Abb. 17).

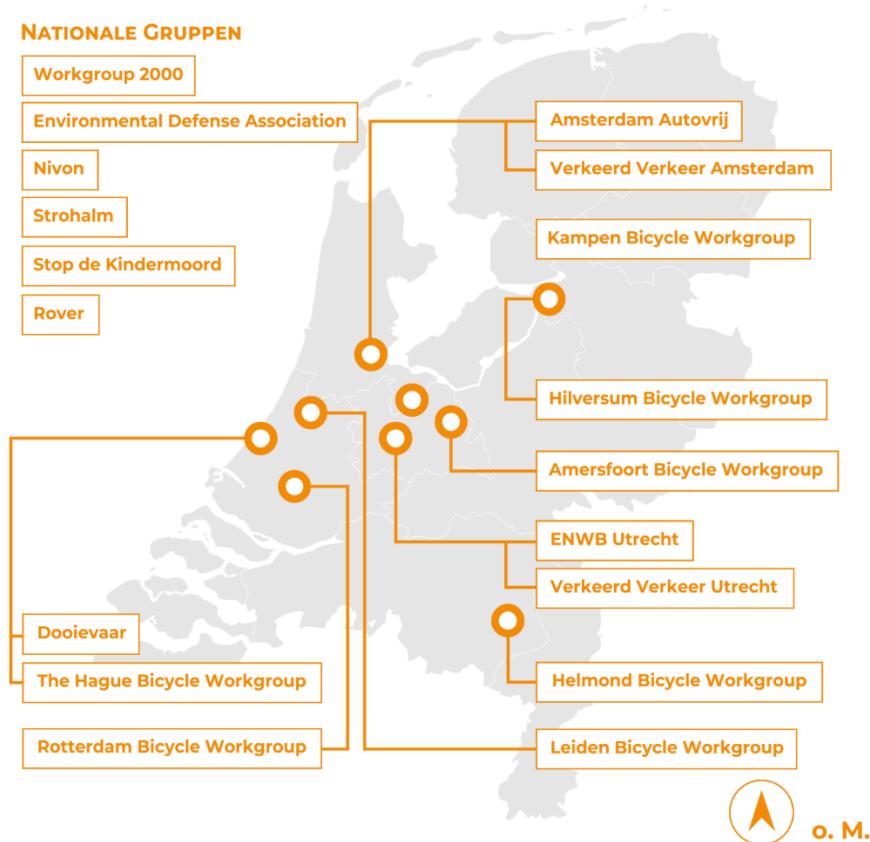


Abb. 17: Gründungsmitglieder der ENWB (eigene Darstellung nach Bruno et al. 2021: 524)

Der Protest der Bewegung „Stop de Kindermoord“ richtete sich gegen die Gefahren, denen Kinder und andere marginalisierte Gruppen im Straßenverkehr ausgesetzt waren, und prangerte zugleich den apathischen Umgang der politischen Entscheidungsträger*innen mit diesem Missstand an (vgl. Feddes et al. 2020: 143). „Stop de Kindermoord“ verwies auf einen dramatischen Anstieg der jährlichen Verkehrstoten: Im Jahr 1970 verunglückten in den Niederlanden 460 Kinder unter 14 Jahren (1950: 278) und 512 Radfahrer*innen (1950: 332) tödlich im Straßenverkehr – dies entspricht einer Zunahme von 65 Prozent bzw. 54 Prozent im Vergleich zu 1950 (vgl. Bruno et al. 2021: 525). Die Initiative verwendete bewusst und konsequent den drastischen Begriff „Kindermord“, da sie der Ansicht war, dass sich die staatlichen Autoritäten durch ihre Untätigkeit des vorsätzlichen Mordes schuldig machten (vgl. Rérat 2024: 156 ff.).

Mit ihrem radikalen Framing konnte die Initiative eine breite Unterstützung in der niederländischen Gesellschaft mobilisieren: Die Gruppe der Unterstützer*innen war ein nahezu vollständiger Querschnitt durch die niederländische Gesellschaft und umfasste auch konservative Kräfte, die sonst nicht als Unterstützer*innen des Radverkehrs in Erscheinung traten (vgl. Feddes et al. 2020: 143). Diese breite Unterstützung ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass Verkehrsunfälle als Thema für viele Personen leichter zu greifen waren als etwa die negativen ökologischen Auswirkungen des Autoverkehrs (vgl. Rérat 2024: 156 ff.). An Orten, an denen Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen waren, organisierte „Stop de Kindermoord“ Protestaktionen wie Fahrraddemonstrationen oder Straßenblockaden, in deren Folge der Straßenraum temporär zum Kinderspielplatz umfunktioniert wurde (vgl. Bruno et al. 2021: 525).

Eine weit verbreitete Aktionsform in der Proteststrategie niederländischer Fahrradinitiativen waren Fahrraddemonstrationen und künstlerische Aktionen im öffentlichen Raum. Beispielsweise legten sich Aktivist*innen der Gruppe „Amsterdam Autovrij“ am Weltfahrradtag 1977 mit Fahrrädern regungslos auf eine zentrale Kreuzung in Amsterdam, um auf die Opfer der autozentrierten Verkehrspolitik aufmerksam zu machen (vgl. Dekker 2022: 293). Das Protestbündnis „Amsterdam Fietst“ („Amsterdam fährt Fahrrad“), zu dem sich „Stop de Kindermoord“, „Amsterdam Autovrij“, der ENWB und weitere Akteur*innen zusammengeschlossen hatten, forderte mit Fahrraddemonstrationen, an denen mehrere tausend Menschen teilnahmen, mehr Sicherheit im Straßenverkehr und eine Verbesserung der Situation von Radfahrer*innen zu fordern (vgl. Feddes et al. 2020: 144).

Die niederländischen Fahrradproteste der 1970er Jahre waren in ihrer Anfangsphase durch ein stark konfrontatives Framing gekennzeichnet, die Aktivist*innen entwickelten aber auch eine ausgeprägte Gegenexpertise zum Thema Radverkehr. Insbesondere das Beispiel der Den Haager Initiative „Dooievaar“ zeigt, wie die Protestierenden ihr fachliches Know-how gezielt zur Vermittlung ihrer Anliegen einsetzten. Dooievaar kritisierte die Den Haager Stadtverwaltung für ihre unzureichende Bereitschaft, die Belange von Radfahrer*innen in der kommunalen Verkehrsplanung zu berücksichtigen (vgl. Dekker 2022: 289). Im Rahmen einer Verkehrsraumanalyse befragte die Initiative Radfahrer*innen nach Gefahrenstellen auf ihren alltäglichen Wegen und identifizierte so Hindernisse für den Radverkehr. Auf der Grundlage dieser akribischen Analysen entwickelten die Mitglieder von Dooievaar ein sogenanntes „Flaschenhalsmemorandum“. Dieses beinhaltete einen Radverkehrsplan für Den Haag, der eine Neuorganisation entsprechend den Bedürfnissen von Radfahrer*innen skizzierte. Zu diesem Zweck sah der Plan u.a. die Umwidmung von Parkraumflächen in Fahrradspuren und die Umprogrammierung von Ampelschaltungen an bestimmten Kreuzungsbereichen vor, um Radfahrer*innen zu priorisieren und zu schützen. Darüber hinaus enthielt das von Dooievaar erarbeitete Memorandum ein „Do-It-Yourself-Manual“ für andere lokale Gruppen sowie eine detaillierte Anleitung für Verwaltung und Lokalpolitik zur Umsetzung der vorgeschlagenen Planungen.

Inspiriert von Dooievaar entwickelten im Laufe der 1970er Jahre zahlreiche Gruppen in anderen Städten ähnliche Pläne, und das Instrument des „Flaschenhalsmemorandums“ wurde zu einem etablierten Mittel der Proteststrategie niederländischer Fahrradinitiativen (vgl. Bruno et al. 2021: 526). Der von Dooievaar praktizierte „Protest durch Selberplanen“ ist Ausdruck eines alternativen Planungsverständnisses, einer Planung von unten („bottom up“), und damit zugleich als Kritik am technokratisch-rationalen Top-down-Verständnis der niederländischen Verkehrsplanung der 1970er Jahre zu verstehen.

Während die Fahrradinitiativen in ihrer Anfangsphase zunächst in einem angespannten Verhältnis zu den kommunalen Entscheidungsträger*innen standen, wurden ab Mitte der 1970er Jahre zunehmend kooperative Ansätze favorisiert (vgl. Dekker 2022: 288). Gleichzeitig wurden Stadtverwaltungen offener gegenüber fahrraufreundlichen Planungsimpulsen (vgl. ebd.; Feddes et al. 2020: 144). Die Annäherung zwischen Aktivist*innen und kommunalen Entscheidungsträger*innen wurde in Amsterdam besonders stark deutlich. Die 1978 neu gewählte Stadtregierung sah in der Förderung des Radverkehrs einen zentralen Baustein für das Konzept einer kompakten Stadt und lud Vertreter*innen der ENWB zur Teilnahme an einer „Werkgroep

Fiets” (Arbeitsgruppe Fahrrad) mit kommunalen Vertreter*innen ein (vgl. Feddes et al. 2020.: 144 f.). Diese Arbeitsgruppe entwickelte zwei grundsätzliche Handlungsempfehlungen für eine fahrradfreundlichere Planungskultur: Erstens sollte ein Radnetzplan für die gesamte Stadt entwickelt und zweitens das Problem der zahlreichen alltäglichen Hindernisse für Radfahrer*innen gelöst werden (vgl. ebd.: 145 f.).

Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Planung und Zivilgesellschaft in Amsterdam, aber auch in anderen niederländischen Städten, beeinflussten die Radverkehrsanliegen der zivilgesellschaftlichen Initiativen die kommunale Verkehrspolitik und die Planungspraxis: Die städtischen Planer*innen nutzten die Gegenexpertise aus der Zivilgesellschaft, um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern (vgl. ebd.: 147 ff.). Einige der Aktivist*innen arbeiteten später selbst in Stadtverwaltungen und trugen dazu bei, die niederländische Verkehrspolitik zu reformieren und einen stärkeren Fokus auf den Radverkehr zu legen (vgl. Dekker 2022: 301). Ab Ende der 1970er Jahre nahm die Länge des Radwegenetzes und der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in den Niederlanden stark zu (vgl. Stoffers 2021: 8).

Die Radverkehrsproteste in den Niederlanden und die Annäherung von Zivilgesellschaft und Planung haben zu einem Paradigmenwechsel in der niederländischen Verkehrsplanung geführt (vgl. Feddes et al. 2020: 151). Einer Übertragbarkeit sind Grenzen gesetzt, da die Niederlande durch die besondere kulturhistorische Bedeutung des Fahrrads und einen auch in den 1970er Jahren im internationalen Vergleich sehr hohen Anteil an Radfahrer*innen günstige Grundvoraussetzungen für die Förderung des Radverkehrs hatten (vgl. Bruno et al. 2021: 530; Dekker 2022: 302; Stoffers 2021: 9). Dennoch zeigt dieser historische Exkurs sehr deutlich, dass zivilgesellschaftliche Radverkehrsproteste und die damit verbundene Gegenexpertise tatsächlich zu einer Veränderung der lokalen – im Falle der Niederlande sogar nationalen – Planungskultur führen können, wenn die politische Gelegenheitsstruktur dies zulässt. Voraussetzung dafür ist die Bereitschaft der kommunalen Verwaltung, sich mit zivilgesellschaftlichen Anliegen ernsthaft auseinanderzusetzen, sowie die notwendige Rückendeckung durch die Politik.

4.3.2 Gegenwärtige Ausprägungen radverkehrsbezogenen Protests

In Kapitel 4.2 wurden Proteste als eine Ausdrucksform des Fahrradaktivismus identifiziert. Die Auseinandersetzung mit den niederländischen Radverkehrsprotesten der 1970er Jahre (Kapitel 4.3.2) hat das Transformationspotenzial zivilgesellschaftlichen Engagements für den Radverkehr verdeutlicht. Im Folgenden werden gegenwärtige Ausprägungen radverkehrsbezogener Proteste und ihr Bezug zur Planung erläutert.

Aktuell zeichnen sich die meisten protesthaften Handlungen von Fahrradaktivist*innen durch einen expressiven Charakter aus (vgl. Kwiatkowski 2024: 29). Beispielhaft dafür steht das Aufstellen weiß gestrichener „**Ghost Bikes**“ an Unfallstellen, mit denen an Radfahrer*innen erinnert wird, die im Straßenverkehr getötet wurden (vgl. Constantini 2017: 4). Sie fungieren damit nicht nur als Orte des Gedenkens für eine verstorbene Person, sondern sind zugleich ein räumlich manifestierter Ausdruck der Gefährdungen, denen Radfahrer*innen im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Als Ausdruck eines (Planungs-)Protests sind diese Aktionen im Rahmen dieser Arbeit allerdings nur dann zu verstehen, wenn mit dem Aufstellen der „Ghost Bikes“ ein konkretes planungsbezogenes Protestanliegen wie z.B. eine Verbesserung der lokalen Radinfrastruktur verknüpft wird.

Critical Mass

Der überwiegende Teil der Forschungsliteratur zu radverkehrsbezogenem Protest beschäftigt sich mit Critical-Mass-Demonstrationen. In diesem Zusammenhang sind beispielhaft die Arbeiten von Cox (2024), Furness (2005; 2007; 2010), Kwiatkowski (2024) und Strüver (2015) zu nennen. Critical-Mass-Fahrten hatten ihren Ursprung 1992 in San Francisco (vgl. Furness 2010: 79). Mittlerweile handelt es sich um ein weltweites Phänomen (vgl. Cox 2024: 209), das auch in vielen deutschen Städten zu beobachten ist (vgl. Hübner 2025; Wenz 2025).

Dem Prinzip des „organisierten Zufalls“ (Fraunholz 2002: 275) folgend treffen sich die Teilnehmer*innen einer Critical Mass in regelmäßigen Abständen (in den meisten Städten einmal pro Monat), um sich gemeinsam auf der Fahrbahn durch den Stadtraum zu bewegen (vgl. Batterbury/Manga 2002: 6; Cox 2024: 209). Die verkehrsrechtliche Grundlage für Critical Mass bildet in Deutschland die StVO:

„Für geschlossene Verbände gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Mehr als 14 Rad Fahrende dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. [...]“ (§ 27 Abs. 1 StVO)

Critical-Mass-Fahrten werden im Kern von keiner bestimmten Gruppe organisiert, stattdessen bilden alle Teilnehmer*innen gemeinsam ein temporäres Kollektiv, das mit dem Start der Critical Mass initiiert und im Fahrtverlauf wieder aufgelöst wird (vgl. Cox 2024: 209; Strüver 2015: 40). Einzig das Datum und der Treffpunkt werden im Vorhinein festgelegt, sodass Critical Mass als „institutionalisierte Spontan-Aktion“ (Strüver 2015: 40) charakterisiert werden kann. Im Zuge der Übernahme der Fahrbahnen erhöhen die Radfahrer*innen ihre Sichtbarkeit im Straßenraum und eignen sich Teilräume an, die sonst vom Kfz-Verkehr dominiert werden (vgl. Furness 2005: 99; Levels 2020: 390; Strüver 2015: 34). Strüver (2015: 45) bezeichnet dieses Vorgehen als „performative Aktion, die [...] vorübergehend den Straßenraum materiell wie diskursiv umdefiniert.“

Eine präzise Definition der Anliegen einer Critical Mass ist nicht möglich, da die Ziele und die Bedeutung einer Critical Mass der kontinuierlichen Interpretation durch die Teilnehmer*innen und die Beobachter*innen der Aktion unterliegen (vgl. Cox 2024: 210; Furness 2007: 82; Strüver 2015: 40). Ein konkretes, ausformuliertes (verkehrs-)politisches Anliegen, das alle Critical-Mass-Aktionen miteinander vereint, gibt es nicht (vgl. Strüver 2015: 39; Williams 2018: 213). Deshalb variiert auch in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Critical Mass die Interpretation dieser Gruppenaktion. Weit verbreitet ist die Interpretation, dass Critical-Mass-Fahrten Ausdruck der Unzufriedenheit von Radfahrer*innen mit der bestehenden Aufteilung des Straßenraums sind und als Kritik an einer als zu autozentriert empfundenen Stadt- und Verkehrsplanung zu verstehen sind (vgl. Cox 2024: 210; Strüver 2015: 39). Furness (2005: 107) interpretiert Critical Mass in diesem Zusammenhang als Ausdruck des Wunsches, dass sich die Gestaltung des öffentlichen Raums am menschlichen Maßstab statt am Automobil orientieren sollte (vgl. Furness 2005: 107). Viele Teilnehmer*innen vertreten das Anliegen, die Sicherheit von Radfahrer*innen durch eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu erhöhen (vgl. Kwiatkowski 2024: 37; Strüver 2015: 39). Der Protestcharakter einer Critical

Mass wird in der Literatur dennoch in Teilen kritisch hinterfragt. So stellte Kwiatkowski (2024: 36) bei einer Analyse von Critical-Mass-Fahrten in Polen fest, dass Critical-Mass-Aktionen von vielen Teilnehmer*innen auch als Möglichkeit angesehen werden, gemeinsam mit Gleichgesinnten das Fahrradfahren zu zelebrieren.

Ob eine Critical Mass als planungsbezogener Protest oder als eine andere Ausdrucksform des Fahrradaktivismus zu werten ist, hängt stets vom Einzelfall ab und wird davon bestimmt, inwieweit im Kontext der Aktionen weiterführende Handlungen mit Protestcharakter stattfinden, die ein klares (planungs-)politisches Anliegen zum Ausdruck bringen (z.B. Plakate oder Social-Media-Beiträge). Zum tatsächlichen Einfluss von Critical-Mass-Fahrten auf die kommunale Planung existieren nur wenige Erkenntnisse. Zwar wird darauf verwiesen, dass Critical-Mass-Demonstrationen in der Vergangenheit punktuell für eine stärkere Auseinandersetzung mit dem Thema Radverkehr gesorgt haben (vgl. Kwiatkowski 2024: 37), eine konkrete Beeinflussung verkehrspolitischer Aushandlungsprozesse auf der lokalstaatlichen Ebene durch Critical-Mass-Fahrten konnte bisher allerdings nicht nachgewiesen werden (vgl. Strüver 2015: 46).

Radentscheide

In vielen deutschen Kommunen wurden ab Mitte der 2010er Jahre mit dem Instrument des Bürgerbegehrens Radentscheide initiiert (vgl. Schäfer 2020: 150). Bürgerbegehren sind Instrumente der unmittelbaren Demokratie und als Anträge für einen Bürgerentscheid zu verstehen (vgl. Neumann 2007: 365). Die konkreten Anforderungen für die Durchführung eines Bürgerbegehrens werden über das jeweilige Landesgesetz geregelt (vgl. Neumann 2007: 366 f.; Schwierz 2022: 22). Erfüllt ein Bürgerbegehren die formalen und materiellen Zulassungsvoraussetzungen, darunter das Erreichen einer bestimmten Zahl an Unterschriften, eine nachvollziehbare Begründung des Anliegens sowie einen plausiblen Kostendeckungsvorschlag, kann ein Bürgerentscheid initiiert werden (vgl. Neumann 2007: 367 ff.). Alternativ kann die Stadtpolitik Verhandlungen mit den Initiator*innen des Bürgerbegehrens aufnehmen und auf diesem Wege auf die Forderungen des lokalen Radentscheids reagieren (vgl. Leininger 2021: 51 f.; Schwierz 2022: 22). Für Radentscheide auf Landesebene wird das Instrument des Volksbegehrens genutzt, um einen Volksentscheid zu erwirken (vgl. Schäfer 2020: 154).

Den Auftakt der Radentscheidbewegung bildete der 2016 initiierte „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin, für den mehr als 100.000 Unterschriften gesammelt wurden (vgl. Levels 2020: 393; von Schneidemesser 2021: 143 ff.). In der Folge war die Berliner Initiative an der Erarbeitung eines Radgesetzes beteiligt, das 2018 als Bestandteil des Berliner Mobilitätsgesetzes beschlossen wurde (vgl. Levels 2020: 393; Schwierz 2022: 21). Bis-her wurden in Deutschland 57 Radentscheide initiiert, darunter 50 Bürgerbegehren in Städten und sieben Volksbegehren (in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg und den Flächenländern Bayern, Brandenburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen (s. Abb. 18) (vgl. Changing Cities e.V. 2025b). Über das Bündnis „BundesRad“ sind die lokalen Radentscheidinitiativen miteinander verbunden (vgl. Changing Cities e.V. 2025a; Schwierz 2022: 22).

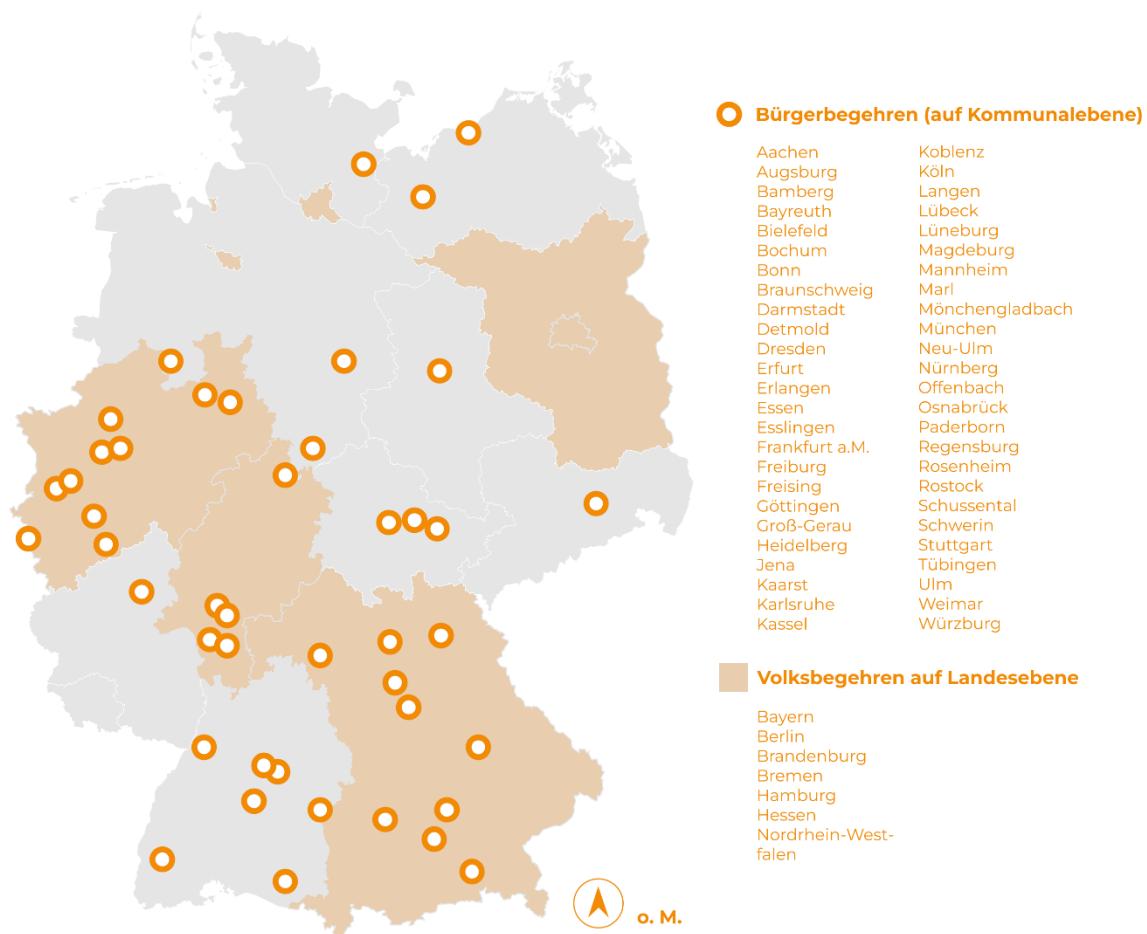


Abb. 18: Radentscheide in Deutschland (eigene Darstellung auf Grundlage von Changing Cities e.V. 2025b)

Die Forderungen der Radentscheide sind sehr ähnlich und umfassen häufig den Ausbau von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, die fahrradfreundliche Umgestaltung von Kreuzungsbereichen und mehr Fahrradabstellanlagen (vgl. Leininger 2021: 55 ff.; Schäfer 2020: 150 f.; Schwierz 2022: 22). Leininger (2021: 53) unterscheidet darüber hinaus zwischen „klassischen Radentscheiden“, deren Forderungen sich primär auf den Radverkehr beziehen, und „atypischen Radentscheiden“, die auch weiterführende Ziele wie die Förderung des Fußverkehrs oder eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums formulieren. Bisher wurde noch kein Bürger- bzw. Volksbegehr formal für zulässig erklärt, weshalb es auch noch zu keinem Bürger- bzw. Volksentscheid kam (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 325-326). Dennoch kam es in vielen Städten zu Verhandlungen zwischen Radentscheidinitiativen und Kommunalpolitik, im Zuge derer die Forderungen der Initiativen teilweise oder vollständig übernommen und politisch beschlossen wurden (vgl. Schäfer 2020: 154; Schwierz 2022: 22). Die Geschwindigkeit der Planung und Umsetzung vereinbarter Maßnahmen für den Radverkehr wird von den lokalen Akteur*innen aus der Zivilgesellschaft jedoch häufig als zu langsam kritisiert (vgl. Bertram/Altrock 2023: 504).

Sowohl Critical-Mass-Veranstaltungen als auch Radentscheide sind als aktivistische Antworten auf eine als unbefriedigend wahrgenommene Situation für Radfahrer*innen zu verstehen, stellen also in der Regel keine

Reaktion auf ein bestehendes Planungsvorhaben dar. Während bei Critical Mass die Kritik an der Bestands-situation im Vordergrund steht, formulieren Radentscheide konkrete Forderungen zur Problemlösung. Auch die Art der Adressierung von Politik und Verwaltung ist sehr unterschiedlich. Im Rahmen von Critical-Mass-Demonstrationen erfolgt selten eine direkte Adressierung, wenngleich Politik und Verwaltung verant-wortlich für die von den Protestierenden kritisierte Bestandssituation sind. Die Initiator*innen von Radent-scheiden wählen für ihren Protest ein Instrument, auf das die kommunalen Entscheidungsträger*innen rea-gieren müssen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Radentscheide als Planungsproteste verstanden werden können, während bei Critical-Mass-Fahrten und anderen fahrradaktivistischen Aktionen wie dem Aufstellen von Ghostbikes der Einzelfall zu betrachten ist.

5. Methodik

5.1 Forschungsdesign

Um die in Kapitel 1.2 formulierten Forschungsziele zu verfolgen und eine hinreichende Beantwortung der daraus abgeleiteten Forschungsfragen zu ermöglichen, muss zunächst ein geeignetes Forschungsdesign konzipiert werden. Die theoretische Auseinandersetzung mit der Forschungsliteratur (s. Kapitel 2, 3 und 4) stellt einen ersten Schritt dar, durch den ein Grundverständnis zu Planungsprotesten etabliert werden konnte. Der empirische Teil dieser Masterarbeit basiert auf den erarbeiteten Erkenntnissen und verfolgt einen Mixed-Methods-Ansatz, also die Kombination qualitativer und quantitativer Forschungsmethoden. Der entwickelte Forschungsprozess besteht aus drei aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten (s. Abb. 19):

1. statistische Auswertung eines Protestdatensatzes,
2. Bearbeitung dreier Fallbeispiele und deren Zusammenführung,
3. Entwicklung eines Entwurfs für ein Policy Paper.

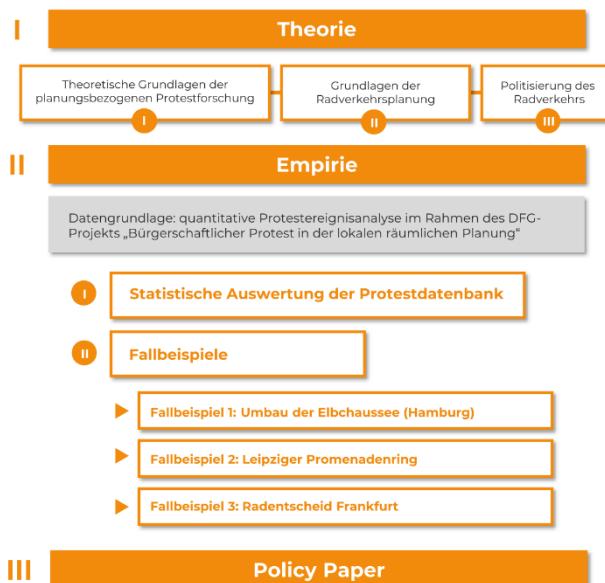


Abb. 19: Quellenherkunft (eigene Darstellung)

Im Folgenden werden die drei Prozessschritte kurz dargestellt; eine detaillierte Erklärung zur Konzeption und Durchführung des jeweiligen Prozessschrittes erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln 5.2 (Statistische Auswertung), 5.3 (Fallbeispiele) und 5.4 (Policy Paper).

Im ersten Teil der empirischen Forschung wird ein Datensatz aus dem DFG-Forschungsprojekt „Bürgerschaftlicher Protest in der lokalen räumlichen Planung“ im Hinblick auf Planungsproteste mit Radverkehrsbezug ausgewertet und statistisch analysiert. Die Daten sind das Ergebnis einer quantitativen Protestereignisanalyse. In diesem ersten Schritt sollen auf Grundlage statistischer Auffälligkeiten prägnante Merkmale radverkehrsbezogener Planungsproteste herausgearbeitet werden. Die Ergebnisse dieser statistischen Auswer-

tung stellen für sich genommen bereits einen erheblichen Erkenntnisgewinn dar. Im Zuge der beiden nachfolgenden Arbeitsschritte des Forschungsprozesses sollen sie weiter kontextualisiert, validiert bzw. falsifiziert werden, um sie für die Planung „verwertbar“ zu machen.

Der zweite Prozessschritt, die kritische Auseinandersetzung mit drei Fallbeispielen, stützt sich auf eine qualitative Forschungsmethodik. Es wurden drei Beispiele ausgewählt, die als besonders spannend erachtet werden und die über eine ausreichende Quellenlage verfügen: der Protest gegen die autozentrierte Umbauplanung der Hamburger Elbchaussee (Kapitel 7), die jahrelangen Proteste für die Schaffung einer sicheren Radinfrastruktur auf dem Leipziger Promenadenring (Kapitel 8) sowie der Frankfurter Radentscheid für bessere Radverkehrsbedingungen in der Mainmetropole (Kapitel 9). Nach der kritischen Auseinandersetzung mit den Beispielen folgt eine vergleichende Zusammenführung der gewonnenen Erkenntnisse (Kapitel 10).

Der abschließende dritte Arbeitsschritt ist konzeptioneller Natur. Dabei wird auf Grundlage der in der statistischen Auswertung sowie den Fallbeispielen gewonnenen Erkenntnissen ein Policy Paper (Kapitel 11) entwickelt, das sich mit der Frage beschäftigt, wie von planerischer Seite mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten und den von den Akteur*innen formulierten Forderungen umgegangen werden kann.

5.2 Statistische Protestdatenauswertung

Wie im Forschungsdesign (Kapitel 5.1) dargelegt, bildet die statistische Auswertung eines Protestdatensatzes den ersten Schritt der empirischen Auseinandersetzung mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten. Aus den Protestdaten können Rückschlüsse auf charakteristische Merkmale dieser Gruppe von Protesten gezogen werden. Die statistische Auswertung dient dem Zweck, empirisch fundierte Erkenntnisse zum Wesen radverkehrsbezogener Planungsproteste zu generieren, und soll zugleich eine Basis für die weiteren Forschungsschritte schaffen. Die Ergebnisse der statistischen Auswertung wurden in die Abwägungsentscheidung über die Auswahl der Fallbeispiele einbezogen.

5.2.1 Herkunft der Daten und Aufbau des Datensatzes

Der Protestdatensatz, der im Rahmen dieser Masterarbeit verwendet wird, entstammt dem Forschungsprojekt „Bürgerschaftlicher Protest in der lokalen räumlichen Planung“, das vom Fachgebiet „Stadterneuerung und Planungstheorie“ der Universität Kassel bearbeitet wurde. Dieses Vorhaben wurde von der Deutschen Forschungsgesellschaft (DFG) gefördert und verfolgte das Ziel, „eine empirisch fundierte Grundlage für eine stärkere Integration der Protest-Perspektive in planungstheoretische Diskurse wie die um Partizipation, Konflikt und Macht [zu] schaffen“ (Universität Kassel 2024). Dazu wurde das planungsbezogene Protestgeschehen in acht deutschen Großstädten zwischen 2005 und 2020 untersucht. Eine umfassende Aufarbeitung der Ergebnisse im Rahmen einer Publikation ist bisher noch nicht erfolgt, allerdings thematisieren die beteiligten Forscher in einigen Beiträgen in Forschungszeitschriften erste Erkenntnisse, die aus der Auseinandersetzung mit den erhobenen Daten gewonnen werden konnten (vgl. Bertram/Altrock 2023; Bertram/Kienast 2023).

Als Methodik wurde eine weiterentwickelte Version des Protest Data Minings (PDM) verwendet, das im Rahmen von Bertrams Dissertation zur Untersuchung des planungsbezogenen Protestgeschehens in Berlin

(Bertram 2018) konzipiert wurde. Die im Rahmen des Forschungsprojekts angewandte PDM-Methodik beruht im Grundsatz auf dem Prinzip der Protestereignisanalyse. Dabei handelt es sich um ein etabliertes Instrument der Protest- und Bewegungsforschung (vgl. Bischof/Quent 2017: 131). Es wurde maßgeblich vom Forschungsprojekt „Prodat“ geprägt, das in den 1990er Jahren das Protestgeschehen in (West-)Deutschland von 1950 bis zur Wendezeit untersuchte (vgl. Rucht 2001: 15).

Im Rahmen einer Protestereignisanalyse wird eine große Menge an Protestinformationen systematisch untersucht und quantifiziert, um eine Grundlage für detaillierte Analysen zu schaffen (vgl. Bischof/Quent 2017: 132). Bei der Interpretation der Daten ist zu beachten, dass die Ergebnisse die Wirklichkeit zu einem gewissen Grad verzerren und diese nur in begrenztem Maße abbilden können, da durch die verwendeten Medien bereits eine Vorselektion hinsichtlich dessen erfolgt, was als „berichtenswert“ gilt (vgl. Rucht et al. 1995: 281). Überdies können mit dem quantifizierenden Ansatz komplexe Akteursprozesse oder die Mobilisierungsstrategien von Protestträger*innen nur schwer wiedergegeben werden (vgl. Koopmans/Rucht 2002: 252). Somit handelt es sich bei der Protestereignisanalyse nicht um ein „verstehendes, sondern nur ein abbildendes Verfahren“ (Bischof/Quent 2017: 132).

Die Protestereignisanalyse nach Rucht wird im Rahmen des PDM erweitert und bezieht auch Online-Quellen und Eigendarstellungen der Protestierenden in die Forschung ein (vgl. Bertram/Kienast 2023: 329). Im Folgenden soll diese Forschungsmethodik kurz skizziert werden, um das Zustandekommen der im Rahmen dieser Masterarbeit verwendeten Daten transparent darzustellen.

Das PDM beruht im Grundsatz auf fünf Verfahrensschritten (s. Abb. 20). In einem ersten Schritt werden Internet-Plattformen für Online-Petitionen (1a), bereits existierende Online-Datenbanken für bestimmte Protestformen (z.B. Bürgerbegehren) (1b) sowie die Online-Archive lokaler Zeitungen (1c) unspezifisch durchsucht, um potenziell geeignete Protestfälle für den weiteren Forschungsprozess zu identifizieren. Im zweiten Schritt werden die gefundenen Fälle anhand von fünf Kriterien auf ihren Planungsbezug überprüft (2). Auf Grundlage der gebildeten Suchbegriffe wird eine Multi-Kanal-Recherche durchgeführt, um weiterführende Quellen für die in 1a, 1b und 1c identifizierten Proteste zu finden (3). Die Suche erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen. Über eine Internet-Recherche werden Eigendarstellungen der Protestierenden gesucht, im Rahmen einer spezifischen Suche in den Online-Archiven einer oder zwei lokaler Zeitungen weitere Artikel. Außerdem erfolgt eine Durchsicht der wichtigsten Social-Media-Plattformen nach Informationen zu den Protesten. Im Anschluss an die Recherche wird jeder Protest im Rahmen einer standardisierten Inhaltsanalyse nach zuvor festgelegten Kriterien auf Grundlage eines Codeblattes ausgewertet (4). Alle ausgewerteten Proteste werden unter Zuhilfenahme aller aufgenommenen Variablen in eine Datenbank eingetragen. Das PDM ist ein zirkuläres Verfahren: Mit Ausnahme des ersten Verfahrensschrittes (1a, 1b und 1c) können alle weiteren Schritte wiederholt werden, wenn während der Recherche zusätzliche Proteste gefunden werden. (vgl. Bertram/Kienast 2023: 330).

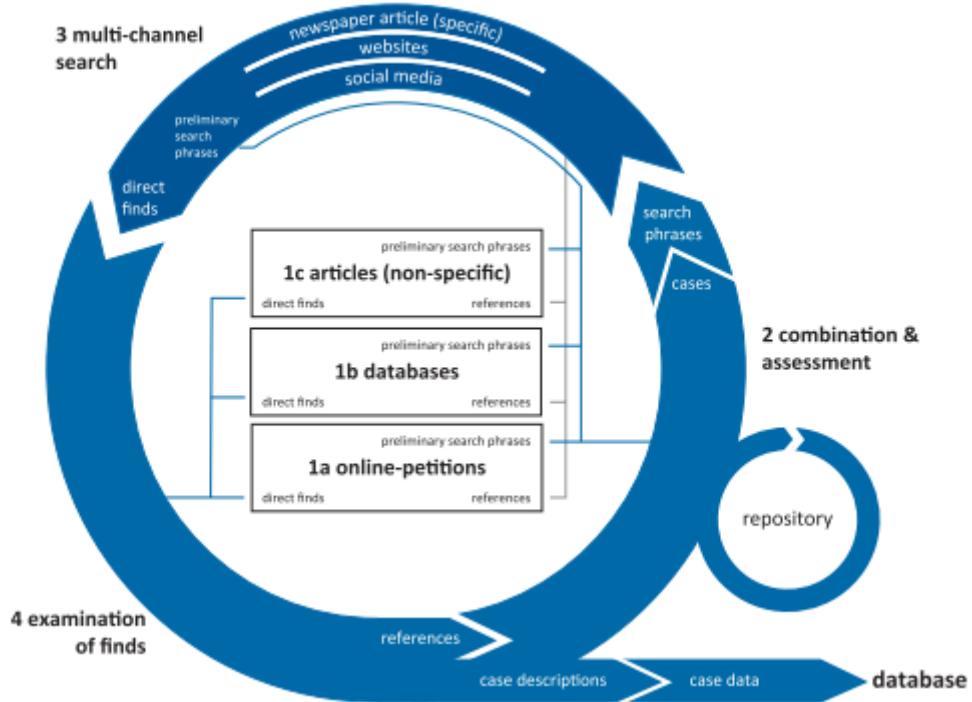


Abb. 20: Forschungsprozess Protest Data Mining (Bertram/Kienast 2023: 330)

Wie bereits dargestellt, wurden alle aus den Quellen identifizierten Informationen mit standardisierten Variablen codiert und – entsprechend ihrer Ausprägung – in die Protestdatenbank übertragen. Diese Variablen lassen sich den Oberkategorien „Protest“, „Planung“ sowie „Wirkungen und Interaktionen“ zuordnen (vgl. Bertram/Kienast 2023: 332). Für alle Variablen, die im Kontext dieser Arbeit von Relevanz sind, erfolgt zu Beginn der jeweiligen Teilauswertung eine kurze Erläuterung, was mit der jeweiligen Variable untersucht wird und welche Merkmalsausprägungen und Unterkategorien es gibt.

5.2.2 Bildung der Stichprobe radverkehrsbezogener Planungsproteste

Der Fokus dieser Masterarbeit liegt auf der Gruppe der radverkehrsbezogenen Planungsproteste, wohingegen der im Rahmen des Forschungsprojekts erarbeitete Datensatz Informationen zu allen Protesten enthält, die einen Planungsbezug aufweisen. Um den Datensatz für die Zwecke dieser Arbeit verwendbar zu machen und detaillierte Analysen durchführen zu können, ist zunächst eine Filterung radverkehrsbezogener Planungsproteste erforderlich.

Zunächst muss definiert werden, was mit dem Radverkehrsbezug eines radverkehrsbezogenen Planungsprotests gemeint ist. Diese Arbeit fasst den Radverkehrsbezug eines Planungsprotests relativ weit: Radverkehr im Allgemeinen oder spezifische Infrastrukturmaßnahmen müssen nicht das dominante Thema eines Planungsprotests sein – es reicht aus, wenn Radverkehrsthemen als gleichberechtigte oder untergeordnete Bestandteile eines Planungsprotests thematisiert werden. Der Radverkehrsbezug wird über das Framing – also Anlässe und Forderungen der Protestierenden – hergestellt.

Im Folgenden soll erläutert werden, wie, ausgehend von den dargelegten Grundprämissen, die Auswahl der zu analysierenden Fälle erfolgt. Einen Wert, der klar benennt, ob ein Planungsprotest einen Radverkehrsbezug aufweist, gibt es nicht. Deshalb erfolgt die Filterung geeigneter Protestfälle in drei Schritten. Zunächst wird überprüft, welchen Protesten in der Datenbank ein Bezug zum Planungsfeld (PLF) „Radwege“ (Unterkategorie der Oberkategorie Mobilität) zugewiesen wurde. Dabei ist es möglich, dass es sich auf eine bereits bestehende, durch den Protest kritisierte Planung oder aber eine eingeforderte Planung handelt. Eine Auswertung nach dieser Merkmalsausprägung filtert aus der Gesamtzahl (3.450) 187 geeignete Fälle heraus. In einem zweiten Schritt erfolgt eine kritische manuelle Überprüfung, ob die herausgefilterten Proteste tatsächlich einen Bezug zum Radverkehr aufweisen. Bei dieser Überprüfung wurden vier Proteste identifiziert, bei denen sich anhand des Framings, der Protestträger*innen und einer kurzen Quellenrecherche kein Radverkehrsbezug feststellen ließ, sodass hier von einer fehlerhaften Datenbankeintragung ausgegangen werden muss.

Selbstverständlich ist es ebenso möglich, dass Planungsproteste mit einem klar vorhandenen Radverkehrsbezug nicht als solche im Planungsfeld „Radwege“ erfasst wurden. Um dieser potenziellen Fehlerquelle entgegenzuwirken, wurden in einem abschließenden dritten Schritt weitere radverkehrsbezogene Planungsproteste identifiziert. Dazu wurde innerhalb des Datensatzes eine Feldsuche durchgeführt, die sich auf die Kategorienpalten „WER“ (wichtigste Protestträger*innen), „WOF“ (Wofür) und „WOG“ (Wogegen) fokussiert. Diese Kategorien ermöglichen in ihrem Zusammenwirken eine Kurzbeschreibung des jeweiligen Planungsprotests. Als Suchbegriff wurde „Rad“ gewählt. Bei Übereinstimmungen mit Fällen, die über das Planungsfeld nicht als radverkehrsbezogene Planungsproteste identifiziert werden konnten, wurde kritisch geprüft, ob ein Radverkehrsbezug besteht. In einigen Fällen war die semantische Übereinstimmung irrelevant, da es etwa um Orte (z.B. Niederrad, Lichtenrade) oder andere Wörter (z.B. links- bzw. rechtsradikal, Tradition) ging. Durch den dritten Auswertungsschritt konnte die Anzahl geeigneter Planungsproteste von 183 auf 215 erhöht werden. Selbstverständlich ist es nicht auszuschließen, dass trotz der schrittweisen Identifikation radverkehrsbezogener Planungsproteste einige Fälle nicht gefunden wurden. Zumindest aber konnte die Anzahl der Fehler durch das sorgfältige Vorgehen erheblich reduziert werden.

5.3 Fallbeispiele

Die Untersuchung quantitativer Protestdaten kann wichtige Erkenntnisse liefern. Aufgrund der quantifizierenden Standardisierung vielschichtiger Prozesse sind sie allerdings zwangsläufig vereinfachend und bilden nicht die Komplexität ab, die dem Verhältnis zwischen Protest und Planung innewohnt. Um ein noch tieferes Verständnis der Wechselwirkungen zwischen Protest und Planung im Radverkehrskontext zu erlangen, werden im Rahmen dieser Masterarbeit drei ausgewählte Fallbeispiele näher untersucht.

Fallbeispiele oder Fallstudien – im Englischen Case Studies genannt – dienen in der Protest- und Bewegungsforschung der Analyse einer exemplarischen Ausprägung eines abgrenzbaren sozialen Phänomens, wobei eine umfangreiche Aufarbeitung des untersuchten Phänomens angestrebt wird (vgl. Snow/Trom 2002: 147). Da-

bei wird in der Regel mit einer Triangulation verschiedener Quellen und (meist qualitativer) Forschungsmethoden gearbeitet (vgl. ebd.). Durch die Nutzung von Fallbeispielen kann ein tieferes Verständnis der einzelnen Proteste erlangt werden, z.B. hinsichtlich der spezifischen Motivationen der Protestträger*innen (vgl. Bischof/Quent 2017: 130). Die Zielsetzung dieser Methode unterscheidet sich von quantitativen Erhebungen: Anstatt aus statistischen Auffälligkeiten theoretische Überlegungen abzuleiten, wird mit der Verwendung von Fallbeispielen das Ziel einer analytischen Generalisierung verfolgt (vgl. Snow/Trom 2002: 164). Bei einer „Multiple Case Analysis“ werden verschiedene Fälle in einem vergleichenden Rahmen untersucht, um Unterschiede innerhalb eines übergeordneten Phänomens herauszuarbeiten und zur theoretischen Reflexion dieses Phänomens beizutragen (vgl. ebd.: 161 f.).

5.3.1 Auswahl der Fallbeispiele

Im Folgenden wird der Entscheidungs- und Abwägungsprozess dargestellt, der der Auswahl der im Rahmen dieser Masterarbeit bearbeiteten Fallbeispiele zugrunde liegt. Eine Grundanforderung war, dass die Fallbeispiele bereits Bestandteil des Protestdatensatzes sind, da sich aus diesem Datensatz die Erkenntnisse ergeben haben, die im Rahmen der Fallbeispieluntersuchungen ein Stück weit validiert bzw. falsifiziert werden sollen. Bei der Entscheidung über die Auswahl der konkreten Fallbeispiele wurden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Grundprämisse war es dabei, Fälle aus drei verschiedenen Städten auszuwählen, um möglichst unterschiedliche Kontexte betrachten zu können. Wichtig war außerdem, dass wesentliche Erkenntnisse aus der statistischen Auswertung abgebildet werden. Daher wurde darauf geachtet, dass sowohl Proteste mit planungsabhängigem Anlass als auch solche mit situativem Anlass vertreten sind – allerdings mit einer stärkeren Gewichtung der situativen Anlässe. Darüber hinaus sollten sowohl Proteste mit kleinräumlichem Ortsbezug als auch Proteste mit gesamtstädtischem Ortsbezug dargestellt werden.

Wesentlich für eine intensive Auseinandersetzung mit dem Einfluss radverkehrsbezogener Planungsproteste auf Planungsprozesse ist ein gut verständlicher Planungsbezug. Singuläre Fahrraddemonstrationen mit einem allgemein gehaltenen Protestframing, aber auch Demonstrationsreihen wie Critical-Mass-Veranstaltungen wurden als wenig geeignet erachtet, da sie nicht eindeutig mit einem konkreten planerischen Handeln in Verbindung gebracht werden können und unklar bleibt, ob überhaupt eine konkrete Einflussnahme auf einen spezifischen Planungsprozess oder die Planungskultur im Allgemeinen stattgefunden hat. Die ausgewählten Beispiele sollten sich zudem durch eine gewisse Komplexität auszeichnen. Dazu gehört ein möglichst vielschichtiges Framing mit unterschiedlichen Anlässen und Forderungen. Des Weiteren war es von Bedeutung, dass sich die Wechselwirkungen zwischen Protest und assoziierter Planung gut erfassen lassen. Schließlich wurde darauf geachtet, dass für die ausgewählten Proteste ausreichend Quellen zur Verfügung stehen und dass es klar benannte Akteur*innen (auf Protest- und Planungsseite) gibt, die für Interviews angefragt werden können. Daher wurde auch darauf geachtet, dass die Proteste nicht zu lange zurückliegen und in den letzten Jahren des Erhebungszeitraums der quantitativen Protestereignisanalyse (ca. ab 2018) aktiv waren. Alle aus den Fallbeispielen gewonnenen Erkenntnisse, die daraus abgeleiteten planungs- und protesttheoretischen In-

terpretationen sowie die Inhalte des entwickelten Policy Papers sind zwangsläufig von der getroffenen Auswahl beeinflusst. Um die Ergebnisse stärker generalisieren zu können, müsste eine umfangreichere Studie mit einer größeren Anzahl von Fallbeispielen durchgeführt werden.

Auf der Grundlage einer Abwägung anhand der beschriebenen Entscheidungskriterien wurden die folgenden drei Beispiele für eine vertiefende Untersuchung ausgewählt:

- (1) der Protest gegen die als autozentriert wahrgenommene Umbauplanung der Hamburger Elbchaussee und für bessere Bedingungen für den Radverkehr (Kapitel 7),
- (2) der Protestkomplex gegen die Radverkehrsbedingungen auf dem Leipziger Promenadenring und für die Schaffung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur (Kapitel 8),
- (3) der Radentscheid Frankfurt für eine bessere Radverkehrsplanung (Kapitel 9).

5.3.2 Quellen für die Auswertung der Fallbeispiele

In Anlehnung an die Forschungsmethode der Case Studies wurden für die triangulative Bearbeitung der Fallbeispiele vier verschiedene Quellenformate ausgewählt, deren Auswertung umfangreiche Erkenntnisse über das jeweilige Fallbeispiel generiert und eine strukturierte Darstellung des spezifischen Protest- und Planungsprozesses ermöglicht. Dabei handelt es sich um (1) Zeitungsartikel, (2) Online-Artikel, (3) Eigendarstellungen der Protestierenden, (4) Planungsdokumente und (5) Interviews mit Akteur*innen, die im Rahmen des Protestprozesses in Erscheinung getreten sind. Alle Inhalte wurden mit Hilfe des Literaturverwaltungsprogramms Citavi ausgewertet.

Zeitungsartikel

Den Kern und zugleich Ausgangspunkt der qualitativen Auseinandersetzung mit den Fallbeispielen bilden lokale Zeitungsartikel. Die Medienberichterstattung spielt eine Schlüsselrolle für die öffentliche Sichtbarkeit von Protesten (vgl. Rucht 2001: 276 f.). Gleichzeitig sind Medienberichte kein vollständiges Abbild der Protestrealität, sondern spiegeln das wider, was von den Journalist*innen als besonders relevant erachtet wird (vgl. Bischof/Quent 2017: 134).

Für jedes der drei Fallbeispiele wurden zwei lokale Zeitungen ausgewählt:

- **Hamburg:** Hamburger Abendblatt und Hamburger Morgenpost
- **Leipzig:** Leipziger Volkszeitung (LVZ) und Leipziger Internetzeitung (LIZ)
- **Frankfurt:** Frankfurter Neue Presse (FNP) und Frankfurter Rundschau (FR).

Über die Zeitungsdatenbank „WISO“ wurden die Zeitungsarchive nach Artikeln durchsucht, die sich mit dem jeweiligen Protest oder der damit in Bezug stehenden Planung befassen. Zu diesem Zweck wurden zunächst allgemeine Suchbegriffe gebildet:

- **Hamburg:** *Elbchaussee AND Rad**
- **Leipzig (LVZ):** *Leipzig* AND (Promenadenring* OR Innenstadtring*) AND Rad**
- **Frankfurt:** *Radentscheid* AND Frankfurt**

Die Ergebnislisten der jeweiligen Suchen wurden nach Artikeln gesichtet, die darauf hindeuten, dass sie das Protestgeschehen oder die assoziierte Planung thematisieren. Artikel mit einem abweichenden Fokus wurden ignoriert. Da es sich bei der Leipziger Internetzeitung um ein digitales Medium ohne Printausgabe handelt, wurde in diesem Fall die Suchmaske für die Identifizierung geeigneter Artikel genutzt. Da diese Suchmaske nicht mit Operatoren wie AND oder OR funktioniert, wurde folgender vereinfachter Suchbegriff genutzt:

- **Leipzig (LIZ):** *Promenadenring sowie Innenstadtring.*

Online-Artikel

Aufbauend auf die Sammlung von Zeitungsartikeln wurden durch eine Internetrecherche zusätzliche Online-Artikel zu den Protesten und den damit verbundenen Planungsprozessen identifiziert. Ergänzend wurden „Zufallsfunde“ aufgenommen, die bei der Suche nach Eigendarstellungen der Protestierenden (3) gesichtet wurden. Dabei handelte es sich in der Regel um Verlinkungen auf den Webseiten der Protestinitiativen.

Eigendarstellungen der Protestierenden

Wesentlich für die Auseinandersetzung mit den gewählten Protesten sind Darstellungen, die von den Protestierenden selbst stammen: sogenannte Eigendarstellungen. Sie ermöglichen es, das Framing und die Argumentationslogik der Protestierenden unabhängig von der medialen Berichterstattung nachzuvollziehen. Um Eigendarstellungen zu identifizieren, wurde in einem ersten Schritt eine Internetrecherche zu den Protesten durchgeführt. Auf diese Weise wurden Webseiten und Social-Media-Kanäle der Protestakteur*innen ausfindig gemacht. Diese wurden akribisch gesichtet und um weitere Eigendarstellungen wie z.B. Konzeptpapiere, Plakate sowie Redebeiträge und Videoaufzeichnungen von Kundgebungen ergänzt, auf die über die Webseiten bzw. Social-Media-Kanälen hingewiesen wurde.

Planungsdokumente

Zum besseren Verständnis der von den Protestierenden kritisierten, initiierten oder begleiteten Planungsprozesse wurden darüber hinaus öffentlich zugängliche Planungsdokumente ausgewertet. Dazu gehören Berichte, Beschlüsse, Broschüren, Pläne, amtliche Pressemitteilungen sowie Protokolle von Bürgerbeteiligungsformaten. Diese wurden über eine Internetrecherche ermittelt.

Interviews

Fallbezogene Interviews mit beteiligten Akteur*innen bilden einen integralen Bestandteil der triangulativen Auseinandersetzung mit den ausgewählten Beispielen. Als Gesprächspartner*innen wurden Akteur*innen ausgewählt, die im Kontext des Protestprozesses und des assoziierten Planungsprozesses in Erscheinung getreten sind. Geplant war, für jedes Beispiel jeweils einen Akteur auf der Seite der Protestierenden und einen

auf der Seite der Planenden zu interviewen. Da sich in Leipzig und Hamburg kein*e Vertreter*in auf Planungsseite für ein Interview bereit erklärte, sind im Zuge dieser Masterarbeit vier Interviews entstanden. Drei dieser Interviews wurden digital über eine Videokonferenz durchgeführt und mit Zustimmung der Gesprächspartner*innen zu Dokumentationszwecken aufgezeichnet. Ein Interview wurde analog geführt. Vorab wurde den Gesprächspartner*innen ein Leitfaden mit den zentralen Fragestellungen des Interviews übermittelt. Ergänzend dazu wurden Nachfragen gestellt, die sich auf die im Interview geäußerten Inhalte bezogen. Im Anschluss wurden alle Interviews transkribiert. Die Transkripte aller Interviews befinden sich im digitalen Anhang der Arbeit. Verweise auf Aussagen, die im Rahmen der Interviews getroffen wurden, erfolgen – ebenso wie direkte Zitate – durch eine Kennzeichnung im Fließtext. Die Identitäten der Interviewpartner*innen werden aus Datenschutzgründen anonymisiert. Stattdessen werden folgende Angaben verwendet, um die Zugehörigkeit der jeweiligen Aussage deutlich zu machen:

- **Kurs Fahrradstadt** für Aussagen, die im Rahmen eines Interviews mit einem Vertreter der Initiative „Kurs Fahrradstadt“ getroffen wurden.
- **ADFC Leipzig** für Aussagen, die im Rahmen eines Interviews mit einem Mitglied des ADFC Leipzig getroffen wurden.
- **Radentscheid Frankfurt** für Aussagen, die im Rahmen eines Interviews mit einem Vertreter der Initiative Radentscheid Frankfurt getroffen wurden.
- **Radfahrbüro Frankfurt** für Aussagen, die im Rahmen eines Interviews mit einem Vertreter des Frankfurter Radfahrbüros getroffen wurden.

5.3.3 Aufbau der Fallbeispiele

Um die drei ausgewählten Beispiele möglichst gut miteinander vergleichen und die zum Teil sehr komplexen Prozesse besser strukturieren zu können, folgen alle Teilanalysen einem ähnlichen schematischen Aufbau. Ausgangspunkt der Betrachtung ist eine räumliche Kontextualisierung des jeweiligen Ortes, der im Zentrum des Protestes und der Planung steht. Anschließend wird zunächst der Gesamtprozess in seinen Grundzügen anhand wichtiger Meilensteine chronologisch dargestellt, um einen gut nachvollziehbaren Überblick über den Prozessverlauf zu ermöglichen.

Der Schwerpunkt der Analysen liegt auf der Betrachtung des Protestprozesses und des damit assoziierten Planungsprozesses. Da es sich beim Hamburger Beispiel um einen Planungsprotest mit planungsabhängigem Anlass handelt, der auf eine bestehende Planung reagiert, wird der Planungsprozess hier vor dem Protestprozess behandelt. Bei den beiden anderen Beispielen ist der Protestprozess dem Planungsprozess vorangestellt, da es sich um Planungsproteste mit situativen Protestanlässen handelt, die den Beginn einer Planung mitauslösen.

Der Abschnitt zum Protestprozess widmet sich den wichtigsten Träger*innen des Protests und untersucht, durch welche Anlässe und Forderungen sie ihren Protest framen und wie sich dies ggf. auch im Zeitverlauf

verändert. Außerdem wird analysiert, mit welchen Argumenten der Protest begründet wird und welche Aktionenformen die Protestträger*innen nutzen, um Veränderungen herbeizuführen.

Im Abschnitt zum Planungsprozess geht es darum, genauer zu verstehen, welchen Logiken die jeweilige Planung folgt. Dazu wird analysiert, welche Planungsträger*innen es gibt, welche Ziele diese mit ihrer Planung verfolgen und wie Entscheidungen begründet werden. Es soll herausgearbeitet werden, wie sich die Planungsinhalte verändern und welchen Einfluss Proteste darauf haben.

Ergänzend zur Betrachtung des jeweiligen Protest- und Planungsprozesses wird untersucht, welche weiteren Reaktionen und Meinungsäußerungen es in diesem Zusammenhang von Akteur*innen gibt, denen keine eindeutige planende oder protestierende Rolle zugeordnet werden kann. Dabei wird zwischen lokalpolitischen und zivilgesellschaftlichen Reaktionen unterschieden. Ziel ist es herauszufinden, wie der jeweilige Protest und die damit verbundene Planung wahrgenommen werden. Wie hat sich die Lokalpolitik zu den Forderungen der Protestierenden positioniert? Gab es eine breite Unterstützung innerhalb der Stadtgesellschaft? Kam es zu Gegenprotesten? Am Ende des jeweiligen Fallbeispiels werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Auseinandersetzung sowie die Wechselwirkungen zwischen Planung und Protest erörtert.

Nach der Bearbeitung der drei Fallbeispiele werden die gewonnenen Erkenntnisse zusammengeführt, miteinander verglichen und kritisch reflektiert. Dieses abstrahierende Resümee dient dazu, Gemeinsamkeiten und Unterschiede herauszuarbeiten, aber auch zur Prüfung, inwieweit die im Rahmen der statistischen Auswertung gewonnenen Erkenntnisse deutlich werden. Die fallbezogenen Beobachtungen bilden die Arbeitsgrundlage für das Policy Paper.

5.4 Policy Paper

Anknüpfend an die Erkenntnisse, die aus der statistischen Protestdatenauswertung und der Auseinandersetzung mit den Fallbeispielen gewonnenen wurden, wird ein Policy Paper entworfen. Bei einem Policy Paper handelt es sich um ein Schriftdokument, das der politischen Entscheidungsfindung und -beratung dient (vgl. Dekant 2021). Es enthält Lösungsansätze zur Bearbeitung einer politischen Problemlage und ist in der Regel an politische Entscheidungsträger*innen adressiert (vgl. ebd.). Im Falle dieser Arbeit richtet sich das Policy Paper an Vertreter*innen der kommunalen Verwaltungen deutscher Großstädte und enthält Handlungsempfehlungen zum konstruktiven Umgang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten. Die entwickelten Vorschläge sind als Appell für eine vertiefte Auseinandersetzung zu verstehen, ohne den Anspruch zu erheben, eine abschließende Problemlösung zu liefern.

6. Statistische Protestdatenauswertung

In diesem Kapitel erfolgt eine statistische Auswertung von Protestdaten aus dem Forschungsprojekt „Bürgerschaftlicher Protest in der lokalen räumlichen Planung“. Dafür wurde eine Stichprobe radverkehrsbezogener Planungsproteste gebildet (s. Kapitel 5.2.2). Gleichzeitig wurden die Analysen auch für die Grundgesamtheit aller im Datensatz enthaltenen Planungsproteste durchgeführt. Durch diesen Quervergleich wurden statistische Auffälligkeiten sichtbar, was wiederum Rückschlüsse auf charakteristische Merkmale radverkehrsbezogener Planungsproteste ermöglichte. Bei einer isolierten Betrachtung, die einen Vergleich mit der Gesamtmenge außer Acht lässt, würden diese Erkenntnisse verborgen bleiben. Die Analyse konzentriert sich auf relative Häufigkeitsverteilungen sowie Querbeziehungen zwischen bestimmten Merkmalen, die aus Kreuztabellen ermittelt werden. Zur Datenverarbeitung wurde das Statistikprogramm SPSS genutzt. Im Anhang dieser Arbeit finden sich die Datentabellen für die einzelnen Auswertungsdimensionen.

Die statistische Auswertung der Daten erfolgt entlang verschiedener Analysedimensionen, die sich aus den zur Verfügung stehenden Variablen ergeben. Den Ausgangspunkt bildet eine Veranschaulichung des Anteils radverkehrsbezogener Planungsproteste am gesamten Datenumfang. Anschließend werden die Daten aus räumlicher Perspektive analysiert: Wie verteilen sich die Radverkehrsproteste auf die untersuchten Städte und welchen Anteil nehmen sie jeweils ein? Außerdem wird geprüft, welchen Raumbezug die untersuchten Proteste haben. Danach folgt eine Betrachtung der zeitlichen Verteilung des Protestgeschehens. Im nächsten Schritt wird genauer untersucht, welche Akteur*innen als Protestträger*innen auftreten, welchen übergeordneten Bewegungen sie zugeordnet werden können und inwieweit sie von politischen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen unterstützt werden. Integraler Bestandteil der Analyse ist die Auseinandersetzung mit dem Framing der Protestierenden: Welche typischen Anlass- und Forderungskategorien lassen sich feststellen und wie werden die Proteste begründet? Zusätzlich werden die primären Aktionsformen analysiert. Im weiteren Verlauf der Analyse wird darüber hinaus die Art des Planungsbezugs untersucht und ergründet, welche Auswirkungen die Proteste auf die räumliche Planung haben. In einem Zwischenfazit werden die wesentlichen Erkenntnisse der statistischen Auswertung resümiert. Sie bilden die Grundlage für die Auseinandersetzung mit den Fallbeispielen.

In der folgenden Tabelle sind die im Rahmen dieser Auswertung genutzten statistischen Variablen dargestellt, die die Lesbarkeit der Ergebnisse erleichtern:

	Bedeutung
N_G	Grundgesamtheit aller Planungsproteste des Datensatzes
n_G	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller Planungsproteste
N_R	Grundgesamtheit der Stichprobe aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste
n_R	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste

n_{sR}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit primär situativen Anlässen
n_{pR}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit primär planungsabhängigen Anlässen
n_{iR}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit primär initiativen Forderungen
n_{rR}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit primär reaktiven Forderungen
n_{R+}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit positivem Radverkehrsframing
n_{R-}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit neaktivem Radverkehrsframing
N_{PL}	Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit einem wichtigsten Planungsfeld
n_{PLF}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit wichtigstem Planungsfeld
N_{PLFi}	Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit einem wichtigsten geforderten Planungsfeld
n_{PLFi}	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste mit wichtigstem Planungsfeld
n_B	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Berlin
n_D	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Dresden
n_F	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Frankfurt a.M.
n_H	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Hamburg
n_K	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Köln
n_L	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Leipzig
n_M	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in München
n_s	Teilstichprobe der Grundgesamtheit aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Stuttgart

6.1 Kontextualisierung der Protestdaten

6.1.1 Radverkehrsbezug

Die verwendete Protestdatenbank verfügt über kein spezifisches Attribut, das Auskunft darüber gibt, ob ein erfasster Planungsprotest einen Bezug zum Aufgabenfeld der Radverkehrsplanung aufweist. Für eine zielgerichtete Auswertung der Datenbankeinträge ist eine solche Einschätzung jedoch eine Grundvoraussetzung. Zu diesem Zweck wurde eine Stichprobe gebildet, die alle radverkehrsbezogenen Planungsproteste aus der Grundgesamtheit herausfiltert. Die Vorgehensweise zur Bildung der Stichprobe ist im Methodenkapitel 5.2.2 beschrieben.

Häufigkeitsverteilung (radverkehrsbezogene Planungsproteste)

Die Stichprobe der radverkehrsbezogenen Planungsproteste umfasst 215 Protestfälle, was einem Anteil von 6,2 % an der Grundgesamtheit ($N = 3.450$) entspricht. 93,8 % der im Datensatz erfassten Proteste ($N = 3.235$) weisen somit keinen eindeutig erkennbaren Radverkehrsbezug auf. Daraus lässt sich schließen, dass das Thema Radverkehr zwar relativ und absolut gesehen nur einen kleinen Teil des planungsbezogenen Protestaufkommens in deutschen Großstädten ausmacht, aber ein wiederkehrendes Thema ist, das im Rahmen von Protesten behandelt wird.

6.1.2 Quellenlage

Die Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit (Planungs-)Protesten werden maßgeblich durch die verwendeten Quellen beeinflusst. Im Rahmen des DFG-Projekts zu bürgerschaftlichen Protesten in der lokalen räumlichen Planung sowie in dieser Masterarbeit wird grundsätzlich zwischen **Eigendarstellungen** und **Fremddarstellungen** unterschieden. Bei Eigendarstellungen handelt es sich um Darstellungen der Protestträger*innen, also jener Akteur*innen, die einen Protest initiieren, Forderungen formulieren und Protestaktionen planen und durchführen. Sie sollten insbesondere dann herangezogen werden, wenn es um die Untersuchung des Protestprozesses und des Framings der Protestierenden geht (vgl. Bertram/Kienast 2023: 331). Fremddarstellungen sind Berichte Dritter über den Protest und den Planungskontext, in den er eingebettet ist. In der Regel sind dies Artikel aus lokalen Zeitungen. Informationen aus Fremddarstellungen können besonders gut Aufschluss über die Inhalte von Planungsprozessen und die Wirkungen von Protesten geben (vgl. ebd.: 331). Ein Protest lässt sich besonders gut erfassen, wenn sowohl Eigen- als auch Fremddarstellungen vorliegen, die den Protestkontext aus verschiedenen Perspektiven beleuchten können.

Häufigkeitsverteilung (Quellenlage)

Betrachtet man die Quellenherkunft der identifizierten radverkehrsbezogenen Planungsproteste, so zeigt sich eine starke Abweichung von der Grundgesamtheit aller Planungsproteste des Datensatzes. Der Anteil der Radverkehrsproteste, für die mindestens eine Fremddarstellung vorhanden ist, liegt auf einem ähnlichen Niveau wie der entsprechende Anteil in der Grundgesamtheit aller Planungsproteste (91,6 %, $n_R = 197$ gegen-

über 89,9 %, $n_G = 3.101$). Bei 86 % aller untersuchten Radverkehrsproteste konnte mindestens eine Eigendarstellung der Protestträger*innen gefunden werden ($n_R = 185$). Damit liegt der Anteil deutlich höher als bei der Grundgesamtheit aller Planungsproteste des Datensatzes (68,4 %, $n_G = 2.360$) (s. Abb. 21).

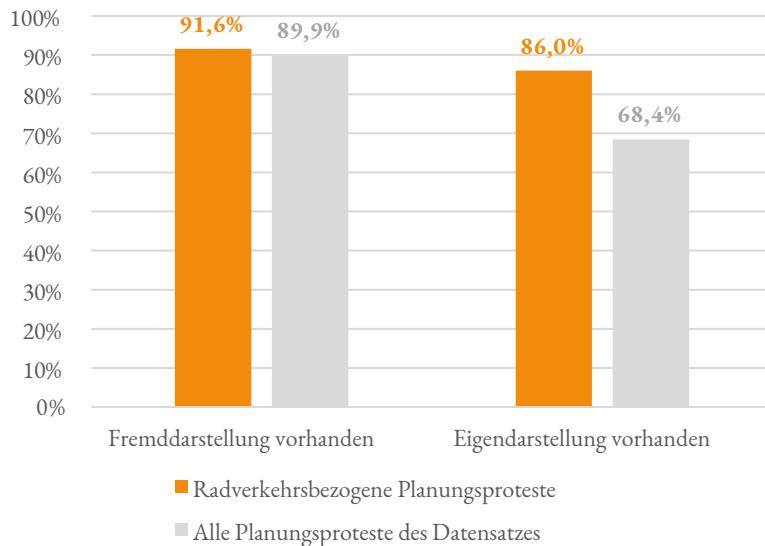


Abb. 21: Vorhandensein von Fremd- bzw. Eigendarstellungen (eigene Darstellung)

Es kann zwischen drei verschiedenen Ausprägungen unterschieden werden:

- Proteste mit *nur* Eigendarstellung(en),
- Proteste mit *nur* Fremddarstellung(en),
- Proteste mit Eigendarstellungen *und* Fremddarstellungen.

Bei 77,7 % der Radverkehrsproteste ($n_R = 167$) konnten sowohl Eigen- als auch Fremddarstellungen identifiziert werden. Bezogen auf die Grundgesamtheit trifft dies nur auf etwas mehr als die Hälfte der untersuchten Planungsproteste zu (58,5 %, $n_G = 2.017$) (s. Abb. 22). Der Grund für diese starke Differenz liegt bei den unterschiedlichen Anteilen von Protesten, deren Auswertung sich ausschließlich auf Fremddarstellungen stützte: Während lediglich zu 13,9 % aller Radverkehrsproteste ($n_R = 30$) nur Fremddarstellungen gefunden werden konnten, liegt dieser Anteil in der Gesamtheit aller planungsbezogenen Proteste mit 31,4 % ($n_G = 1.084$) deutlich höher. Der Anteil jener Proteste, zu denen nur Eigendarstellungen verfügbar sind, ist bei Stichprobe und Grundgesamtheit gleichermaßen relativ gering (8,4 %, $n_R = 18$ bzw. 9,9 %, $n_G = 343$). Aus den Daten kann geschlussfolgert werden, dass die Quellenlage bei radverkehrsbezogenen Planungsprotesten tendenziell häufiger vollständig ist als im Durchschnitt aller Planungsproteste. Dabei ist jedoch zu beachten, dass das häufige gleichzeitige Vorkommen beider Quellentypen keine direkten Rückschlüsse auf die Anzahl der Quellen sowie den tatsächlichen Informationsgehalt der einzelnen Quellen zulässt.

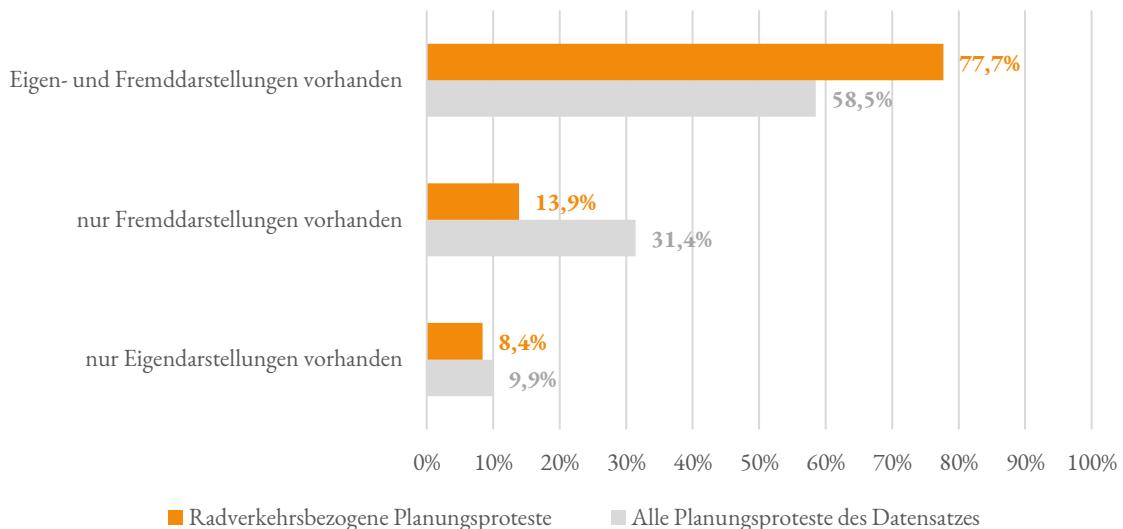


Abb. 22: Quellenherkunft (eigene Darstellung)

6.2 Stadzugehörigkeit und Ortsbezug

Der über das Framing der Protestierenden konstruierte stadträumliche Bezug von (radverkehrsbezogenen) Planungsprotesten ist wesentlich für den Umgang von Planer*innen mit diesem Phänomen, da die Gestaltung von Raum und die Abwägung unterschiedlicher raumbezogener Interessen zu den zentralen Aufgaben dieses Berufsfeldes gehören. Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden die acht deutschen Großstädte **Berlin, Dresden, Hamburg, Frankfurt am Main, Köln, Leipzig, München und Stuttgart** untersucht. Ein Vergleich der Städte wurde im Rahmen der weiteren Auswertungsschritte wegen der begrenzten Relevanz für die Forschungsfrage und der sehr unterschiedlichen Fallzahlen nicht durchgeführt. Neben der Stadzugehörigkeit ist auch interessant, welchen stadträumlichen Maßstab die Träger*innen von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten mit ihren Protestanlässen und -forderungen adressieren. Grundsätzlich kann zwischen einem gesamtstädtischen und einem kleinräumlichen Ortsbezug (Stadtteilebene und darunter) unterschieden werden, wobei dieser je nach Anlass und Forderung variieren kann, sodass hier zwischen Anlassorten und Forderungsorten zu differenzieren ist. Alle kleinräumlichen, klar benannten Orte, die mit dem Framing der Protestierenden in Verbindung stehen, werden im Rahmen von Karten visualisiert, um räumliche Verteilungsmuster des Protestgeschehens analysieren zu können.

Häufigkeitsverteilung (radverkehrsbezogene Planungsproteste in den untersuchten Städten)

Hinsichtlich der Verteilung der erfassten radverkehrsbezogenen Planungsproteste zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den untersuchten Großstädten. So finden die meisten Radverkehrsproteste in Leipzig (24,7%, $n_R = 53$) und Berlin (20,9%, $n_R = 45$) statt. Die übrigen sechs Städte liegen bei einem Anteil zwischen 12,6% (München) ($n_R = 27$) und 6,5% (Stuttgart) ($n_R = 14$). Vergleicht man diese Verteilung mit der Grundgesamtheit, so sticht eine Stadt besonders hervor: Leipzig verzeichnet rund ein Viertel aller erfassten radverkehrsbezogenen Planungsproteste, obwohl der sächsischen Messestadt nur 8,4% ($n_G = 290$) aller Protestfälle des Datensatzes zuzuordnen sind. Alle anderen Städte weisen im Vergleich zur Grundgesamtheit einen geringeren (Berlin, Dresden, Frankfurt am Main, Hamburg und München) oder einen etwas höheren Anteil (Köln

und Stuttgart) an Radverkehrsprotesten auf. Neben Leipzig verzeichnen Berlin, Hamburg und München die größten Abweichungen: In Berlin und Hamburg liegt der Anteil um 4,9 Prozentpunkte niedriger und in München sind es sogar 6,1 Prozentpunkte weniger (s. Abb. 23). Die Analyse der Anteile von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten am Protestgeschehen der jeweiligen Städte untermauert den Befund einer außergewöhnlich hohen Relevanz von Radverkehrsprotesten in Leipzig. Fast jeder fünfte der 290 erfassten Planungsproteste in Leipzig (18,3 %, $n_L = 53$) weist einen Radverkehrsbezug auf. In allen anderen untersuchten Städten liegt der Anteil radverkehrsbezogener Planungsproteste auf einem ähnlichen Niveau und variiert zwischen 6,8 % in Köln und Stuttgart ($n_K = 21$, $n_S = 14$) und 4,2 % in München ($n_M = 27$) (s. Abb. 24).

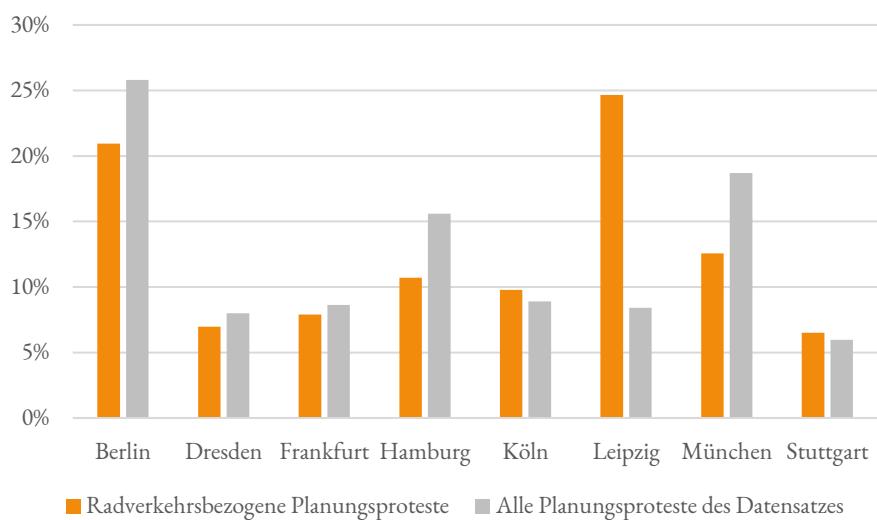


Abb. 23: Anteile der untersuchten Städte (eigene Darstellung)

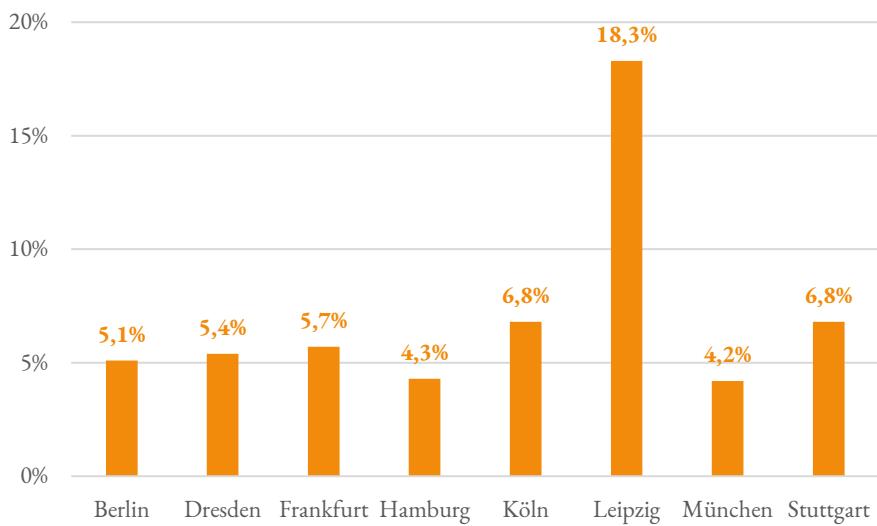


Abb. 24: Anteil radverkehrsbezogener Planungsproteste am Protestgeschehen der jeweiligen Stadt (eigene Darstellung)

Der überwiegende Teil der erfassten Radverkehrsproteste weist einen kleinräumlichen Ortsbezug auf (73 %, $n_R = 157$): Das heißt, die Anlässe und Forderungen beschränken sich auf einen Stadtteil oder bestimmte Straßenzüge (s. Abb. 25). Vergleicht man die Anteile der Stichprobe und der Grundgesamtheit miteinander, so

zeigt sich jedoch, dass der Anteil der Proteste mit gesamtstädtischem Ortsbezug bei den radverkehrsbezogenen Planungsprotesten mit 27 % ($n_R = 58$) deutlich höher liegt als bei der Grundgesamtheit aller Proteste des Datensatzes – wobei bei letzterer zwischen Anlassorten und Forderungsorten zu differenzieren ist (10,5 %, $n_G = 363$ bzw. 9,1 %, $n_G = 313$).

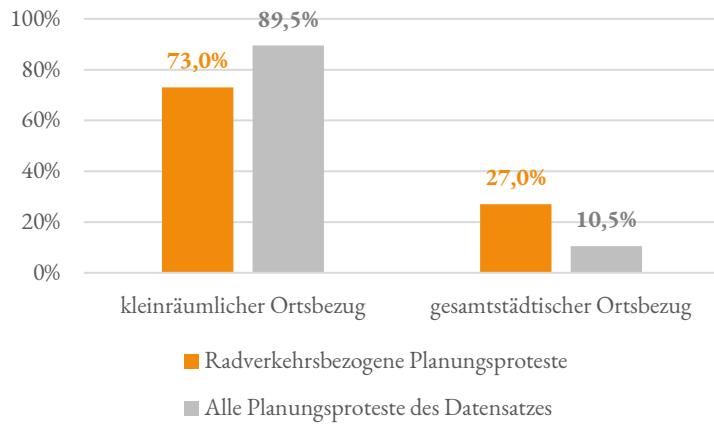


Abb. 25: Ortsbezug (eigene Darstellung)

6.3 Zeitliche Verteilung

Für jeden Protest im Datensatz wurde jeweils das Jahr des Protestbeginns und das Jahr des Protestendes angegeben. Diese Angaben wurden der ältesten und der neuesten ausgewerteten Quelle entnommen, die eine Protestaktion erwähnt. Auf dieser Grundlage lässt sich ermitteln, wie viele Proteste pro Jahr „aktiv“ waren. In Anbetracht der selektiven Medienberichterstattung ist jedoch zu bedenken, dass das tatsächliche Protestgeschehen damit nur annähernd wiedergegeben werden kann. Auf eine Darstellung der zeitlichen Dauer der Proteste wird daher verzichtet, zumal keine Monatsangaben erfasst worden sind.

Häufigkeitsverteilung (zeitliche Verteilung)

Betrachtet man die Anzahl der aktiven radverkehrsbezogenen Planungsproteste zwischen 2005 und 2020, so zeigt sich ein klarer Wachstumstrend (s. Abb. 26). Während im Jahr 2005 nur 10 der erfassten Proteste aktiv waren (4,7 %), ist im weiteren Untersuchungszeitraum ein überproportionaler Anstieg der Fälle zu beobachten, der im Jahr 2020 mit 112 aktiven Radverkehrsprotesten (47,4 %) sein Maximum erreicht. Ein vergleichbares Wachstumsbild zeigt sich nicht, wenn man die zeitliche Verteilung der Proteste der Grundgesamtheit betrachtet, vielmehr verteilt sich die Anzahl der aktiven Proteste relativ gleichmäßig über die Jahre. Insbesondere ab 2013 bleibt die Anzahl der aktiven Proteste nahezu konstant mit Werten zwischen 21,8 % (in den Jahren 2013 und 2016) und 24,7 % (im Jahr 2019). Die Daten zeigen, dass radverkehrsbezogene Themen kontinuierlich an Relevanz gewonnen haben. Wie sich die Zahl aktiver Proteste nach 2020 weiterentwickelt hat, kann auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht seriös beantwortet werden.

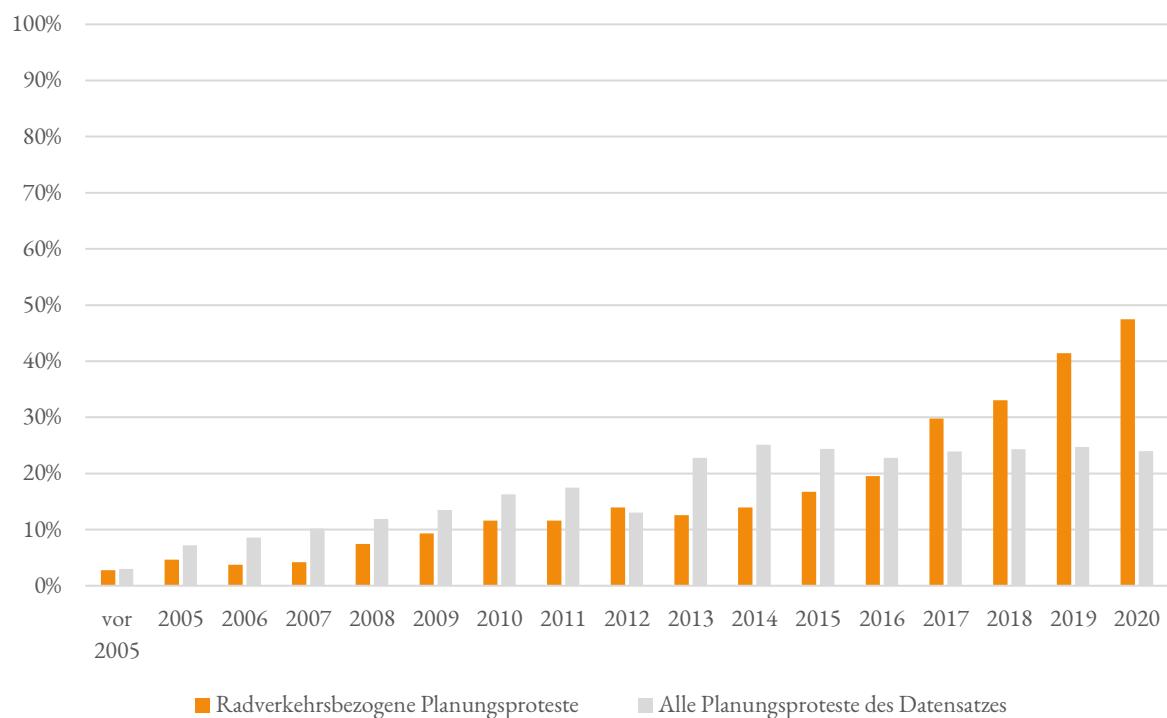


Abb. 26: Aktive Proteste, anteilig am gesamten Protestaufkommen (eigene Darstellung)

6.4 Akteur*innen

In diesem Abschnitt wird erörtert, welche Akteur*innen im Kontext der erfassten radverkehrsbezogenen Planungsproteste in Erscheinung getreten sind. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Untersuchung von Protestträger*innen (Abschnitt 6.4.1) sowie ihrer Zugehörigkeit zu übergeordneten Bewegungen (Abschnitt 6.4.2). Ergänzend wird dargelegt, inwiefern die analysierten Proteste von weiteren Akteur*innen aus Politik und Zivilgesellschaft unterstützt werden (Abschnitt 6.4.3).

6.4.1 Protestträger*innen

Als Träger*innen eines Protests werden jene Akteur*innen verstanden, die eigenständige Protestforderungen formulieren und diese mit Hilfe von Protestaktionen öffentlichkeitswirksam artikulieren. Somit ist der Begriff der Protestträger*innen nicht auf „klassische“ bürgerschaftliche Akteur*innen beschränkt; auch Akteur*innen aus Politik und Privatwirtschaft können zu Träger*innen planungsbezogenen Protests werden, wenn die Protesthandlungen außerhalb institutionalisierter Arenen stattfinden. Beispielsweise werden Parteien nach diesem Verständnis nicht durch ihre parlamentarische Arbeit (Anträge, Redebeiträge) zu Protestträger*innen, sondern dann, wenn sie durch Protesthandlungen wie Demonstrationen oder Unterschriftensammlungen in Erscheinung treten. Im Rahmen der Datenerhebung wurden die Protestträger*innen nach ihrer Organisationsform klassifiziert, wobei verschiedene Oberkategorien unterschieden werden können.

Unter **privaten** Protestträger*innen werden „Ein-Personen-Proteste“ einzelner Bürger*innen sowie lose Zusammenschlüsse von Einzelpersonen verstanden, die nicht institutionalisiert sind oder deren Institutionalisierungsgrad unklar bleibt. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn in den analysierten Zeitungsartikeln von einem

Protest von Anwohner*innen oder Bürger*innen geschrieben wird. Bei **Zusammenschlüssen** ist die Form der Zusammenarbeit von Bürger*innen bekannt. Es kann zwischen protestspezifischen und bereits zuvor bestehenden Zusammenschlüssen unterschieden werden. Protestspezifische Zusammenschlüsse wie z.B. Bürgerinitiativen bilden sich anlassbezogen im Kontext eines konkreten Protests. Zusammenschlüsse, die bereits zuvor im Zusammenhang mit anderen Protesten entstanden sind, können zu Protestträger*innen späterer Proteste werden. Darüber hinaus werden auch institutionalisierte Zusammenschlüsse wie lokale Vereine, lokale und regionale Verbandsgliederungen sowie überregionale Verbände zu dieser Organisationsform gezählt. Auch **politische Akteur*innen** können als Träger*innen von Planungsprotesten auftreten. Dabei ist es möglich, dass eine gesamte Partei oder Stadtratsfraktion protestiert oder einzelne gewählte Volksvertreter*innen. Unterschieden wird zwischen Volksvertreter*innen auf Ortsteil- bzw. Bezirksebene sowie Vertreter*innen aus der Stadt-, Landes- oder Bundespolitik. Außerdem ist es möglich, dass **Volksvertretungen** auf Stadt-, Bezirks- oder Ortsteilebene in ihrer Gesamtheit als Protestträger*innen in Erscheinung treten. Auch **Unternehmen, Amtspersonen bzw. Behörden** und **sonstige Akteur*innen** können Protestträger*innen sein.

Häufigkeitsverteilung (Protestträger*innen)

Zunächst wird untersucht, wie viele verschiedene Protestträger*innen jeweils an den in der Stichprobe erfassten radverkehrsbezogenen Planungsprotesten beteiligt sind. Dabei zeigt sich, dass bei mehr als der Hälfte dieser Proteste nur ein*e Akteur*in als Protestträger*in fungiert (53 %, $n_R = 114$). Bei 19,5 % der Fälle gibt es zwei aktive Protestträger*innen ($n_R = 42$) und bei 12,1 % drei Akteur*innen ($n_R = 26$). Vier oder mehr Protestträger*innen sind bei 15,3 % der Fälle festzustellen ($n_R = 33$). Die beobachteten Anteile entsprechen im Wesentlichen denen der Grundgesamtheit aller Proteste des Datensatzes (s. Abb. 27).

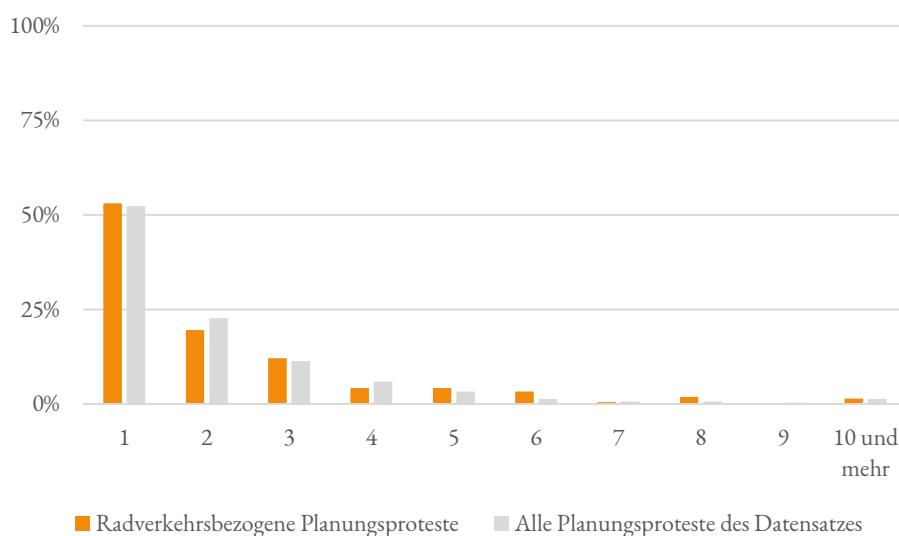


Abb. 27: Anzahl der Protestträger*innen (eigene Darstellung)

Betrachtet man die Organisationsformen der Protestträger*innen, so werden charakteristische Auffälligkeiten sichtbar, die radverkehrsbezogene Planungsproteste von anderen Planungsprotesten unterscheiden. Institutionalisierte Zusammenschlüsse sind mit lokalen bzw. regionalen Verbandsgliederungen (34,4 %, $n_R = 74$)

und lokalen Vereinen (32,6 %, $n_R = 70$) am häufigsten vertreten. Hier zeigt sich ein deutlicher Unterschied zur Grundgesamtheit, wo lokale/regionale Verbandsgliederungen und lokale Vereine mit 8,7 % ($n_G = 299$) bzw. 21,6 % ($n_G = 744$) einen deutlich geringeren Anteil ausmachen. Protestbezogene Zusammenschlüsse sind zwar auch bei Radverkehrsprotesten häufig zu beobachten, ihr Anteil liegt mit 24,7 % ($n_R = 53$) aber deutlich unter dem Wert von 43,6 % ($n_G = 1.502$) für alle Planungsproteste. Volksvertretungen oder einzelne politische Vertreter*innen treten im Radverkehrskontext so gut wie gar nicht als Protestträger*innen in Erscheinung (s. Abb. 28). Die Datenanalyse zeigt auf, dass Planungsproteste mit Radverkehrsbezug auffällig häufig von etablierten Akteur*innen aus der lokalen Zivilgesellschaft initiiert werden, die über professionalisierte Organisationsstrukturen verfügen.

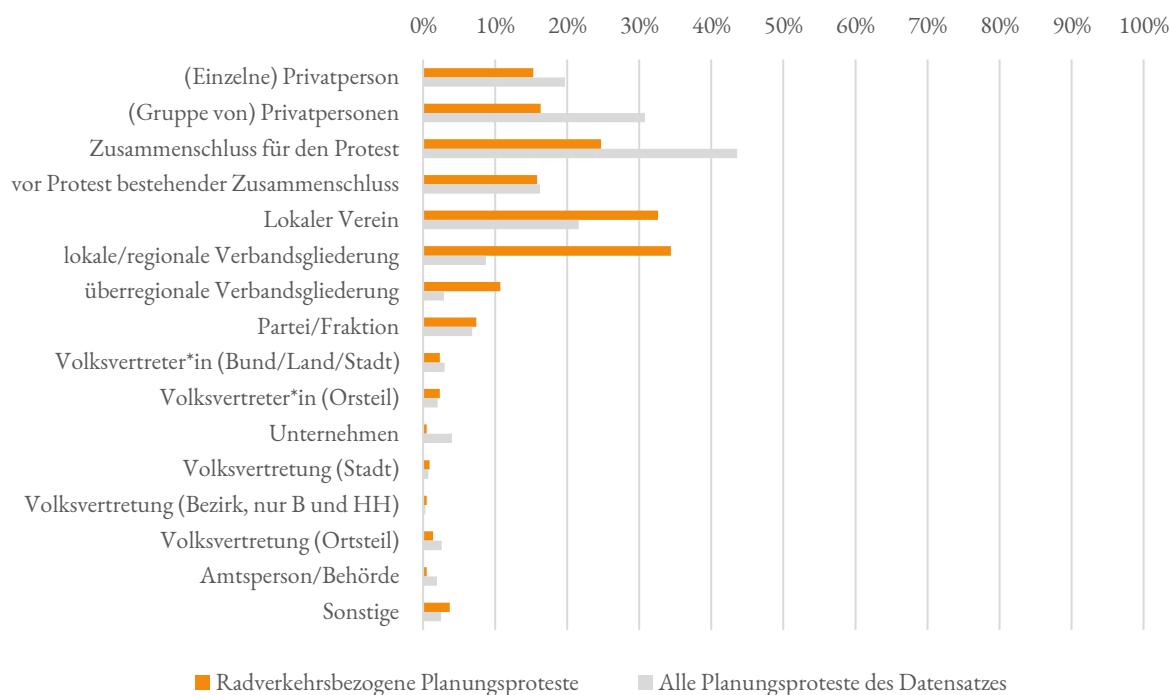


Abb. 28: Anzahl der Protestträger*innen (eigene Darstellung)

6.4.2 Bewegungszugehörigkeit

Die Handlungen von Protessträger*innen und das von ihnen zum Ausdruck gebrachte Protestframing stehen häufig in einem engen Zusammenhang zu übergeordneten (Protest-)Bewegungen. Diese gehen in ihrer Zielsetzung über die konkreten Protestanlässe einzelner lokaler Proteste hinaus und verbinden verschiedene Proteste thematisch und ideologisch miteinander (vgl. Bertram/Kienastl 2024: 22). Bei Protesten, die der gleichen Bewegung zugeordnet werden können, verfügen die Protestträger*innen in der Regel über ein ähnliches Werte- und Normenverständnis. Die Prinzipien und Vorstellungen überlokaler Bewegungen können sich an konkreten Protestanlässen lokal manifestieren (vgl. ebd.: 22). Der Datensatz unterscheidet vier übergeordnete Bewegungskategorien. Zu jeder Oberkategorie existieren diverse Unterkategorien, die an dieser Stelle nicht alle aufgeführt werden. Sie können der Häufigkeitstabelle im Anhang dieser Arbeit entnommen werden.

Stadtpolitische Bewegungen beziehen sich genuin auf städtische Themen und Prozesse. Die „Recht-auf-Stadt“-Bewegung richtet sich ebenso wie die Anti-Gentrifizierungsbewegung gegen Entwicklungen im stadt-politischen Kontext. Einen stärkeren baulichen Fokus haben Bewegungen, die sich unter den Oberbegriffen Denkmalschutz, Baukultur/Stadtkritik und Rekonstruktion zusammenfassen lassen. Darüber hinaus gibt es mobilitätsspezifische Bewegungen: Auf der einen Seite steht der Einsatz für die Bedürfnisse des Autoverkehrs, auf der anderen Seite der Komplex der stadtpolitischen Bewegungen, die sich für die Förderung einer (um-welt-)verträglichen Mobilität einsetzen. Letztere umfasst neben dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Fußverkehr auch den Radverkehr. Die Gruppe der **ökologischen Bewegungen** konzentriert sich auf den Schutz natürlicher Güter. Es werden Bewegungen unterschieden, die sich vorrangig für den Schutz der Umwelt, des Klimas, der Natur, der Tiere oder der (menschlichen) Gesundheit einsetzen. Übergeordnete Bewegungen können sich auf die Belange bestimmter **Bevölkerungsteile** beziehen. Dazu zählen Bewegungen, die auf Mieter*innen, Jugendliche, Menschen mit Behinderungen, Migrant*innen, Arbeiter*innen, Frauen oder Erwerbslose fokussiert sind. Auch **gesellschaftspolitische Bewegungen** können mit dem Framing von Planungsprotesten in Verbindung gebracht werden. Den greifbarsten Bezug zu den Aufgaben räumlicher Planung weisen Bewegungen auf, die sich mit den Themen Commons und Sharing sowie alternativen selbst-bestimmten Räumen beschäftigen. Aber auch extremistische politische Bewegungen können unter Umständen im Kontext von planungsbezogenen Protesten sichtbar werden.

Häufigkeitsverteilung (Bewegungszugehörigkeit der Protestträger*innen)

Im Rahmen der Bearbeitung wurden etwa zwei Drittel der untersuchten radverkehrsbezogenen Planungsproteste thematisch oder ideologisch einer stadtpolitischen Bewegung zugeordnet (65,6 %, $n_R = 141$). Bei immerhin 20 % der erfassten Fällen ($n_R = 43$) wird ein Bezug zu einer ökologischen Bewegung vermerkt. Die Gruppe der Radverkehrsproteste weist für beide übergeordneten Bewegungskategorien einen deutlich höheren Anteil auf als die Grundgesamtheit: Dort beträgt der Anteil der Proteste mit Bezug zu einer stadtpolitischen Bewegung 24,9 % ($n_G = 859$), der der Proteste mit Bezug zu einer ökologischen Bewegung 12,6 % ($n_G = 433$). Bezüge zu bevölkerungsteilspezifischen oder gesellschaftspolitischen Bewegungen werden im Kontext von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten kaum hergestellt (1,4 %, $n_R = 3$ bzw. 0,5 %, $n_R = 1$) (s. Abb. 29).

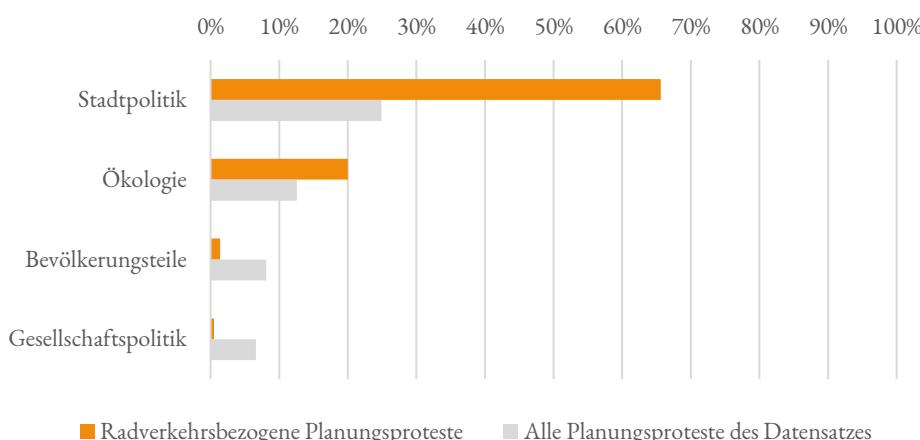


Abb. 29: Übergeordnete Bewegungszugehörigkeit der Protestträger*innen (eigene Darstellung)

Die Analyse der Unterkategorien zeigt die Dominanz eines bestimmten Bewegungstyps: 61,9 % der untersuchten Fälle sind jener Bewegung zuzuordnen, die sich für die Belange (umwelt-)verträglicher Mobilitätsformen einsetzt ($n_R = 133$). Zum Vergleich: Innerhalb der Grundgesamtheit aller Planungsproteste zeigen nur 8,6 % ($n_G = 295$) diese Merkmalsausprägung. Radverkehrsbezogene Planungsproteste weisen zudem teilweise einen Bezug zur Umwelt- und Klimaschutzbewegung auf (13,5 %, $n_R = 29$ bzw. 6,5 %, $n_R = 14$). Interessant ist, dass auch 9 Proteste (4,2 %) identifiziert wurden, die der Bewegung „Pro Autoverkehr“ zugeordnet werden können (s. Abb. 30). Daraus lässt sich schließen, dass der im Rahmen dieser Masterarbeit behandelte Themenkomplex „radverkehrsbezogene Planungsproteste“ unterschiedliche Positionierungen zum Radverkehr vereint. Der Radverkehr kann demnach im Kontext von Planungsprotesten als zu bekämpfendes Problem aufgefasst werden oder aber als Teil der Lösung einer als unbefriedigend empfundenen Situation oder Planung verstanden werden. Die Art der Positionierung zum Radverkehr wird im nächsten Kapitel genauer analysiert (Abschnitt 6.5.1).

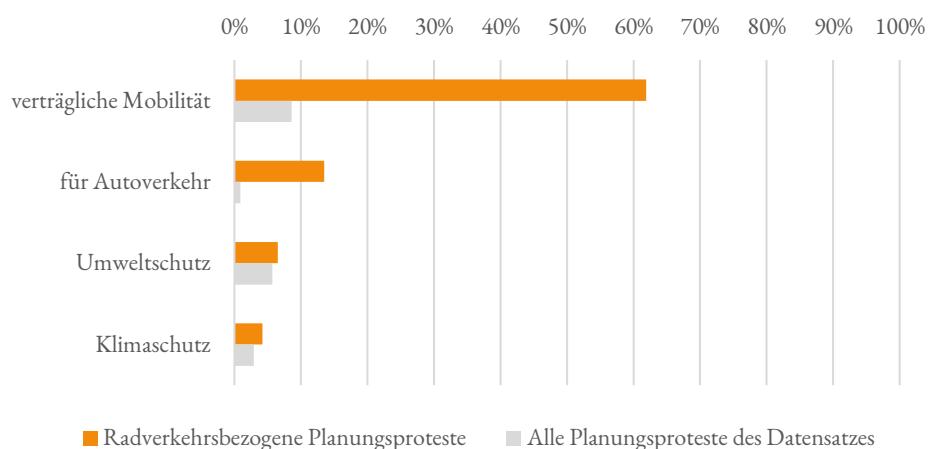


Abb. 30: Zugehörigkeit der Protestträger*innen zu ausgewählten Bewegungen (eigene Darstellung)

6.4.3 Unterstützung der Protestträger*innen durch weitere Akteur*innen

Häufig vertreten Unterstützer*innen aus Politik und Zivilgesellschaft im öffentlichen Diskurs Positionen, die dem von den Protestträger*innen konstruierten Framing weitgehend entsprechen, ohne mit eigenständigen Protestaktionen in Erscheinung zu treten. Im Grundsatz können vier verschiedene Kategorien der Unterstützung unterschieden werden. Planungsproteste können durch Parteien, Fraktionen oder einzelne Vertreter*innen auf Ebene der **Bezirks- und Ortspolitik**, der **Stadtpolitik** oder **übergeordneter Politikebenen** (Land, Bund) unterstützt werden. Darüber hinaus können lokale Vereine, Verbände und andere Akteur*innen aus der **Zivilgesellschaft** als Protestunterstützer*innen fungieren.

Häufigkeitsverteilung (Unterstützung durch weitere Akteur*innen)

Für etwas mehr als die Hälfte aller untersuchten radverkehrsbezogenen Planungsproteste (51,6 %, $n_R = 111$) wurde eine Unterstützung durch Akteur*innen vermerkt, die nicht als die Träger*innen des jeweiligen Protests fungieren. Dieser Anteil ist etwas geringer als bei der Gesamtheit aller Planungsproteste des Datensatzes, bei der es 58 % aller Fälle sind ($n_G = 2.002$). Am häufigsten fungieren Akteur*innen aus der Stadtpolitik (26,5 %, $n_R = 57$) und der Zivilgesellschaft (23,7 %, $n_R = 51$) als Unterstützer*innen von Radverkehrsprotesten – die Anteile entsprechen denen der Grundgesamtheit. Eine Unterstützung durch ortspolitische Vertreter*innen ist seltener festzustellen: Mit 14,9 % ($n_R = 32$) liegt der Anteil bei Protesten mit Radverkehrsbezug etwas unter dem Gesamtwert von 22,8 % ($n_G = 788$). Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass radverkehrsbezogene Planungsproteste, wie in Kapitel 6.2 festgestellt, auffällig häufig einen gesamtstädtischen Ortsbezug aufweisen. Bundes- oder landespolitische Vertreter*innen treten bei beiden analysierten Gruppen nur in Einzelfällen als Unterstützer*innen in Erscheinung (radverkehrsbezogene Planungsproteste: 3,3 %, $n_R = 7$; alle Planungsproteste: 2,2 %, $n_G = 86$) (s. Abb. 31).

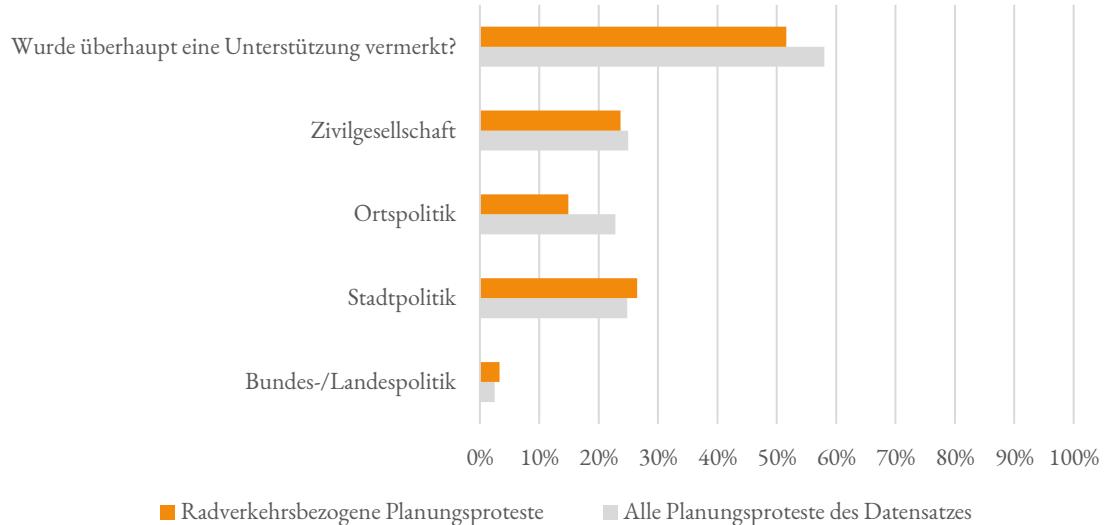


Abb. 31: Unterstützung der Protestträger*innen durch andere Akteur*innen (eigene Darstellung)

6.5 Protestframing

Wie in Kapitel 2.3.1 erläutert wurde, setzt sich das Framing von (Planungs-)Protesten aus den von den Protestierenden formulierten Anlässen und Forderungen zusammen. In diesem Teil der statistischen Auswertung soll analysiert werden, durch welche Charakteristika sich die Protestanlässe und -fordernungen der radverkehrsbezogenen Planungsproteste auszeichnen und wie die Protestierenden ihr Engagement begründen. Dieses Vorgehen orientiert sich an dem von Snow/Benford (1988: 200 ff.) und Bertram (2018: 236) vertretenen Verständnis des politischen Framings von Protesten, das sich aus dem Anlass (*diagnostic framing*), der Forderung (*prognostic framing*) und der Begründung (*motivational framing*) zusammensetzt. Zunächst wird untersucht, ob das Thema Radverkehr im Kontext der Proteste überwiegend positiv oder negativ geframt wird.

6.5.1 Positionierung zum Radverkehr

Um besser verstehen zu können, welche Rolle das Thema Radverkehr im Kontext radverkehrsbezogener Planungsproteste spielt, wird analysiert, wie sich die Protestträger*innen zum Radverkehr positionieren. Da dieses Merkmal im Rahmen des Forschungsprojekts nicht direkt erfasst wurde, erfolgte für jeden Protest der gebildeten Stichprobe eine manuelle Prüfung. Als Grundlage dienten die Kurzbeschreibungen der Proteste, in denen die Essenz des jeweiligen Protests enthalten ist und aus denen abgelesen werden kann, wofür bzw. wogegen protestiert wird. Daraus lässt sich ableiten, ob der Radverkehr positiv als Teil einer Lösungsstrategie für eine als unbefriedigend wahrgenommene Situation oder Planung positiv geframt wird oder negativ als ein zu bekämpfendes Problem betrachtet wird.

Häufigkeitsverteilung (Positionierung zum Radverkehr)

Von den insgesamt 215 Protesten der Stichprobe kann bei 191 Protesten eine positive Einstellung zum Radverkehr festgestellt werden, was einem Anteil von 88,8 % entspricht. Die restlichen 24 Proteste (11,2 %) stehen dem Radverkehr hingegen kritisch gegenüber. Es zeigt sich also: Wenn radverkehrsbezogene Inhalte im Kontext von Planungsprotesten thematisiert werden, geschieht dies häufig vor dem Hintergrund, dass die Bedingungen für das Radfahren ermöglicht oder verbessert werden sollen. Es gibt aber auch Akteur*innen, die sich durch Radfahrer*innen und Planungsvorhaben für den Radverkehr so sehr gestört fühlen, dass sie Protestaktionen durchführen. Diese negativ geframten Radverkehrsproteste stehen oft im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur wie z.B. einer Fahrradstraße und sind häufig mit der Befürchtung verbunden, dass andere Verkehrsteilnehmer*innen – in erster Linie der motorisierte Individualverkehr – benachteiligt werden, etwa durch den Verlust von Parkraumflächen.

6.5.2 Protestanlässe

Im Kontext dieser Arbeit dienen Protestanlässe, die zum „diagnostischen“ Teil des Protestframings zählen, der Beschreibung eines Problems, das sich auf eine Bestandssituation oder ein konkretes Planungsvorhaben bezieht (vgl. Bertram 2018: 236). Dabei kann grundsätzlich zwischen **situativen** und **planungsabhängigen** Anlässen unterschieden werden (siehe Kapitel 2.3.1).

Situative Protestanlässe lassen sich in vier übergeordnete Gruppen unterteilen. Werden bestehende, raumbezogene **Situationen** von den Protestträger*innen als unbefriedigend wahrgenommen werden, können sie zum Anlass für planungsbezogenen Protest werden, wenn eine Veränderung der Situation gefordert wird, die den Aufgabenbereich der räumlichen Planung berührt. Auch allgemeine **Trends** ohne einen konkreten lokalen Bezug können zu Protestanlässen werden, wie etwa Gentrifizierung, steigende Mieten oder die Folgen des Klimawandels. Übergeordnete **Bewegungsziele** können sich im Zuge von Planungsprotesten lokalisieren und zu auslösenden Momenten werden. Schließlich können auch die Handlungen Dritter Anlass für planungsbezogenen Protest sein.

Bei den planungsabhängigen Anlässen können fünf übergeordnete Kategorien unterschieden werden. Bauliche **Vorhaben** werden zum Anlass von Protest, wenn sich die Protestierenden auf einen Neubau bzw. eine

neue Nutzung, eine Zerstörung bzw. einen Wegfall des Bestands (z.B. Abriss oder Fällung) oder eine Kombination im Rahmen einer Umstrukturierung beziehen. Analog dazu können bei **nicht-baulichen Planungen** Neueinrichtungen, abstrakte Änderungen oder der Wegfall von Nutzungsangeboten o. Ä. als Protestanlässe fungieren. Protest kann auch im Zusammenhang mit **Gestaltung** (z.B. Fassadengestaltung) auftreten, wobei sowohl Neu- als auch Umgestaltungen in diese Kategorie fallen. Manchmal ist es nicht das bauliche oder nicht-bauliche Vorhaben, das den Protest auslöst, sondern die **Wirkung**, die die Protestierenden erwarten. Dabei kann es sich um direkte Auswirkungen des Vorhabens, mittelbare Folgen oder planungsinduzierte Trends handeln. In einigen Fällen werden nicht die Inhalte einer Planung zum Protestanlass, sondern Aspekte des gewählten **Verfahrens**: Dazu gehören die eingesetzten Planungsinstrumente, die Kommunikation der Planungsträger*innen, die Dauer des Planungsverfahrens oder die fehlende Umsetzung des Vorhabens.

Häufigkeitsverteilung (Anlässe)

Im Hinblick auf ihren (wichtigsten) Anlass unterscheiden sich radverkehrsbezogene Planungsproteste stark von der Gesamtheit der im Rahmen des Forschungsprojekts erfassten Planungsproteste. Während bei der Grundgesamtheit etwa zwei Drittel der Proteste (66,9 %, $n_G = 2.309$) eine bestehende Planung als primären Protestanlass haben, ist die Verteilung bei den radverkehrsbezogenen Planungsprotesten umgekehrt: Mehr als zwei Drittel der Proteste (67,9 %, $n_R = 146$) haben einen primär situativen Anlass, weniger als ein Drittel einen primär planungsbezogenen Anlass (32,1 %, $n_R = 69$) (s. Abb. 32). Es kommt also deutlich häufiger vor, dass Radverkehrsproteste die Aufnahme einer Planung einfordern, als dass auf ein konkretes Planungsvorhaben reagiert wird.

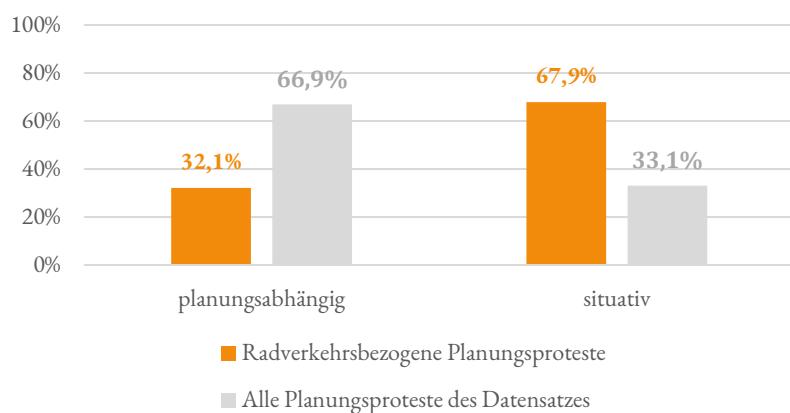


Abb. 32: Primärer Protestanlass (eigene Darstellung)

Verknüpft man die Angaben zur Positionierung zum Radverkehr mit der Art des primären Protestanlasses, so zeigen sich weitere Auffälligkeiten. Der überwiegende Teil der negativ geframten radverkehrsbezogenen Planungsproteste (87,5 % $n_{R-} = 21$), hat einen primär planungsabhängigen Anlass, nur in drei Fällen ist der Hauptanlass situativ (12,5 %). Bei den positiv geframten Radverkehrsprotesten hat die Mehrzahl der Fälle einen primär situativen Anlass (74,9 %, $n_{R+} = 143$), planungsabhängige Anlässe spielen eine untergeordnete Rolle (25,1 %, $n_{R+} = 48$). Betrachtet man die Positionierung zum Radverkehr in Abhängigkeit vom Anlasstyp, so zeigt sich, dass Proteste mit situativem Anlass fast ausschließlich mit einem positiven Radverkehrsframing

einhergehen (97,9 %, $n_{sR} = 143$). Bei Radverkehrsprotesten mit einem primär planungsbhängigem Anlass dominiert zwar ein positives Framing (69,6 %, $n_{pR} = 48$), aber es gibt auch einen relevanten Anteil an Protesten, die den Radverkehr mit einem negativen Framing besetzen (30,4 %, $n_{pR} = 21$).

6.5.3 Protestforderungen

Mit Protestforderungen, die dem *prognostic framing* zuzuordnen sind, bringen die Protestierenden ihre Anliegen zum Ausdruck und formulieren in diesem Zuge Vorschläge zur Lösung der diagnostizierten Problemlagen (vgl. Bertram 2018: 236). Grundsätzlich wird zwischen **reaktiven** und **initiativen** Protestforderungen unterschieden (s. Kapitel 2.3.1).

Reaktive Protestforderungen können sich auf planungsabhängige oder situative Protestanlässe beziehen, wobei drei übergeordnete Kategorien unterschieden werden. Abwehr und Erhalt gehören zu den Protestforderungen, die eine Form der **Ablehnung** zum Ausdruck bringen, wobei häufig beide Aspekte Teil der doppelten Signatur von (Planungs-)Protesten sind. Bei Anliegen der Protestierenden, die auf eine **Änderung** abzielen, sind Inhaltsänderungen, die Minimierung oder der Ausgleich von Wirkungen sowie Verfahrensänderungen zu unterscheiden. Formen der **Unterstützung** können Bestandteil von Protestforderungen sein, wenn die Protestierenden einen Gegenprotest initiieren, einen früheren Verfahrensstand unterstützen oder auf die Umsetzung einer Planung drängen. Zu den initiativen Protestforderungen zählen **eigene Vorstellungen** der Protestierenden sowie die Forderung nach **weitreichenden Änderungen**, die den Grundinhalten der adressierten Planung deutlich widersprechen.

Häufigkeitsverteilung (Forderungen)

Wie beim Anlass unterscheiden sich radverkehrsbezogene Planungsproteste auch hinsichtlich der Art der Protestforderungen deutlich von Planungsprotesten im Allgemeinen. Zwei Drittel aller Planungsproteste des Datensatzes (66,7 %, $n_G = 2.301$) formulieren primär reaktive Protestforderungen, doch bei den radverkehrsbezogenen Planungsprotesten ist dieses Verhältnis umgekehrt: Mehr als zwei Drittel (71,2 %, $n_R = 153$) formulieren initiative Forderungen, weniger als ein Drittel (28,8 %, $n_R = 62$) reaktive Forderungen (s. Abb. 33).

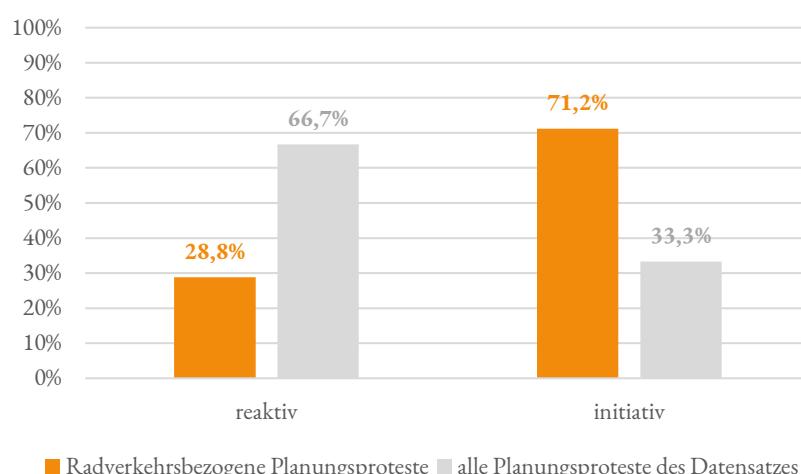


Abb. 33: Primäre Protestforderung (eigene Darstellung)

Differenziert man die Art der Forderung nach der Positionierung zum Radverkehr aus, so zeigt sich, dass mit 78,5 % ($n_{R+} = 150$) der überwiegende Teil der positiv geframten radverkehrsbezogenen Planungsproteste primär initiative Forderungen formuliert. Bei nur 21,5 % der Fälle sind die Forderungen primär reaktiv ($n_{R-} = 41$). Bei den meisten negativ geframten Radverkehrsprotesten hingegen stehen überwiegend reaktive Protestforderungen im Vordergrund (87,5 %, $n_{R-} = 21$), initiative Forderungen sind deutlich seltener vertreten (12,5 %, $n_{R-} = 3$). Proteste mit primär initiativen Protestforderungen zeichnen sich somit fast ausschließlich durch ein positives Framing des Radverkehrs aus (98 %, $n_{iR} = 150$). Bei den Radverkehrsprotesten mit primär reaktiven Protestforderungen weisen zwar ebenfalls die meisten Fälle ein positives Protestframing auf (66,1 %, $n_{rR} = 41$), es ist aber auch ein relevanter Anteil von Protesten zu verzeichnen, die dem Thema Radverkehr kritisch oder ablehnend gegenüberstehen (33,9 %, $n_{rR} = 21$).

6.5.4 Protesttypen nach Framing

Aus der Kombination des primären Protestanlasses und der primären Protestforderung ergibt sich für jeden Protest ein verallgemeinertes Protestframing, das eine Zuordnung des Protests zu einem von vier Protesttypen ermöglicht (s. Kapitel 2.3.1). Es können **planungsabhängig-reaktive**, **planungsabhängig-initiativ**, **situativ-reaktive** und **situativ-initiativ** Proteste unterschieden werden.

Häufigkeitsverteilung (Protesttypen nach Framing)

Verknüpft man die Daten zu den Protestanlässen mit denen zu den Protestforderungen der radverkehrsbezogenen Planungsproteste, so wird deutlich, dass sich diese Gruppe durch eine sehr spezifische Form des Protestframings auszeichnet, die sie von der Gesamtheit aller Planungsproteste unterscheidet. Die meisten Radverkehrsproteste weisen ein situativ-initiatives Protestframing auf (65,1 %, $n_R = 140$), während bei der Grundgesamtheit der entsprechende Anteil mit 26,9 % ($n_G = 929$) deutlich geringer ist. Radverkehrsbezogene Planungsproteste mit einem planungsabhängig-reaktiven Framing sind ebenfalls oft vertreten, ihr Anteil ist mit 26 % ($n_R = 56$) aber deutlich geringer als in der Grundgesamtheit, wo 60,6 % der Proteste ($n_G = 2.089$) diesem Framingtyp entsprechen. Radverkehrsbezogene Planungsproteste mit einem planungsabhängig-initiativen oder situativ-reaktiven Framing sind mit einem Anteil von 6 % ($n_R = 13$) bzw. 2,8 % ($n_R = 6$) nur selten vertreten (s. Abb. 34).

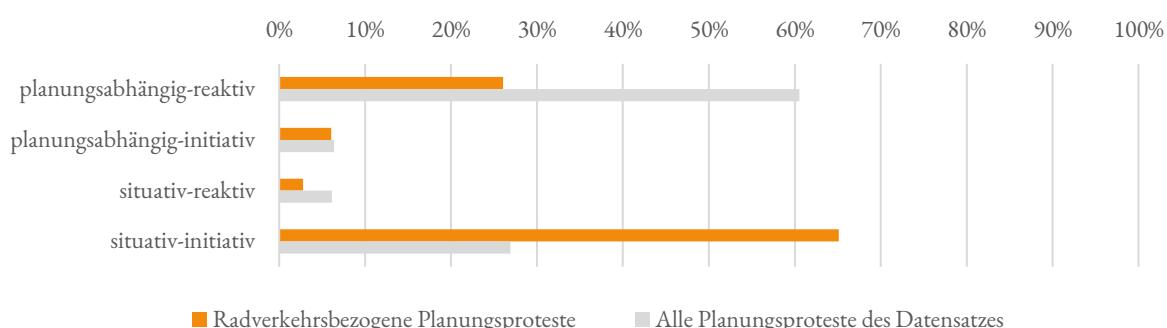


Abb. 34: Protesttypen nach Framing (eigene Darstellung)

6.5.5 Begründungen

Die von den Protestträger*innen kommunizierten Protestanlässe und -forderungen stehen in den seltensten Fällen für sich allein, sondern werden durch Begründungen, das sogenannte „motivational framing“ (vgl. Bertram 2018: 236), kontextualisiert und weiter ausgeführt. Es können vier übergeordnete Kategorien an Begründungen unterschieden werden. In vielen Fällen werden Planungsproteste mit dem **Bestand** begründet, wobei sich die Argumente der Protestierenden auf den baulichen Bestand oder auf bestehende Situationen beziehen können. Der Fokus bestandsbezogener Begründungen kann auf der Schutzbedürftigkeit, dem Bedarf oder der Wirkung des Bestandes liegen. Zu den weiteren idealisierten Ausprägungen bestandsbezogener Begründungen zählen bestehende Konflikte, Interessen von Betreiber*innen bzw. Besitzer*innen, Vorstellungen der Protestträger*innen sowie Kostenaspekte. Bei Argumenten, die sich auf ein Vorhaben beziehen, ist grundsätzlich zwischen den tatsächlichen **Vorhaben** bei reaktiven Protesten und den eingeforderten Maßnahmen bei initiativen Protesten zu unterscheiden. So können Protestträger*innen ihren Protest beispielsweise reaktiv mit dem fehlenden Bedarf für ein geplantes Vorhaben begründen oder aber initiativ mit dem Bedarf für die eingeforderte Maßnahme. Zu den weiteren vorhabensbezogenen Begründungen zählen die Art und Weise der Planung, ihre Wirkungen, die (Nicht-)Durchführbarkeit, Kosten sowie die Interessen von Vorhabenträger*innen. Zu Protestbegründungen, die sich auf das **Verfahren** konzentrieren, zählen Argumente, die sich auf prozessuale Aspekte wie eine als mangelhaft empfundene Kommunikation der Planusträger*innen und die unzureichende Einhaltung rechtlicher Vorgaben beziehen. Die Protestierenden können ihr Handeln auch mit ethisch-moralischen **Grundsätzen** begründen.

Häufigkeitsverteilung (Begründungen)

Radverkehrsbezogene Planungsproteste sind am häufigsten mit vorhabenbezogenen Begründungen verknüpft (80,9 %, $n_R = 174$), gefolgt von bestandsbezogenen Begründungen (58,1 %, $n_R = 125$) und Grundsätzen (36,7 %, $n_R = 79$). Verfahrensbezogene Begründungen spielen mit 10,2 % hingegen nur eine untergeordnete Rolle ($n_R = 22$). Betrachtet man die spezifischen Unterkategorien zur Klassifizierung der Protestbegründungen, so wird deutlich, dass besonders häufig mit dem Bedarf (49,3 %, $n_R = 106$) und der Wirkung des (eingeforderten oder bereits geplanten) Vorhabens (48,4 %, $n_R = 104$) argumentiert wird. Neben den bereits genannten Grundsätzen (36,7 %, $n_R = 79$) sind des Weiteren auch bestehende Konflikte (35,3 %, $n_R = 76$) und die Wirkung des Bestandes (32,1 %, $n_R = 69$) ein häufiger Teil der Begründung von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten. Bei allen genannten Unterkategorien ist der Anteil bei den Radverkehrsprotesten höher als in der Grundgesamtheit. Eher selten wird mit der Schutzwürdigkeit und dem Bedarf des Bestandes (4,2 %, $n_R = 9$ bzw. 8,8 %, $n_R = 19$) sowie mit rechtlichen oder kommunikativen Aspekten (4,7 %, $n_R = 10$ bzw. 5,6 %, $n_R = 12$) argumentiert (s. Abb. 35).

Die Daten zeigen, dass die Träger*innen radverkehrsbezogener Planungsproteste den vorgefundenen Bestand sehr kritisch betrachten, was sich auch mit dem hohen Anteil situativer Protestanlässe deckt. Darüber hinaus wird in den Begründungen besonders die Wirkung alternativer Problemlösungsansätze betont, was mit dem hohen Anteil an initiativen Protestforderungen korreliert. Da sich bei den 153 Protesten mit primär initiativen

ven Protestforderungen die vorhabenbezogenen Begründungen auf das eingeforderte Planungsvorhaben beziehen, erfolgt an dieser Stelle eine kurze Detailanalyse dieser Fälle. Es zeigt sich, dass am häufigsten mit dem Bedarf (62,7 %, $n_{iR} = 96$) und den erwarteten positiven Wirkungen des geforderten Vorhabens (41,8 %, $n_{iR} = 64$) argumentiert wird.



Abb. 35: Typisierung der Protestbegründungen (eigene Darstellung)

6.6 Aktionsformen

Mit Hilfe von Protestaktionen können Protestträger*innen die Anlässe ihres Handelns öffentlichkeitswirksam thematisieren und daraus abgeleitete Forderungen formulieren. Sie dienen der Adressierung verantwortlicher Planungsträger*innen, aber auch der Beeinflussung der öffentlichen Meinung und der Mobilisierung von Unterstützer*innen. Grundlegend wird im Rahmen dieser statistischen Auswertung zwischen sieben idealtypischen Aktionskategorien unterschieden, die im Folgenden kurz erläutert werden:

Demonstrative Aktionsformen entsprechen am ehesten dem klassischen Verständnis von öffentlichkeitswirksamem Protest. Durch ihre Präsenz im öffentlichen Raum wollen die Protestträger*innen Einfluss auf die Stadtöffentlichkeit und die Planungsträger*innen nehmen. Unterschieden werden können Demonstrationszüge/Kundgebungen, künstlerische Aktionen und die Teilnahme an fremden (demonstrativen) Veranstaltungen. Analoge und digitale **Sammlungen** verfolgen das Ziel, eine möglichst große Anzahl von Unterstützer*innen für die Anliegen des Protests zu gewinnen (vgl. Bertram 2018: 278). Die Unterkategorien sind Unterschriftensammlungen, Online-Petitionen, Bürger-/Volksbegehren und Umfragen.

Mit der Nutzung **informativer Aktionsformen** verfolgen die Protestträger*innen das Ziel, die Planungsträger*innen sowie die Stadtöffentlichkeit über die Inhalte des Protests – also insbesondere Anlässe, Forderungen und Begründungen – zu informieren (vgl. Bertram 2018: 217). Zu den Unterkategorien gehören eigene Informationsveranstaltungen der Protestträger*innen, Begehungen, Werbekampagnen, Pressearbeit/Interviews, das Verfassen von Leserbriefen und offenen Briefen, Resolutionen sowie Flugblättern und Druckschriften.

Unter **digitalen Aktionsformen** werden solche Aktionen verstanden, die das Internet als Medium nutzen, um über Protestinhalte zu informieren. Online-Petitionen werden hier nicht den digitalen Aktionsformen zugeordnet, da sie vorrangig der Mobilisierung dienen (vgl. Bertram 2018: 278). Homepages und Social-Media-Kanäle bilden die beiden Unterkategorien dieser Aktionsform.

Direkte Aktionsformen sind illegale oder ordnungswidrige Protestaktionen, die zivilen Ungehorsam zum Ausdruck bringen und zum Teil mit Formen des gewaltlosen Widerstands verknüpft sind (vgl. Bertram 2018: 278). Dazu zählen Besetzungen, Behinderungen, Störungen und Blockaden, wobei teilweise Sachbeschädigungen und Körperverletzungen in Kauf genommen werden. Oft kommt es auch zu Zusammenschlüssen zu (Protest-)Bündnissen.

Im Zuge **expressiver Aktionsformen** wird der Protest zu Mobilisierungszwecken auf seine wesentlichen Inhalte reduziert und mit visuellen Mitteln dargestellt – zum Teil, um für andere Protestaktionen zu werben (vgl. Bertram 2018: 278). Als expressive Aktionsformen werden Transparente, Plakate, Aufkleber, Graffiti sowie Street-Art verstanden.

Unter dem Sammelbegriff **Kommunikation** werden ergänzende Aktionsformen zusammengefasst, die einen direkten Austausch mit Planungsträger*innen anstreben. Einige dieser Aktionen stellen für sich genommen noch keine Protesthandlung dar, da sie einen nicht-öffentlichen Charakter besitzen oder im Rahmen

von Beteiligungsverfahren stattfinden (vgl. Bertram 2018: 279). Zu den Unterkategorien zählen direkte Ansprachen planender Akteur*innen, förmliche Stellungnahmen, förmliche Petitionen, Bürgeranträge, Eingaben, Alternativpläne sowie die Beauftragung eigener Gutachten und die selbstständige Erstellung von Bestandsaufnahmen durch die Protestträger*innen. Weitere von den Protestträger*innen genutzte Aktionsformen, die sich keiner der genannten Kategorien zuordnen lassen, wurden als „Sonstige Aktionsformen“ in der Protestdatenbank vermerkt.

Ergänzend zur Art der Aktionsform wurden Angaben zur Anzahl der Teilnehmer*innen oder Unterstützer*innen einer Aktion aufgenommen, sofern dazu Informationen gefunden werden konnten. Bei unterschiedlichen Angaben wurde jeweils die höchste genannte Zahl aufgenommen. Die erfassten Zahlenwerte wurden danach unterschieden, ob sie sich auf eine demonstrative Aktionsform, eine Sammlung (Unterschriftensammlung oder Petition), eine informative Aktionsform oder ein Bürger- bzw. Volksbegehren beziehen.

Häufigkeitsverteilung (Aktionsformen)

Der überwiegende Teil der radverkehrsbezogenen Planungsproteste (59,1 %, $n_R = 127$) beschränkt sich auf die Nutzung von einer (20,5 %), zwei (18,1 %) oder drei (20,5 %) Aktionsformen. Für die Grundgesamtheit aller erfassten Planungsproteste ist eine ähnliche Verteilung zu beobachten, wobei dort der Anteil der Proteste, die sich auf die Nutzung einer Aktionsform beschränken, mit 24,5 % ($n_G = 844$) noch etwas höher liegt. Der Einsatz vieler verschiedener Aktionsformen ist eher selten (s. Abb. 36). In 12 Fällen (5,6 %) wurde einem radverkehrsbezogenen Planungsprotest keine Aktionsform zugeordnet, bei der Grundgesamtheit sind es 255 Fälle (7,4 %). Dies dürfte entweder auf einen zu geringen Informationsgehalt der untersuchten Eigen- und Fremddarstellungen oder eine fehlerhafte Eintragung in die Datenbank zurückzuführen sein. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Anzahl der genutzten Aktionsformen keine Aussage darüber zulässt, wie häufig die jeweiligen Aktionsformen für die öffentliche Artikulation eines Protests genutzt wurden und in welchem anteiligen Verhältnis sie zu anderen Aktionsformen stehen.



Abb. 36: Anzahl erfasster Aktionsformen (eigene Darstellung)

Im Folgenden wird genauer analysiert, welche Aktionsformen im Rahmen von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten besonders häufig zur Anwendung kommen. Dabei stehen zunächst die übergeordneten idealtypischen Aktionskategorien im Fokus. Auffällig oft nutzen die Protestträger*innen radverkehrsbezogener Planungsproteste demonstrative Aktionen (54,9 %, $n_R = 118$), dicht gefolgt von digitalen (52,6 %, $n_R = 113$) und informativen Aktionen (46,5 %, $n_R = 100$). Deutlich seltener sind dagegen direkte (9,3 %, $n_R = 20$) und expressive Protestaktionen (4,2 %, $n_R = 9$) vertreten. Vergleicht man die statistischen Beobachtungen mit den Daten der Grundgesamtheit aller Planungsproteste, so zeigen sich bei einigen Aktionsformen deutliche Unterschiede. Demonstrative und digitale Aktionen werden im Kontext von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten deutlich häufiger als bei Planungsprotesten im Allgemeinen eingesetzt: Bei demonstrativen Aktionen sind es 54,9 % gegenüber 40,9 % und bei digitalen Aktionen 52,6 % gegenüber 34,7 %. Gleichzeitig kommen Sammlungen und Formen der Kommunikation mit Planungsträger*innen etwas seltener vor (36,7 % gegenüber 44,6 % und 25,6 % gegenüber 32,8 %) (s. Abb. 37).



Abb. 37: Aktionsformen nach idealtypischen Oberkategorien (eigene Darstellung)

Die Analyse der spezifischen Aktionsformen zeigt, dass es im Rahmen von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten besonders oft zu Demonstrationen bzw. Kundgebungen kommt (46,5 %, $n_R = 100$) und die Protestträger*innen eigene Webseiten nutzen (45,1 %, $n_R = 97$), um ihre Anliegen öffentlich zu artikulieren. Weitere häufig vertretene Aktionsformen sind die Nutzung von Social-Media-Kanälen (32,6 %, $n_R = 70$) sowie Formen der Pressearbeit (25,6 %, $n_R = 55$). Bei allen genannten Aktionsformen ist der Anteil an Protesten, der diese nutzt, deutlich höher als in der Grundgesamtheit. Wie bereits die Analyse der übergeordneten Aktionsarten gezeigt hat, spielen expressive und direkte Aktionen eine sehr untergeordnete Rolle. Darüber hinaus sind im Vergleich zur Grundgesamtheit bei radverkehrsbezogenen Planungsprotesten Aktionsformen wie Unterschriftensammlungen (20 %, $n_R = 43$ gegenüber 25,7 %, $n_G = 885$) und offene Briefe (9,3 %, $n_R = 20$ gegenüber 13,4 %, $n_G = 463$) etwas seltener vertreten (s. Abb. 38).

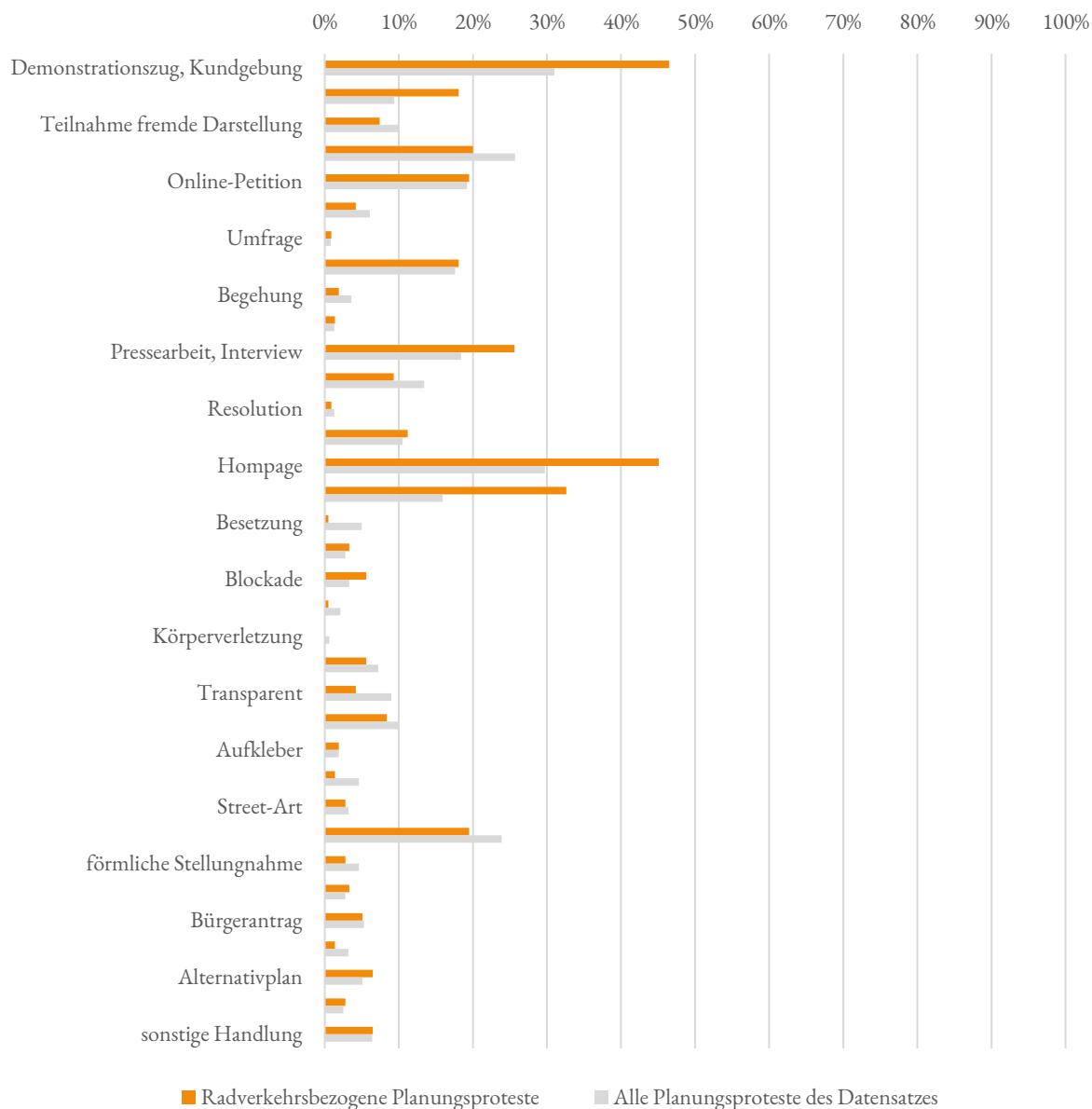


Abb. 38: Aktionsformen nach Detailkategorien (eigene Darstellung)

Eine Angabe zur Anzahl der Teilnehmer*innen bzw. Unterstützer*innen einer Aktionsform erfolgte bei etwas mehr als der Hälfte (53,5 %) aller radverkehrsbezogenen Planungsproteste ($n_R = 115$). Innerhalb der Grundgesamtheit ist der Anteil der Proteste mit erfassten Zahlenwerten mit 49,5 % etwas geringer ($n_G = 1.709$). Am häufigsten wurde eine Teilnehmer*innen- bzw. Unterstützer*innenzahl bei Radverkehrsprotesten zu Sammlungen (31,6 %, $n_R = 68$) und demonstrativen Aktionen (26 %, $n_R = 56$) vermerkt. Für informative Aktionsformen liegen nur vereinzelt Angaben vor (1,9 %, $n_R = 4$). Für einen Bürger- bzw. Volksentscheid wurden keine Zahlenwerte erfasst, was sich zum Teil dadurch erklären lässt, dass in Deutschland bisher kein Radentscheid die vorgelagerte Hürde des Bürger- bzw. Volksbegehrens erfolgreich nehmen konnte. Der höchste Zahlenwert wurde im Rahmen einer Sammlung erfasst, die im Kontext des Protests von Green City und ADFC für mehr Raum für Radfahrer*innen in München stattfand (160.000 Unterstützer*innen). Danach folgen zwei Proteste aus Berlin: An einer demonstrativen Aktion im Rahmen des vom ADFC initiierten

Protests für ein Radverkehrsgesetz und bessere Bedingungen für Radfahrer*innen nahmen ca. 150.000 Menschen teil. Eine Sammlung der Initiative Volksentscheid Fahrrad unterstützten 105.425 Unterzeichner*innen.

Zusammengefasst nutzen die Protestträger*innen radverkehrsbezogener Planungsproteste viele verschiedene Aktionsformen, wobei demonstrative und digitale Aktionsformen besonders häufig vertreten sind.

6.7 Planungsbezug

Wie in Kapitel 2.3.1 erläutert, unterscheiden sich Planungsproteste dadurch von anderen Protestformen, dass sie sich direkt auf raumrelevante Planungen beziehen oder mit ihren Protestanliegen planerisches Handeln einfordern. In diesem Abschnitt wird analysiert, wie die Protestträger*innen der in der Stichprobe vereinten Radverkehrsproteste einen Planungsbezug herstellen. Zu diesem Zweck wird untersucht, welchen Planungsfeldern die bestehende bzw. eingeforderte Planung zugeordnet werden kann, welche Planungsinstrumente genutzt bzw. gefordert werden und welche Planungsträger*innen an einem Planungsvorhaben beteiligt sind bzw. im Rahmen initiativer Anliegen adressiert werden.

6.7.1 Planungsfelder

Das Merkmal Planungsfeld beschreibt die Art der Planung, der ein bestehendes oder eingefordertes Vorhaben zugeordnet werden kann. Planungsfelder, die durch initiativer Anliegen der Protestträger*innen zum Ausdruck kommen, werden als initiativer Planungsfelder bezeichnet. Es werden elf Oberkategorien unterschieden: **Flächennutzung, bauliche Nutzung, Stadterneuerung, Soziale Infrastruktur, Mobilität, technische Infrastruktur, Frei-/Grünflächen, Stadtgestaltung, Immobilien, Migration und sonstige** Planungsfelder. Jede dieser Oberkategorien besitzt mehrere Unterkategorien. Zu den spezifischen Planungsfeldern des Oberthemas Mobilität gehört beispielsweise auch der Radverkehr („Radwege“). Für jeden Protest besteht in der Datenbank die Möglichkeit, das wichtigste Planungsfeld sowie weitere Planungsfelder anzugeben. Auf einen Vergleich mit der Grundgesamtheit wird an dieser Stelle verzichtet, da im Zuge der Stichprobenerstellung bereits alle Proteste mit dem Planungsfeld „Radwege“ herausgefiltert wurden.

Häufigkeitsverteilung (Planungsfelder)

Die Analyse der Daten zu den Planungsfeldern, die im Kontext von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten von Bedeutung sind, zeigt, dass mehr initiativer Planungsfelder genannt werden als Planungsfelder eines bestehenden Vorhabens: In 74 Fällen (34,4 %) wurde ein wichtigstes Planungsfeld angegeben und in 169 Fällen (78,6 %) ein wichtigstes initiatives Planungsfeld. Diese Verteilung deckt sich mit dem Befund, dass sich die ausgewerteten Radverkehrsproteste durch einen hohen Anteil situativer Anlässe und initiativer Forderungen auszeichnen.

Von den 74 Protesten mit einem wichtigsten Planungsfeld ($N_{PLF} = 74$) entfällt der größte Teil auf das Oberthema Mobilität ($n_{PLF} = 64$), vereinzelt geht es aber auch um eine Form der baulichen Nutzung, also um einen Neubau oder einen Abriss ($n_{PLF} = 6$). Betrachtet man die Unterkategorien genauer, so kristallisieren sich der Radverkehr ($n_{PLF} = 29$) und der Bau von Stadtstraßen ($n_{PLF} = 16$) als häufigste wichtigste Planungsfelder heraus.

Bei den insgesamt 169 Fällen, für die ein wichtigstes initiatives Planungsfeld angegeben ist ($N_{PLFi} = 169$), dominiert ebenfalls das Thema Mobilität – hier sind es sogar 159 Proteste. Zumindest punktuell spielt auch das Thema Grün- und Freiflächen eine besonders große Rolle ($n_{PLFi} = 7$). Eine Analyse der Unterkategorien zeigt, dass der Radverkehr besonders häufig im Fokus steht ($n_{PLFi} = 110$), zum Teil bilden aber auch Fußwege/Querungen ($n_{PLFi} = 16$) und Verkehrsregelungen ($n_{PLFi} = 12$) den Schwerpunkt der geforderten Planung.

Im nächsten Schritt der Auswertung wird die Gesamtheit aller genannten Planungsfelder betrachtet. Dabei ist es unerheblich, ob das jeweilige (bestehende oder initiative) Planungsfeld als wichtigstes Planungsfeld eingestuft wurde oder ob es als ergänzendes, ggf. sekundäres Planungsfeld aufgenommen wurde. Auch hier zeigt sich eine Dominanz der Mobilitätsthemen. Bei etwa einem Drittel der Stichprobenfälle (32,6 %, $n_R = 70$) wird mindestens ein Planungsfeld eines bestehenden Vorhabens vermerkt, das dieser Oberkategorie zugerechnet wird. Grün- und Freiflächen sowie Formen der baulichen Nutzung (Neubau/Abriss) kommen mit einem Anteil von jeweils 3,3 % ($n_R = 7$) zumindest vereinzelt vor. Das häufigste spezifische Planungsfeld ist der Radverkehr (20,9 %, $n_R = 45$), gefolgt von Stadtstraßenbauvorhaben (11,6 %, $n_R = 25$) und Verkehrsregelungen (6,5 %, $n_R = 14$). Bei insgesamt 165 Fällen der Stichprobe (76,7 %) wird mindestens ein initiatives Planungsfeld genannt, das der Oberkategorie Mobilität zuzuordnen ist; bei 7 Fällen (3,3 %) wird ein Bezug zum Thema Grün- und Freiflächen hergestellt. Eine Betrachtung der Unterkategorien zeigt eine herausgehobene Stellung des Radverkehrs, denn bei 72,1 % der Stichprobenproteste ($n_R = 155$) wird dieses Thema als initiatives Planungsfeld vermerkt. Weitere häufiger vorkommende initiative Planungsfelder sind Verkehrsregelungen (18,6 %, $n_R = 40$), Fußwege/Querungen (15,8 %, $n_R = 34$), ÖPNV (17,9 %, $n_R = 17$), Parkraum (6,5 %, $n_R = 14$) sowie Stadtstraßenbau (5,6 %, $n_R = 12$).

Die Auswertung der Daten zeigt, dass der Radverkehr bei vielen der untersuchten Proteste eine zentrale Rolle spielt. Gleichzeitig wird er häufig mit anderen Planungsfeldern verknüpft, wobei es sich dabei in der Regel um weitere Mobilitätsaspekte wie zum Beispiel Straßenbau, Verkehrsregelungen und Fußverkehr handelt. Es ist darauf hinzuweisen, dass in dieser Datenauswertung auch Proteste enthalten sind, bei denen der Radverkehr nicht als bestehendes oder initiatives Planungsfeld vermerkt wurde. In diesen Fällen konnte der Radverkehrsbezug jedoch anhand der Kurzbeschreibungen der Proteste manuell identifiziert werden. An dieser Stelle sei auf das Methodenkapitel 5.2.2 verwiesen, in dem die Bildung der thematischen Stichprobe „Radverkehrsbezogene Planungsproteste“ näher erläutert wird.

6.7.2 Planungsinstrumente

Für die Realisierung planerischer Zielvorgaben nutzen Planungsträger*innen formelle und informelle Planungsinstrumente. Diese können Bestandteil einer kritisierten Planung sein oder sogar selbst zum Anlass eines planungsbezogenen Protests werden. Darüber hinaus können Planungsinstrumente Bestandteil initiativer Protestforderungen sein. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen Planungsinstrumenten, die im Baugesetzbuch (**BauGB**) festgeschrieben sind (z.B. Bebauungsplan und Flächennutzungsplan), **nachgeordneten** baurechtlichen **Verfahren** (z.B. Baugenehmigung), **informellen Verfahren** (z.B. Entwicklungskonzepte und Beteiligungsformate), Instrumenten der **Fachplanung** (z.B. Planfeststellungsverfahren und Schutzgutausweisungen), Planungsinstrumenten mit Bezug zur **Wohnungspolitik** (z.B. Mietspiegel und

Mietpreisdeckel), **sonstigen öffentlichen Planungsinstrumenten** und **privatrechtlichen Instrumenten** (z.B. Kauf- und Mietverträge).

Häufigkeitsverteilung (Planungsinstrumente)

Angaben zu den Planungsinstrumenten, die im Rahmen bestehender Planungsvorhaben eingesetzt oder von den Protestträger*innen im Kontext initiativer Anliegen eingefordert werden, sind nur für einen kleinen Teil der erfassten radverkehrsbezogenen Planungsproteste im Datensatz vermerkt. In 44 Fällen (20,5 %) ist ein wichtigstes Planungsinstrument eines bestehenden Vorhabens bekannt. Den größten Anteil verzeichnen Instrumente der Fachplanung ($n_R = 24$), gefolgt von informellen Verfahren ($n_R = 8$) und sonstigen öffentlichen Instrumenten ($n_R = 7$). Betrachtet man die spezifischen Unterkategorien, so handelt es sich am häufigsten um informelle Konzepte ($n_R = 10$), Beschilderungen, Markierungen und Lenkungen ($n_R = 6$) oder Planfeststellungsverfahren ($n_R = 5$).

Bei 66 Fällen der Stichprobe, das entspricht einem Anteil von 30,7 %, wurde ein initiatives Planungsinstrument erfasst. Die Fallzahl liegt damit deutlich unter der Anzahl der Proteste, bei denen ein initiatives Planungsfeld genannt wird ($n_R = 169$). Im Kontext initiativer Radverkehrsproteste wird also sehr häufig die Art der geforderten Planung kommuniziert, aber deutlich seltener benennen die Protestträger*innen die konkreten planerischen Instrumente, mit denen ihre Forderungen umgesetzt werden sollen. Dies könnte ein Hinweis auf unzureichendes Wissen der Protestierenden über die Vielfalt der Planungsinstrumente und ihren Wirkungsweisen sein, doch lässt sich die Diskrepanz zwischen den genannten Planungsfeldern und Planungsinstrumenten auch dahingehend interpretieren, dass für die Protestträger*innen die Umsetzung ihrer geforderten Inhalte im Vordergrund steht – mit welchen Instrumenten dies geschieht, wird vermutlich als nachrangig angesehen. Bei den meisten der 66 Proteste werden initiativ fachplanerische Instrumente genannt ($n_R = 48$). Daneben sind auch informelle Verfahren ($n_R = 9$) und sonstige öffentliche Instrumente ($n_R = 7$) häufiger vertreten. Im Detail handelt es sich bei den Instrumenten der Fachplanung primär um Beschilderungen, Markierungen und Lenkungen ($n_R = 30$) oder informelle Verfahren ($n_R = 11$).

Auf eine weitergehende Auswertung der Gesamtheit aller genannten Planungsinstrumente, die sowohl das wichtigste genannte Planungsinstrument als auch weitere, als sekundär eingestufte Instrumente umfasst, wird an dieser Stelle verzichtet, da der Datensatz für einige Merkmalsausprägungen keine spezifischen Daten ausweist und eine Auswertung somit zu verfälschten Ergebnissen führen würde.

6.7.3 Planungsträger*innen

Jene Akteur*innen, die Planungsvorhaben initiieren, durchführen oder umsetzen, werden als Planungsträger*innen bezeichnet. Im Kontext von Initiativprotesten werden sie zum Teil von den Protestierenden adressiert, um deren Anliegen umzusetzen. Die erwähnten Protestträger*innen können einer von vier Kategorien zugeordnet werden. Zur **lokalen Verwaltung** werden alle kommunalen Ämter gezählt, die fach- oder gesamtplanerische Aufgaben wahrnehmen. Zur lokalen Politik gehören alle Amtspersonen, Gremien und Räte, die als Entscheidungsträger*innen der lokalen Planung fungieren. Werden Akteur*innen aus der Politik oder

der Verwaltung des Bundes oder der Länder durch ihre Planungen oder ihre Adressierung durch die Protestträger*innen Teil des Protestkontextes, so werden sie der **übergeordneten Ebene** zugeordnet. Darüber hinaus können auch Unternehmen, Projektentwickler*innen und andere **private Akteur*innen** als Planusträger*innen in Erscheinung treten.

Häufigkeitsverteilung (Planungsträger*innen)

Die Auswertung der Stichprobe zeigt, dass bei 57,7 % der erfassten radverkehrsbezogenen Planungsproteste ($n_R = 124$) Akteur*innen aus der lokalen Verwaltung direkt adressiert werden oder an den Planungen beteiligt sind, auf die sich die Anliegen der Protestierenden beziehen. Planende Akteur*innen aus der Stadtpolitik werden bei 44,7 % aller untersuchten Radverkehrsproteste ($n_R = 96$) erwähnt. Für die Grundgesamtheit liegen die Anteile dieser beiden Akteursgruppen bei 51,9 % ($n_G = 1.790$) bzw. 48,5 % ($n_G = 1.673$). Private Planusträger*innen sowie Akteur*innen auf der Bundes- und Landesebene treten im Kontext radverkehrsbezogener Planungsproteste eher selten in Erscheinung, wie die Anteile von 18,6 % ($n_R = 40$) und 14 % ($n_R = 30$) belegen. Gerade Unternehmen, Projektentwickler*innen und andere private Akteur*innen spielen ansonsten bei Planungsprotesten eine größere Rolle: Bei fast der Hälfte aller Planungsproteste des Datensatzes (44,6 %, $n_G = 1.540$) treten private Akteur*innen als Planungsträger*innen in Erscheinung oder werden von den Protestierenden im Rahmen von Initiativforderungen adressiert (s. Abb. 39). Der eher geringe Anteil der übergeordneten politischen Ebenen und privater Planungsträger*innen im Kontext radverkehrsbezogener Planungsproteste lässt sich zum Teil dadurch erklären, dass die (Rad-)Verkehrsplanung in erster Linie eine Planungsaufgabe der Stadtpolitik und der Kommunalverwaltungen ist. Werden private Akteur*innen adressiert, so handelt es sich in den meisten Fällen häufig um kommunale (Verkehrs-)Unternehmen (in Berlin und Hamburg auch Landesunternehmen), etwa wenn Radverkehrsanliegen mit Forderungen verbunden sind, die sich auf den öffentlichen Personennahverkehr beziehen.

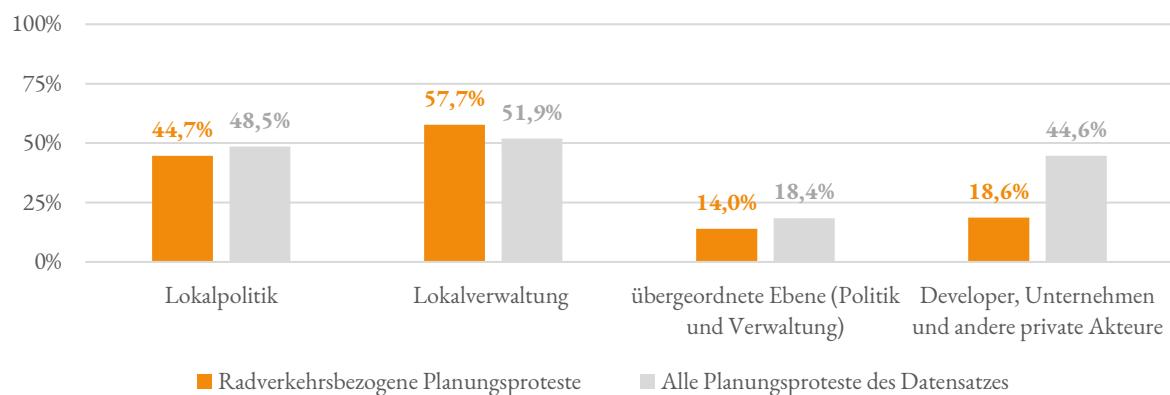


Abb. 39: Planungsträger*innen (eigene Darstellung)

6.8 Wirkungen

Die im Rahmen des Forschungsprojektes etablierte Systematisierung zur Identifizierung und Unterscheidung der Wirkungen von Planungsprotesten wurde bereits in Kapitel 2.3.3 aufgegriffen. Bei Protesten mit planungsabhängigem Anlass wird unterschieden zwischen einem **Abbruch** bzw. **Stop der Planung** im Sinne

der Protestierenden, einer **Unterbrechung der Planung**, einer zumindest teilweisen **Veränderung der Planungsinhalte** und einer **Anpassung des Planungsverfahrens**. Bei Protesten, deren primärer Anlass sich auf eine bestehende Situation bezieht, wurde untersucht, ob der Protest zum **Beginn einer Planung** oder zu **Auswirkungen auf Dritte** geführt hat.

Häufigkeitsverteilung (Wirkungen)

Für 37,2 % ($n_R = 80$) der untersuchten radverkehrsbezogenen Planungsproteste wurde eine Wirkung festgestellt, was in etwa dem Wert für die Grundgesamtheit (35,6 %, $n_G = 1.229$) entspricht. Dabei ist auffällig, dass die Wirkungsarten, die sich auf eine Beeinflussung bestehender Planungen durch die Proteste beziehen, bei den radverkehrsbezogenen Planungsprotesten seltener zu beobachten sind als bei der Gesamtheit aller Proteste des Datensatzes. So wurde nur in Einzelfällen ein Planungsstopp bzw. -abbruch ($n_R = 5$), eine Unterbrechung der Planung ($n_R = 3$) oder eine zumindest teilweise Änderung des Planungsverfahrens ($n_R = 12$) oder einzelner Planungsinhalte ($n_R = 19$) vermerkt. Diese Beobachtung ist nicht überraschend, da sich die Stichprobe der radverkehrsbezogenen Planungsproteste durch einen besonders hohen Anteil situativer Protestanlässe auszeichnet. Dementsprechend ist der Anteil der Proteste, die zumindest teilweise zu einem Planungs- bzw. Umsetzungsbeginn führen (28,8 %, $n_R = 62$) oder Auswirkungen auf Dritte haben (17,2 %, $n_R = 37$), bei Radverkehrsprotesten relativ betrachtet häufiger zu beobachten als bei Planungsprotesten im Allgemeinen (13,3 %, $n_G = 460$ bzw. 5,4 %, $n_G = 189$) (s. Abb. 40).

Natürlich sind die auf Basis der statistischen Daten beobachteten Auffälligkeiten nur als Annäherung an das komplexe Wirkungsgefüge zwischen Protest und Planung zu verstehen, da es sehr schwierig ist, den konkreten Einfluss eines Protests auf Planungsprozesse eindeutig zu bestimmen. Ob valide Aussagen über die Wirkung von Protesten getroffen werden können, hängt zudem maßgeblich vom Informationsgehalt der ausgewerteten Quellen ab.

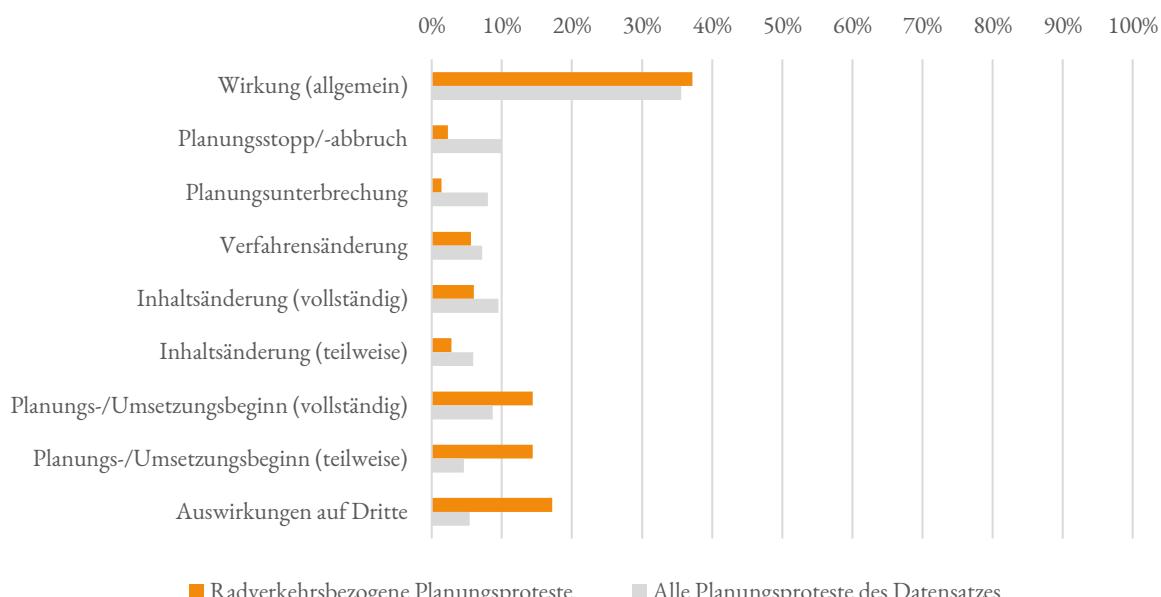


Abb. 40: Wirkungsdimensionen (eigene Darstellung)

6.9 Zwischenfazit

6.9.1 Statistische Auffälligkeiten und Implikationen für die Planung

Die statistische Auswertung der Protestdaten hat verschiedene Auffälligkeiten offen gelegt, die eine Charakterisierung radverkehrsbezogener Planungsproteste ermöglichen. Dieses Zwischenfazit fasst diese zunächst zusammen und erörtert anschließend, welche Implikationen die Befunde für die kommunale Radverkehrsplanung haben.

Mit der Analyse der räumlichen Verteilung der erfassten Radverkehrproteste hat sich gezeigt, dass die Häufigkeit des Auftretens in den untersuchten Großstädten sehr unterschiedlich ist. So finden sich die meisten der analysierten Proteste in Leipzig, obwohl die Stadt eigentlich nur einen vergleichsweise geringen Anteil an allen Protesten im Datensatz hat. Es zeigt sich, dass der Radverkehr in Leipzig im Vergleich zu anderen Städten ein besonders dominantes Thema innerhalb des lokalen planungsbezogenen Protestgeschehens ist. Valide Erklärungsansätze, warum sich die beobachteten Häufigkeiten in den Großstädten so stark unterscheiden, können an dieser Stelle nicht geliefert werden. Unklar ist auch, ob ein gehäuftes Auftreten radverkehrsbezogener Planungsproteste als Ausdruck einer besonders großen Unzufriedenheit mit bestehenden Planungen oder unbefriedigenden Bestandssituationen interpretiert werden kann.

Die statistische Auswertung der Protestdaten hat zudem deutlich gemacht, dass radverkehrsbezogene Planungsproteste überwiegend einen kleinräumlichen Ortsbezug aufweisen, es aber im Vergleich zur Gesamtheit aller Planungsproteste des Datensatzes auffällig viele Proteste mit einem auf die Gesamtstadt bezogenen Framing gibt. Somit müssen sich Planungsträger*innen, deren Aufgabenbereich Schnittmengen mit der Radverkehrsplanung aufweist, sowohl auf der Mikroebene als auch auf der gesamtstädtischen Ebene mit bürger-schaftlichen Protesten auseinandersetzen. Dass sie dies im Laufe der Jahre in zunehmendem Maße tun müssen – und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch weiterhin müssen – zeigt die Beobachtung, dass die Zahl der radverkehrsbezogenen Planungsproteste bis 2020 stetig zugenommen hat. Auch wenn keine Daten über die weitere Entwicklung in den untersuchten Städten vorliegen, werden sich die handelnden Akteur*innen auf der Planungsseite ernsthaft mit den Forderungen der Zivilgesellschaft auseinandersetzen müssen, um dem Protestdruck begegnen und konstruktive Lösungen finden zu können.

Das klassische Verständnis von Bürgerinneninitiativen und losen Zusammenschlüssen von Anwohner*innen als primäre Protestakteur*innen bestätigt sich bei den untersuchten radverkehrsbezogenen Planungsprotesten nicht. Vielmehr sind es auffallend oft lokale oder regionale Verbundsgliederungen sowie lokale Vereine, die als Protestträger*innen mit Aktionen in Erscheinung treten. Diese Akteur*innen verfügen über institutionalisierte Organisationsstrukturen, existieren häufig schon seit längerer Zeit und sind somit fest in der Zivilgesellschaft verankert. So sind z.B. die ADFC-Ortsverbände in den verschiedenen Städten besonders häufig an den radverkehrsbezogenen Planungsprotesten beteiligt. Die Planungsträger*innen haben die Möglichkeit, mit diesen etablierten und mit Fachwissen ausgestatteten zivilgesellschaftlichen Akteur*innen einen koopera-

tiven Austausch zu pflegen. Um der Entstehung von Konflikten vorzubeugen, die zu Protesten führen können, ist unter Umständen in einigen Städten ein noch intensiverer Kontakt zwischen Planung und Zivilgesellschaft notwendig.

Wie die statistische Auswertung gezeigt hat, unterscheiden sich radverkehrsbezogene Planungsproteste hinsichtlich ihres Protestframings deutlich von Planungsprotesten im Allgemeinen. Während die anteilige Verteilung der Grundgesamtheit zeigt, dass die meisten Planungsproteste primär mit reaktiven Forderungen auf einen planungsabhängigen Anlass reagieren, ist das Verhältnis bei den Protesten mit Radverkehrsbezug gespiegelt. Auslösende Momente sind hier vor allem Situationen, die von den Protestierenden als unbefriedigend empfunden werden und die sie durch die Formulierung initiativer Anliegen verändern wollen. Dieser Befund ist für das Verständnis von Radverkehrsprotesten zentral und für die planerische Praxis hochinteressant, da er impliziert, dass die Planungsträger*innen bei radverkehrsbezogenen Planungsaufgaben die in der Zivilgesellschaft verankerten Bedürfnisse nicht ausreichend wahrnehmen, sodass latente Unzufriedenheiten in Protest umschlagen können. Um konflikthafte Problemlagen frühzeitig identifizieren und auflösen zu können, ist ein proaktives Handeln der Planungsträger*innen sowie ein wertschätzender Umgang mit den Protestierenden erforderlich, bei dem deren Anliegen ernst genommen werden. Es ist allerdings zu beachten, dass radverkehrsbezogene Planungsproteste nicht zwangsläufig mit einem positiven Radverkehrsframing verknüpft sein müssen. Die statistische Auswertung der Stichprobe hat zwar gezeigt, dass dies bei den meisten Protesten der Fall ist, es gibt aber auch Proteste, die den Radverkehr problematisieren und alternative planerische Lösungsansätze einfordern. Häufig sind diese Proteste Ausdruck von Interessenkonflikten um die Nutzung des eng bemessenen Straßenraums, wobei die Protestierenden die Bedürfnisse anderer Mobilitätsformen – insbesondere des Kfz-Verkehrs – höher gewichten als die des Radverkehrs. Diese doppelseitige Konflikthaftheit des Themas Radverkehr sollte bei planerischen Entscheidungen und in der öffentlichen Kommunikation stets mitgedacht werden.

Radverkehrsbezogene Planungsproteste werden von ihren Träger*innen besonders oft mit bestehenden Konflikten, dem Bedarf oder der Wirkung des (eingeforderten) Vorhabens und ethisch-moralischen Grundsätzen begründet. Auch wenn dies nur ein erster, idealisierter Einblick in die Argumentationslogiken von Radverkehrsprotesten ist, so bestätigt sich doch der Eindruck, dass die Protestträge*innen häufig mit einer konflikthaften Bestands situation unzufrieden sind und alternative Lösungsansätze vorschlagen, die sie für notwendig erachten und denen sie eine positive Wirkung zuschreiben. Je genauer der Protest begründet wird, desto besser können die Planungsträger*innen die Beweggründe der Protestierenden nachvollziehen. Für eine tiefergehende Auseinandersetzung mit den Inhalten der Proteste ist es daher erforderlich, nicht nur die im Kontext von Radverkehrsprotesten formulierten Forderungen wahrzunehmen, sondern auch die Argumentationslogiken der Protestträge*innen zu verstehen.

Demonstrative, digitale und informative Aktionsformen bestimmten das Repertoire der Träger*innen radverkehrsbezogener Planungsproteste. Als zentrales Protestmittel dienen die historisch bewährten Fahrraddemonstrationen, die die Bedürfnisse der Radfahrer*innen öffentlich sichtbar machen und es ermöglichen, di-

rekt vor Ort auf Missstände aufmerksam zu machen und alternative Möglichkeiten der Aufteilung des großstädtischen Straßenraums aufzuzeigen. Der hohe Anteil digitaler Aktionsformen, zu denen das Betreiben von Webseiten und Social-Media-Kanälen gehört, spiegelt den zumeist hohen Professionalisierungsgrad der Protestierenden wider. Die Nutzung digitaler Medien gibt den Protestierenden die Möglichkeit, auf andere Protestaktionen hinzuweisen und tiefergehend über die Inhalte des Protests zu informieren und dadurch Unterstützer*innen zu gewinnen.

Der Planungsbezug von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten ergibt sich aus dem Zusammenwirken von Planungsfeldern, Planungsinstrumenten und Planungsträger*innen. Folgerichtig beziehen sich die meisten der untersuchten Proteste primär auf Inhalte und Instrumente der Verkehrsplanung. Die Auswertung der Daten zeigt, dass im Zusammenhang mit initiativen Protesten deutlich häufiger Planungsfelder als Planungsinstrumente benannt werden – das Einfordern bestimmter Inhalte scheint im Vordergrund zu stehen, während es von den Protestierenden offenbar als nachrangig angesehen wird, wie diese planerisch umzusetzen sind. Planungsträger*innen, die bestehende Planungsvorhaben bearbeiten oder von den Protestierenden im Zuge initiativer Anliegen direkt adressiert werden, sind im Falle der untersuchten radverkehrsbezogenen Planungsproteste in erster Linie Akteur*innen aus Kommunalpolitik oder Verwaltung. Diese Beobachtung verdeutlicht den lokalen, städtischen Fokus radverkehrsbezogener Planung.

Zur Frage des Einflusses radverkehrsbezogener Planungsproteste auf die Planung konnte die statische Auswertung der Protestdaten nur bedingt Aufschluss geben. Im Vergleich zur Gesamtheit aller Planungsproteste des Datensatzes sind Auswirkungen auf bestehende Planungen relativ betrachtet seltener, die Aufnahme einer neuen Planung oder Auswirkungen auf Dritte dagegen häufiger. Beide Auffälligkeiten lassen sich jedoch mit den Besonderheiten des Framings von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten begründen, da sie sich sehr häufig durch situative Protestanlässe und initiative Protestforderungen auszeichnen. Die Benennung konkreter Einflussfaktoren auf den Erfolg oder Misserfolg eines radverkehrsbezogenen Planungsprotests ist auf Basis der vorliegenden Daten nicht seriös möglich.

Die statistische Auswertung der Stichprobe und die Gegenüberstellung mit der Grundgesamtheit machen das Wesen radverkehrsbezogener Planungsproteste für die Planung besser verständlich. Im Rahmen von drei Fallbeispielen in Hamburg (Kapitel 7), Leipzig (Kapitel 8) und Frankfurt (Kapitel 9) werden die Wechselwirkungen zwischen zivilgesellschaftlichem Protest und planerischer Praxis genauer untersucht.

6.9.2 Methodenkritik

Die statistische Verarbeitung protestbezogenen Daten ermöglicht die vergleichende Untersuchung einer Vielzahl von Protestfällen und damit einen tieferen Einblick in das Wesen radverkehrsbezogener Planungsproteste. In ähnlicher Weise ist die Methodik auch auf andere themenspezifische Gruppen von planungsbezogenen Protesten übertragbar. Dies setzt allerdings den Zugang zu einer Protestdatenbank voraus. Deren Aufbau und Pflege erfordert einen hohen Ressourcenaufwand.

Nicht zu allen Protesten wurden im gleichen Umfang Informationen erhoben. Dies ist insbesondere auf den variierenden Informationsgehalt der ausgewerteten Quellen zurückzuführen. Liegen zu einem Protest sowohl Eigen- als auch Fremddarstellungen vor, können oft besonders viele Merkmale erfasst werden. Ist die Quellenlage dagegen überschaubar, lassen sich zu vielen Aspekten keine validen Aussagen treffen. Die Bearbeitung durch mehrere Coder*innen ist unweigerlich mit unterschiedlichen Interpretationen spezifischer Sachverhalte verbunden, die sich mit dem Eintragen in die Datenbank manifestieren. Darüber hinaus kann es bei der Quellenauswertung und der Arbeit mit der Datenbank zu Fehlern der Coder*innen kommen.

Im Hinblick auf den Radverkehr ist anzumerken, dass es im Rahmen der statistischen Auswertung nicht möglich war, eine Differenzierung nach dem Grad des Radverkehrsbezugs der untersuchten Proteste vorzunehmen. So wurden sowohl monothematische Radverkehrsproteste untersucht, als auch Proteste, bei denen der Radverkehr in ein breiter gefächertes Protestframings eingebettet ist und sogar Proteste, bei denen Radverkehrsthemen eher untergeordneter Bestandteil des Planungsprotests sind.

Die quantitative Betrachtung eines komplexen Phänomens wie Planungsprotesten führt zwangsläufig dazu, dass protestspezifische Aspekte zum Zwecke der Vergleichbarkeit verallgemeinert oder idealtypischen Kategorien zugeordnet werden. Besonderheiten des Einzelfalls können so nur unzureichend abgebildet werden, eine Vergleichbarkeit einer Vielzahl von Protestfällen ist aber nur auf diese Weise möglich. Um die Eigenheiten eines spezifischen Protests nachvollziehen zu können, ist das Forschungsinstrument der Fallstudie besser geeignet. Dies gilt insbesondere für die Argumentationslogiken der Protestierenden sowie die Auswirkungen des Protests auf die Planung.

7. Fallbeispiel 1: Umbau der Elbchaussee (Hamburg)

7.1 Räumlicher Kontext

Die Elbchaussee ist keine Straße wie jede andere. In der Hamburger Lokalpresse wird sie gelegentlich als „Hamburgs schönste Straße“ (Hamburger Abendblatt 01/2010) bezeichnet. Der Fotograf Rolf Borchard würdigte sie in einem Bildband sogar als die „schönste Straße der Welt“ (Borchard 1992). Entlang der parallel zur Elbe verlaufenden Elbchaussee befinden sich zahlreiche Villen und Grünanlagen wie der Hirschpark und der Jenischpark.

Für den Hamburger Westen erfüllt die Elbchaussee eine wichtige Verkehrsfunktion, da sie als Hauptverkehrsstraße die Stadtteile Blankenese, Nienstedten, Othmarschen und Ottensen im Bezirk Altona miteinander verbindet (vgl. LSBG 2021a: 3). Sie hat eine Gesamtlänge von etwa 8,6 Kilometern (vgl. Hamburger Abendblatt 2018). Im Westen schließt sie an die Blankeneser Hauptstraße an und geht am östlichen Ende unweit des Altonaer Bezirksamtes in die Kloppstockstraße über. Bis auf einen kleinen Abschnitt am westlichen Ende ist die Elbchaussee Teil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes und liegt damit im Zuständigkeitsbereich der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) (Freie und Hansestadt Hamburg 2023). Im Rahmen dieser Fallanalyse liegt der räumliche Fokus auf dem ersten Bauabschnitt der Grundinstandsetzung der Elbchaussee, der sich von der Manteuffelstraße im Westen bis zur Parkstraße im Osten erstreckt und im Bereich der beiden Altonaer Stadtteile Nienstedten und Othmarschen liegt (s. Abb. 41).

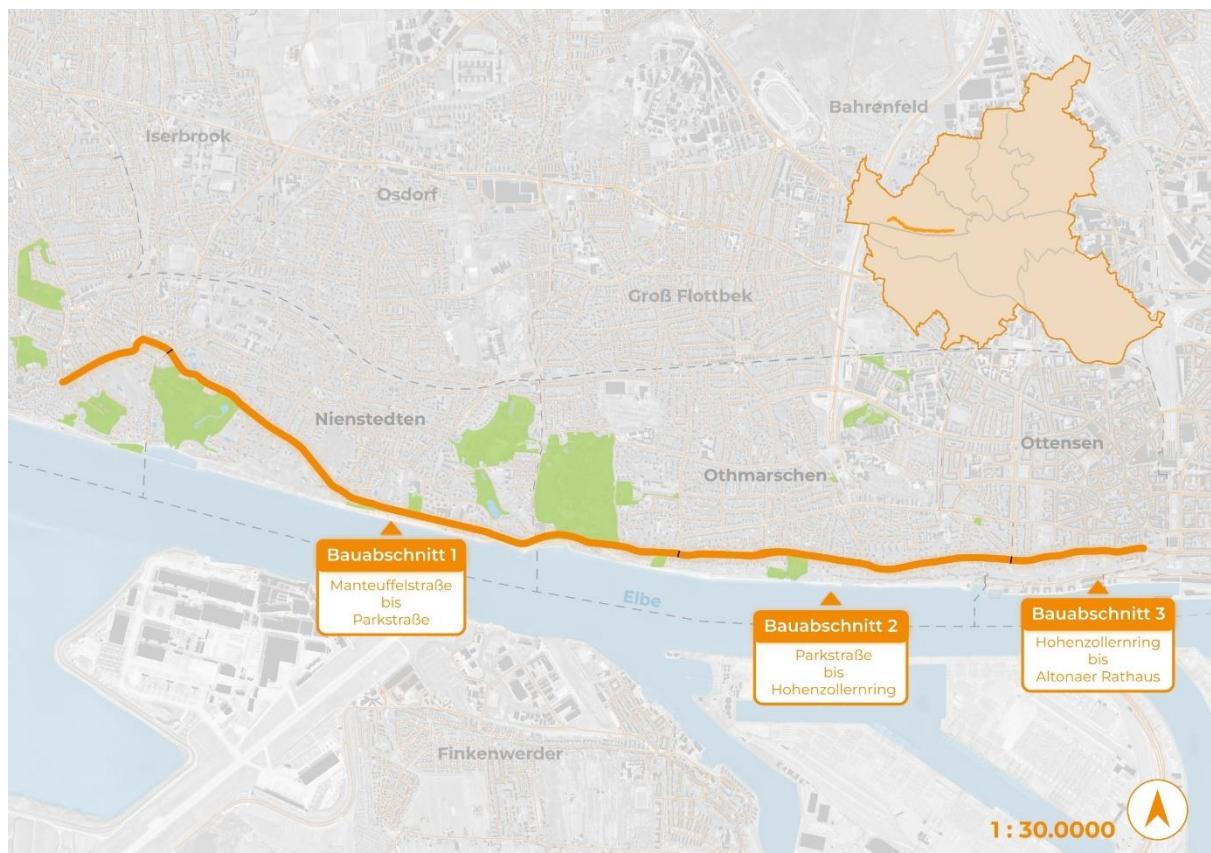


Abb. 41: Stadträumlicher Kontext der Elbchaussee (eigene Darstellung unter Verwendung von Google Earth 2025)

In beiden Fahrtrichtungen verfügt die Elbchaussee über jeweils einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (vgl. LSBG 2021a: 3). Vor der Umbauplanung, die im folgenden Kapitel 7.2 genauer analysiert wird, gab es entlang der Elbchaussee nur vereinzelt Infrastrukturanlagen für den Radverkehr (vgl. LSBG 2021b: 13). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (vgl. LSBG 2021a: 3).

7.2 Chronologischer Überblick über den Planungs- und Protestprozess

Die Planungen zur Sanierung und Umgestaltung der Elbchaussee wurden von einer Reihe von Beteiligungsformaten und -veranstaltungen im Rahmen des „Elbchaussee-Dialogs“ begleitet (vgl. LSBG 2024b). Den Auftakt dieser Partizipationsstrategie bildeten das Aufstellen von Informations- und Aktionsständen im Plangebiet sowie die erste Phase der projektbezogenen Online-Beteiligung im März und April 2018 (vgl. LSBG 2021c: 4). Bereits in dieser frühen Projektphase kam es zu ersten Aktionen, die als Ausdruck von planungsbezogenem Protest zu verstehen sind: Die Hamburger Initiative „Kurs Fahrradstadt“ verkündete im Rahmen eines Aprilscherzes in einer Pressemitteilung die Umwidmung der Elbchaussee zur Fahrradstraße (vgl. Kurs Fahrradstadt 2018). Ende April 2018 veranstaltete der ADFC Hamburg gemeinsam mit dem Zukunftsforum Blankenese eine Befahrung der Elbchaussee mit mehreren Zwischenkundgebungen, um die bisherige Verkehrssituation zu reflektieren und zum Nachdenken über Alternativen anzuregen (vgl. Wiedey 2024). Die Ergebnisse aus der ersten Beteiligungsphase wurden im Rahmen einer öffentlichen Dialogveranstaltung am 4. Mai 2018 vorgestellt und diskutiert (vgl. LSBG 2021c: 4).

In den folgenden Sommermonaten wurden die Planungen vorangetrieben und verschiedene Varianten für die Führung des Radverkehrs in Abstimmung mit den anderen Verkehrsarten erarbeitet (vgl. ebd.: 4). Auf dieser Grundlage wurde im Oktober und November eine zweite Online-Beteiligung durchgeführt, die am 16. November im Rahmen einer weiteren öffentlichen Dialogveranstaltung resümiert wurde (vgl. ebd.: 4). Bereits einige Tage vor dieser Veranstaltung rief die Initiative „Hamburg dreht sich“ auf ihrer Website sowie auf Facebook dazu auf, den als wenig ambitioniert empfundenen Planungsvorschlägen mit dem massenhaften Schreiben von Eingaben an den Hamburger Senat zu begegnen (vgl. Hamburg dreht sich 2018b). Am 14. April 2019 veranstaltete „Kurs Fahrradstadt“ eine Demonstration mit etwa 300 Teilnehmer*innen, im Zuge derer ein kleiner Abschnitt auf der Elbchaussee temporär gesperrt und als Fahrradstraße erlebbar gemacht wurde (Kurs Fahrradstadt 2019a).

Ungeachtet der zivilgesellschaftlichen Protestaktionen wurden die Planungen weiter vorangetrieben: Im Juli 2019 kam es zur Erstverschickung, Anfang 2020 folgte die Zweitverschickung für den ersten Bauabschnitt (Manteuffelstraße bis Parkstraße) (vgl. LSBGc: 5). Die Inhalte der Zweitverschickung waren Anlass einer weiteren großen Protestwelle. Der ADFC Hamburg und der VCD (Landesverband Nord) übten mit Pressemitteilungen scharfe Kritik an den Planungen, da diese die Bedürfnisse von Radfahrer*innen nicht ausreichend beachten würden (vgl. ADFC Hamburg 2020; VCD Landesverband Nord 2020). Kurs Fahrradstadt organisierte im Februar 2020 eine zweite Demonstration auf der Elbchaussee (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020e).

Im Juli 2020 wurden die Planungen für den ersten Bauabschnitt schlussverschickt (vgl. LSBG 2021c: 5). Da es hinsichtlich der Radverkehrsführung noch Einwände gab, wurden die Planungen nochmals angepasst und

im Februar 2021 eine überarbeitete Schlussverschickung veröffentlicht (vgl. ebd.: 5). Die Sanierung und Umgestaltung des ersten Bauabschnitts zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße begann am 3. Mai 2021 und konnte am 21. Dezember 2023 vorzeitig abgeschlossen werden (vgl. LSBG 2023). Nach der Umsetzung kritisierte der ADFC die unsichere Verkehrssituation und forderte die Ausweisung von Tempo 30 (vgl. Krause 2024b). Im September 2024 zog die Polizei für einen besonders engen Teilbereich des sanierten Abschnitts die Anordnung eines Radschutzstreifens zurück, weil die Sicherheit der Radfahrer*innen als gefährdet angesehen wurde, und forderte eine andere Lösung (vgl. Krause 2024a).

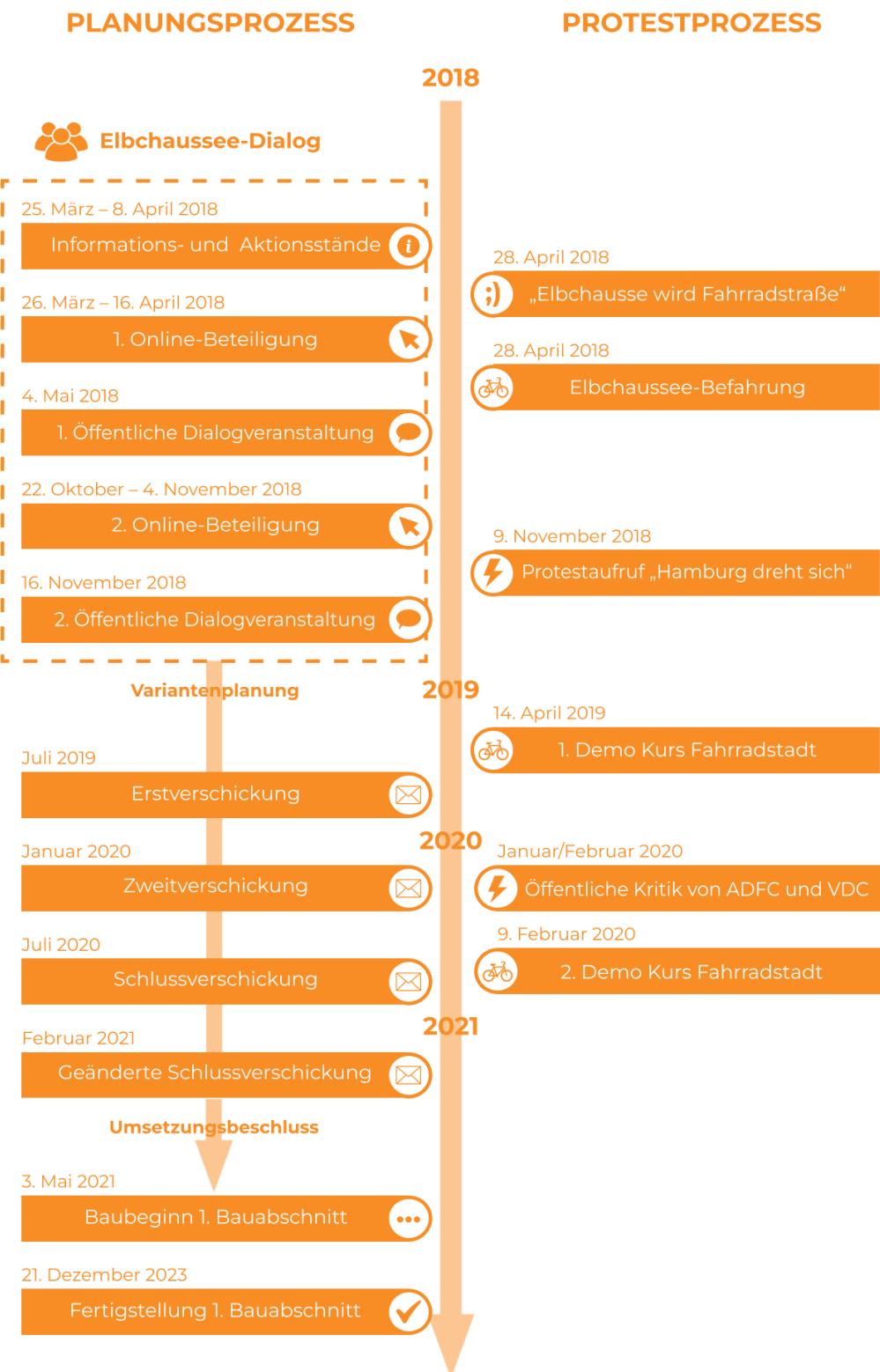


Abb. 42: Chronologie der Ereignisse (eigene Darstellung)

7.3 Planungsprozess

7.3.1 Planungsakteur*innen

Bedarfsträgerin für die Sanierungs- und Umbaumaßnahmen an der Elbchaussee ist die Freie und Hansestadt Hamburg, die auch die Finanzierung des Vorhabens übernimmt (vgl. LSBG 2021a: 4). Dabei ist zu beachten, dass Hamburg ein eigenständiger Stadtstaat im föderalen System der Bundesrepublik ist. Die Baumaßnahmen sind eine Gemeinschaftsaufgabe des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sowie von Hamburg Wasser, Gasnetz Hamburg und Stromnetz Hamburg, die als kooperierende Baulastträger auftreten (vgl. LSBG 2021c: 2). Für die Entwurfsplanung und die bauliche Umsetzung der verkehrsplanerischen Neuordnung der Elbchaussee ist der LSBG als Realisierungsträger zuständig (vgl. ebd.: 4). Der LSBG ist ein Unternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg und der BVM unterstellt, sein Aufgabenbereich umfasst die Planung, den (Um-)Bau, die Erhaltung und den Betrieb des größten Teils der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg (vgl. LSBG 2024b).

7.3.2 Ziele und Herausforderungen

Vorrangige Gründe für die Sanierung der Elbchaussee sind die notwendige Erneuerung der veralteten Trinkwasserleitungen sowie die starke Abnutzung der Fahrbahndecke (vgl. Rostock 2018a: 2; Wenig 2020). Mit der geplanten Grundinstandsetzung verfolgen die Baulastträger mehrere Ziele. Im Vordergrund stehen die Aufrechterhaltung einer sicheren Trinkwasserversorgung sowie die Realisierung einer sicheren und zukunfts-fähigen Verkehrsraumgestaltung, einschließlich einer deutlich verbesserten Radverkehrsinfrastruktur (vgl. LSBG 2021a: 4; LSBG 2021c: 2; Rostock 2018a: 2). Gleichzeitig gilt der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Elbchaussee für den Kfz-Verkehr als Grundprämissen der Planung, was mit ihrer hohen Bedeutung für das gesamtstädtische Verkehrssystem begründet wird (vgl. LSBG 2021c: 13). Weitere Ziele sind die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Erhalt des spezifischen Charakters der Elbchaussee mit ihrem alten Baumbestand (Rostock 2018a: 2). Insgesamt wird eine Elbchaussee angestrebt, auf der sich alle Verkehrsteilnehmer*innen sicher und komfortabel fortbewegen können (vgl. LSBG 2024a).

Die Grundinstandsetzung der Elbchaussee ist mit einigen projektspezifischen Herausforderungen verbunden. Ein zentraler Aspekt ist die variierende Breite des Straßenraums, die den Handlungsspielraum der Planer*innen an Engstellen stark einschränkt. So ist die Fahrbahn in einigen Teilabschnitten so schmal, dass Infrastrukturmaßnahmen wie abgetrennte Radfahrstreifen nur durch den kostenintensiven Erwerb zusätzlicher Flächen am Straßenrand möglich wären (vgl. Popien 2020). Hinzu kommen Vorgaben des Denkmalschutzes, Beschränkungen durch privaten Grundbesitz und gesetzlichen Regelungen, die den Handlungsspielraum der Planer*innen stark einschränken (vgl. Wenig 2020). Eine weitere Herausforderung liegt in der politischen Dimension des Projekts: Da die Elbchaussee eine der bekanntesten Straßen Hamburgs ist und eine wichtige Verkehrsfunktion erfüllt, weist der LSBG auf die politische Brisanz des Vorhabens hin, die den Planungs- und Umsetzungsprozess erheblich beeinflussen kann (LSBG 2021: 13).

7.3.3 Verfahren und Inhalte der Planung

Der Planungsprozess zur Grundinstandsetzung und verkehrsplanerischen Neuordnung der Elbchaussee wurde aufgrund der Komplexität in drei Abschnitte unterteilt (vgl. LSBG 2024b):

- 1. Abschnitt: Manteuffelstraße bis Parkstraße
- 2. Abschnitt: Parkstraße bis Hohenzollernring
- 3. Abschnitt: Hohenzollernring bis Altonaer Rathaus.

Die weiteren Ausführungen zum Planungsprozess konzentrieren sich auf den ersten Bauabschnitt, da dieser bisher als einziger umgesetzt wurde und sich die in diesem Fallbeispiel untersuchten Protestaktionen auf Inhalte des ersten Bauabschnitts beziehen.

Beteiligungsverfahren

Für das Großprojekt wurde ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren entwickelt, der „Elbchaussee-Dialog“ (vgl. LSBG 2024b). Der LSBG betrachtet dieses informelle Dialogverfahren als Möglichkeit der bürgerschaftlichen Teilhabe und sieht darin die Chance, die Planung durch die Beiträge der Bürger*innen zu optimieren (vgl. Rostock 2018a: 4). Gleichzeitig stellt der Landesbetrieb klar, dass die im Beteiligungsprozess diskutierten Inhalte nur einen Teil der planerischen Abwägung darstellen und die projektspezifischen Herausforderungen (s. Kapitel 7.3.2) sowie die Interessen weiterer Akteur*innen bei der Planung berücksichtigt und bestehende Planungsrichtlinien eingehalten werden müssen (vgl. ebd.: 4).

Die erste Beteiligungsphase bestand aus zwei Bausteinen: Informationsständen vor Ort und einer ersten Onlinebeteiligung (vgl. LSBG 2024b). Darüber hinaus führten die Planer*innen des LSBG vor Ort Gespräche mit lokalen Bürgervereinen, Institutionen und Initiativen (vgl. Rostock 2018a: 2). Zwischen dem 25. März und dem 8. April 2018 wurden an insgesamt fünf Terminen Informations- und Aktionsstände entlang der Elbchaussee aufgestellt, an denen sich interessierte Bürger*innen über die Projektziele informieren, Fragen stellen und Vorschläge einreichen konnten (vgl. LSBG 2024b). Parallel dazu fand vom 26. März bis zum 16. April 2018 eine Onlinebeteiligung statt (vgl. ebd.). Dabei konnten die Nutzer*innen an einer Umfrage teilnehmen und auf einer interaktiven Karte Hinweise und Ideen beitragen sowie die Vorschläge anderer Nutzer*innen kommentieren (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2024a). Insgesamt wurden in der ersten Beteiligungsphase 1.100 analoge und digitale Ideen gesammelt (vgl. Rostock 2018a: 4). Die meisten dieser Einreichungen lassen sich der Oberkategorie Kfz-Verkehr zuordnen (416), gefolgt von 335 Anmerkungen zum Radverkehr (vgl. ebd.: 4). In der Umfrage kritisierten die Teilnehmer*innen am häufigsten den Zustand der Fuß- und Radwege (vgl. ebd.: 4).

Die Ergebnisse aus der ersten Beteiligungsphase wurden am 4. Mai 2018 im Rahmen einer öffentlichen Auftrittsveranstaltung vorgestellt, um den Status quo der Verkehrssituation auf der Elbchaussee zu erörtern (vgl. LSBG 2024b). Neben den Vertreter*innen des LSBG und von Hamburg Wasser waren ca. 120 Teilnehmer*innen anwesend, die mehrheitlich angaben, unmittelbar betroffene Anwohner*innen der Elbchaussee zu sein (vgl. Rostock 2018a: 1). Neben Informationen über die bisherige Beteiligung und die planerischen

Leitlinien gab es eine Diskussionsrunde, in der die Bürger*innen Fragen stellen konnten, und eine Arbeitsphase, in der die Anwesenden an „Straßenraumprobierischen“ gemeinsam Ideen zur Verkehrsführung auf der Elbchaussee erarbeiten konnten (vgl. ebd.: 5 ff.). Auf das im Rahmen der Diskussions- und Fragerunde vermittelte Stimmungsbild wird in Kapitel 7.5.1 (Unterstützung aus der Zivilgesellschaft) näher eingegangen.

In den nachfolgenden Monaten erarbeiteten die Planer*innen des LSBG unter Berücksichtigung der zivilgesellschaftlichen Beiträge aus der ersten Beteiligungsphase verschiedene Lösungsvarianten zur Verkehrsführung für ausgewählte Teilbereiche der Elbchaussee (LSBG 2021c: 4). Die Entwürfe konnten im Rahmen der zweiten Onlinebeteiligung vom 22. Oktober bis zum 4. November 2018 über ein Webtool bewertet und kommentiert werden (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2024c). Dabei wurden etwa 500 Kommentare von 130 verschiedenen Nutzer*innen abgegeben. Diese Form der Bürger*innenbeteiligung wurde in Hamburg im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs erstmals für ein verkehrsplanerisches Vorhaben angewandt (vgl. Rostock 2018b: 2). Im Hinblick auf den Radverkehr ist hervorzuheben, dass besonders häufig Kopenhagener Radwege gewünscht und Radschutzstreifen als Führungsform mehrheitlich abgelehnt wurden (vgl. ebd.: 3). Am 16. November 2018 fand eine zweite öffentliche Dialogveranstaltung statt, in der die erarbeiteten Entwürfe diskutiert wurden, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren (vgl. LSBG 2021c: 4; Rostock 2018b: 3). An der Veranstaltung nahmen 110 Personen teil, von denen etwa ein Drittel angaben, bereits an der Auftaktveranstaltung teilgenommen zu haben (vgl. Rostock 2018b: 1). Um ein allgemeines Stimmungsbild zu erhalten, konnten alle Teilnehmer*innen mit Hilfe von Markierungspunkten ihre Meinung zu den verschiedenen Entwurfsvarianten abgeben (vgl. ebd.: 17). Zudem gab es einen Planungsworkshop mit einem Infomarkt und Arbeitsstationen, an denen sich Planer*innen und Bürger*innen direkt austauschen konnten (vgl. ebd.: 1).

Planungsablauf

Wie bereits dargestellt, erarbeiteten die Planer*innen des LSBG ab Sommer 2018 unter Berücksichtigung der zivilgesellschaftlichen Hinweise aus dem Dialogverfahren verschiedene Entwurfsvarianten für die Umgestaltung der Elbchaussee. Im Juli 2019 erfolgte die **Erstverschickung** der Planung, die sich zunächst auf den Abschnitt von der Manteuffelstraße bis zum Hohenzollernring bezog (vgl. LSBG 2021c: 5). Der Begriff „Verschickung“ bezeichnet in der Hamburger Verkehrsplanung die formelle Beteiligung von Behörden, Trägern öffentlicher Belange (TöB) und politischen Gremien durch das Übersenden der Planungsunterlagen (vgl. LSBG 2018: 11). Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen stellte sich heraus, dass die ursprünglichen Vorzugsvarianten nicht genehmigungsfähig waren, sodass eine Überarbeitung der Planung erforderlich wurde (vgl. LSBG 2021a: 16). Dabei wurde der räumliche Fokus des ersten Bauabschnitts aufgrund der dringend erforderlichen Sanierung der Trinkwasserleitung auf den Bereich zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße reduziert (vgl. LSBG 2021c: 5). Die **Zweitverschickung** der überarbeiteten Planungsunterlagen erfolgte Anfang 2020 (vgl. LSBG 2024b). Nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen wurde die Planung im Juni 2020 fertiggestellt und die **Schlussverschickung** übermittelt (vgl. LSBG 2021a: 17). Zur Verbesserung der Radverkehrssituation zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße wurde die Planung nochmals überarbeitet (vgl. LSBG 2021c: 5). Diese Anpassungen wurden auf Grundlage der Einigung zwischen der Hamburger Bürgerschaft und der Volksinitiative Radentscheid vorgenommen, woraufhin die BVM eine

radverkehrsfreundlichere Anpassung der schlussverschickten Planung anregte (vgl. LSBG 2021a: 17). Die **geänderte Schlussverschickung** wurde am 15. Februar 2021 öffentlich vorgestellt und bildet die Grundlage für die Realisierung des ersten Bauabschnitts (vgl. LSBG 2021c: 5). Am 3. Mai 2021 begannen die Baulastträger mit der Grundinstandsetzung der Elbchaussee (vgl. LSBG 2024a). Zum 21. Dezember 2023 konnte der erste Bauabschnitt frühzeitig abgeschlossen werden (vgl. LSBG 2023).

Planungsinhalte

Im Folgenden werden die realisierten Planungen dargestellt, die dem Erläuterungsbericht der geänderten Schlussverschickung für den ersten Bauabschnitt entnommen sind (vgl. LSBG 2021a: 25 f.). Dabei ist zwischen der stadauswärtigen und der stadteinwärtigen Verkehrsführung zu unterscheiden. Die Gehwege entlang der Elbchaussee wurden nicht für den Radverkehr freigegeben, um Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu vermeiden (vgl. LSBG 2021c: 6). Mit Ausnahme eines kleinen Teilstücks, für das eine Tempo-30-Zone eingerichtet wurde, gilt auf der Elbchaussee eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 Kilometern pro Stunde. In stadauswärtiger Fahrtrichtung wurden insgesamt 1.364 Meter Kopenhagener Radwege gebaut, die sich auf fünf Teilstücke verteilen. Für drei Teilstücke mit einer Gesamtlänge von 313 Metern erfolgt die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen. Auf 1.562 Metern, vor allem am westlichen Ende der Elbchaussee, stehen dem Radverkehr nach Baufertigstellung Schutzstreifen zur Verfügung. In zwei Abschnitten mit einer kombinierten Länge von 827 Metern müssen die Radfahrer*innen im Mischverkehr fahren, wobei nur in einem der beiden Abschnitte Tempo 30 gilt. In beiden Abschnitten wird der Kfz-Verkehr durch Piktogrammketten (in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn aufgetragene Fahrradsymbole mit Pfeilen) auf die gemeinsame Fahrbahn Nutzung mit dem Radverkehr aufmerksam gemacht (vgl. LSBG 2021a: 25). Stadteinwärts ist das Fahren im Mischverkehr (mit Piktogrammkette) mit insgesamt 2.995 Metern, verteilt auf fünf Abschnitte, die dominierende Führungsform für den Radverkehr. Lediglich auf einem 373 Meter langen Teilstück wurde ein Kopenhagener Radweg realisiert. Auf den übrigen 737 Metern sind nach Abschluss der Grundinstandsetzung jeweils ein Schutzstreifen, ein Radfahrstreifen und ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden (vgl. LSBG 2021a: 25 f.).

Die Beschreibungen machen deutlich, dass es sich bei der im Zuge des ersten Bauabschnitts realisierten Radverkehrsführung auf der Elbchaussee um eine Aneinanderreihung verschiedener Führungsformen mit häufigen Wechseln handelt. Dies ist zum Teil mit den spezifischen räumlichen Begrenzungen zu begründen, in erster Linie aber Ausdruck der verkehrsplanerischen Grundprämisse, die Leistungsfähigkeit der Straße für den Kfz-Verkehr zu erhalten. Dieser Anspruch fand in der planerischen Abwägung stärkere Berücksichtigung als die Schaffung einer durchgängigen und sicheren Radverkehrsinfrastruktur. In der Praxis sind Probleme aufgetreten: Im September 2024 zog die Polizei die Anordnung eines Radschutzstreifens für ein besonders schmales Teilstück zurück, da die gewählte Führungsform als zu gefährlich eingestuft wurde (vgl. Krause 2024a). Seither erstellt der LSBG Planungen für eine neue Lösung (vgl. ebd.).

7.4 Protestprozess

Im Folgenden soll analysiert werden, wie es im Kontext der Planungen für die Grundinstandsetzung der Elbchaussee zu Protesten kam. Dazu wird untersucht, welche Akteur*innen als Träger*innen radverkehrsbezogener Proteste auftraten, welches Protestframing konstruiert wird und welche Aktionsformen genutzt werden.

7.4.1 Protestakteur*innen

Im Kontext der Umbauplanungen für die Elbchaussee traten verschiedene Akteur*innen in Erscheinung, die – zum Teil unabhängig voneinander – mit Protesthandlungen auf die Inhalte des Planungsprozesses reagierten. Diese Akteur*innen werden im Folgenden kurz porträtiert.

Der aktivste Protestträger ist die Initiative **Kurs Fahrradstadt**, die sich für eine umweltgerechte Mobilitätswende und mehr Verkehrssicherheit in Hamburg einsetzt (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019a: 1). Die Initiative geht auf das Engagement ihres Initiators Kai Ammer zurück, der sich 2014 für eine autofreie Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg-Eimsbüttel einsetzte (vgl. Ammer 2017). Die Initiative Kurs Fahrradstadt wurde schließlich 2016 ins Leben gerufen und wandte sich mit einer gleichnamigen Petition an die Öffentlichkeit, um für bessere Bedingungen für Radfahrer*innen und eine ganzheitliche und nachhaltigkeitsorientierte Verkehrsplanung zu werben (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 23-36). Dabei verfolgt Kurs Fahrradstadt (2019a: 1) fünf übergeordnete Ziele:

- (1) Sichere Radwege nach besten Vorbildern,
- (2) Steigerung der Lebensqualität in Hamburg,
- (3) Ökonomisch sinnvolle Umsetzung der Fahrradstadt,
- (4) Klimaschutz und klare Priorität des Umweltverbunds,
- (5) Temporeduzierung.

Die Initiative Kurs Fahrradstadt ist eine private Initiative, die aus einer kleinen Kerngruppe von fünf Personen besteht (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 87-90). Die Finanzierung der Protestaktionen erfolgt auf eigene Kosten oder durch Spenden (vgl. ebd.: 93-104). Infolge der Covid-19-Pandemie haben sich die Aktivitäten und der gruppeninterne Austausch von Kurs Fahrradstadt stark in den digitalen Raum verlagert (vgl. ebd.: 108-117).

Auch die **Bezirksgruppe Altona des ADFC-Landesverbandes Hamburg** tritt als kritische Begleiterin des Planungsprozesses für die Elbchaussee auf (vgl. Wiedey 2024). Mit der Initiative Kurs Fahrradstadt pflegt der ADFC keine enge Zusammenarbeit, da zum Teil unterschiedliche Auffassungen bestehen. Nach Aussage von Kurs Fahrradstadt wurden die Forderungen der Initiative vom ADFC anfangs teilweise als zu radikal angesehen, im Laufe der Zeit habe der ADFC jedoch zunehmend die Notwendigkeit ambitionierter Forderungen erkannt (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 325-338).

Zu Beginn des Planungsprozesses schaltete sich zudem die mittlerweile aufgelöste **Initiative „Hamburg dreht sich“**, die sich für eine Verkehrswende in Hamburg einsetzte, mit Protestaktionen in den öffentlichen Diskurs ein (vgl. Hamburg dreht sich 2018b). Darüber hinaus traten weitere Akteur*innen wie der **VCD-Landesverband Nord** sowie das **Zukunftsforum Blankenese** als Initiator*innen von Protestaktionen in Erscheinung (vgl. ADFC Hamburg/Hamburg dreht sich 2018b; VCD Landesverband Nord e.V. 2020).

7.4.2 Protestframing

Das Framing der Protestträger*innen ergibt sich aus dem Zusammenwirken von Protestanlässen und -fordernungen, die Handlungsmotive werden mit Begründungen genauer ausgeführt. Im Folgenden werden Anlässe und Forderungen der Protestierenden aus Gründen der Übersichtlichkeit getrennt analysiert. Ähnliche Anlässe bzw. Forderungen werden zusammengefasst.

7.4.2.1 Protestanlässe

Die meisten der von den Protestierenden als Anlass ihres Protests benannten Umstände sind planungsabhängig und beziehen sich auf die vom LSBG erarbeiteten Planungen für die Grundinstandsetzung der Elbchaussee und die Neuordnung der Verkehrsführung. Nur zu Beginn des Protestgeschehens stand mit der bestehenden Verkehrssituation auf der Elbchaussee explizit ein situativer Protestanlass im Fokus. Die Initiative „Hamburg dreht sich“ beschrieb in einem Facebookbeitrag aus dem März 2018 ihre Wahrnehmung der Verkehrssituation wie folgt:

„[...] die Elbchaussee ist derzeit eine Zumutung für alle, die sich ohne Auto fortbewegen. Es gibt keine Infrastruktur für Radfahrende und selbst Gehwege sucht man stellenweise vergebens. Dafür staut es sich zur Rush-Hour und wenn mal kein Stau ist, wird gerast. Auch die wechselnden Fahrbahnbreiten von einspurig bis z.T. zweispurig fördern brenzlige Situationen und Staus.“ (Hamburg dreht sich 2018a)

Aus diesem Zitat geht hervor, dass die Initiative ihren zunächst situativen Protest in erster Linie bestandsbezogen begründet hat: Sie wies auf bestehende Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen hin, die aus ihrer Sicht darauf zurückzuführen sind, dass der Verkehrsraum ungleich verteilt ist und den Kfz-Verkehr zu Ungunsten von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bevorzugt. Der Protest wird daher auch mit der als negativ empfundenen Wirkung der Bestandssituation begründet.

Die planungsabhängigen Protestanlässe, die von den Protestträger*innen im Laufe der Zeit benannt werden, lassen sich zwei übergeordneten Kategorien zuordnen: den konkreten Planungsinhalten sowie dem Umgang mit den im Rahmen der Beteiligungsformate formulierten Wünschen der Bürger*innen. Bereits die vom LSBG postulierte Grundprämisse der Planung, die Leistungsfähigkeit zu erhalten, wird von den Protestträger*innen kritisch gesehen – dies vor allem deshalb, weil die Leistungsfähigkeit am Kfz-Aufkommen pro Tag gemessen wird und andere Verkehrsarten wie der Radverkehr oder der ÖPNV bei diesem autozentrierten Ansatz vernachlässigt würden (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 129-138; Kurs Fahrradstadt 2019a).

Im Laufe des Planungsprozesses waren die verschiedenen Verfahrensstände der erarbeiteten Planungen wiederholt Anlass für den Protest der zivilgesellschaftlichen Protestträger*innen. Die Protestträger*innen verbindet der Grundtenor, dass sie die Planungen grundsätzlich als zu autozentriert betrachten. Der VCD Landesverband Nord resümiert die Haltung des LSBG in einer Pressemitteilung aus dem Februar 2020, bezugnehmend auf die Zweitverschickung, folgendermaßen:

„Im Rahmen der Überplanung der Elbchaussee [...] scheint den verantwortlichen Planerinnen und Planern des LSBG Hamburg vor allem das Verkehrsmittel Auto am Herzen gelegen zu haben.“ (VCD Landesverband Nord e.V. 2020)

Die aktiven Protestträger*innen wählten in ihrer öffentlichen Kommunikation häufig ein sehr konfrontatives Framing, das die Planungen des LSBG in ihrer Gesamtheit beispielsweise als „ambitionslos“ (Hamburg dreht sich 2018b), „fahrradfeindlich“ (Kurs Fahrradstadt 2020b), „irrsinnig“ (Kurs Fahrradstadt 2020d), „katastrophal“ (Kurs Fahrradstadt 2020e) oder „rückwärtsgewandt“ (Kurs Fahrradstadt 2020b) bezeichnet.

Ein zentraler Kritikpunkt an den vorgelegten Planungsentwürfen ist aus Sicht der Protestträger*innen, dass diese nicht zukunftsorientiert und nicht im Sinne des Klimaschutzes konzipiert wurden. Kurs Fahrradstadt betont, dass es die Pflicht der Planungsträger*innen sei, den Klimaschutz als ernstzunehmende Herausforderung zu betrachten (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019a) und wirft dem LSBG vor, dies im Falle der Elbchaussee nicht zu tun (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020a). Die Protestierenden hielten den Entscheidungsträger*innen vor, dass die an der Elbchaussee vorangetriebene Verkehrsplanung aus ihrer Sicht den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen widerspreche, die der Bezirk Altona und die Stadt Hamburg in ihren Klimaschutzplänen formuliert haben (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c; Lau 2020). Kurs Fahrradstadt verwies zudem auf eine Missachtung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c).

Die Kritik an der autozentrierten Grundausrichtung der Planung sowie an der unzureichenden Erfüllung der Klimaschutzaufgaben beruht im Kern auf einer generellen Unzufriedenheit der Protestierenden mit den Planungsinhalten und insbesondere mit den vom LSBG vorgesehenen Führungsformen für den Radverkehr. Kurs Fahrradstadt sieht die Entwürfe des LSBG als isolierte Straßenplanungen ohne Einbettung in ein verkehrliches Gesamtkonzept (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019b: 3). Die im Rahmen der zweiten Verschickung vorgelegte Entwurfsplanung wurden von den Protestträger*innen abgelehnt, da sie „in keiner Weise den rechtlichen Vorgaben für moderne, sichere Infrastruktur“ entsprechen und einen „wirren Mix aus unterschiedlichsten Maßnahmen“ (Lau 2020) darstellen würden. Besonders kritisch wird die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 gesehen (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020a; Kurs Fahrradstadt 2020c). Insgesamt sei durch die Planungen kein ausreichender Schutz für Radfahrer*innen gewährleistet (vgl. VCD Landesverband Nord e.V. 2020). Eine ernsthafte Förderung des Radverkehrs sei aus Sicht der Protestierenden unter diesen Umständen nicht möglich, da nur diejenigen mit dem Rad entlang der Elbchaussee fahren würden, die über ausreichend Mut und Selbstbewusstsein verfügen (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c; Kurs Fahrradstadt 2019a: 4; Popien 2020).

Neben der Art und Weise der Planung und der prognostizierten geringen Wirkung der geplanten Radinfrastruktur argumentierten die Protestträger*innen auch mit Gerechtigkeitsgrundsätzen. So sei es aus Sicht von Kurs Fahrradstadt nicht hinnehmbar, dass Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gegenüber dem Autoverkehr benachteiligt werden (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020b) und somit „diejenigen, die am meisten für die Stadt für morgen tun, indem sie sich im Umweltverbund fortbewegen [...] wieder einmal diejenigen sein sollen, die ganz hintenan stehen.“ (Kurs Fahrradstadt 2020c). Nach Auffassung der Initiative müsse es aufgrund der positiven Umweltbilanz des Radverkehrs stattdessen als selbstverständlich gelten, das Sicherheitsbedürfnis von Radfahrer*innen höher zu gewichten als die Interessen des Kfz-Verkehrs (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019c).

Die Protestträger*innen kritisieren auch das Verfahren des LSBG, genauer gesagt den Umgang mit den Wünschen der Bürger*innen, die im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs eingebracht wurden. Wenngleich Initiativen wie Kurs Fahrradstadt die Art der Bürger*innenbeteiligung als vorbildlich lobten (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 194-198; Kurs Fahrradstadt 2020), zeigten sich die Protestierenden enttäuscht darüber, dass zentrale Anliegen der Bürger*innen – insbesondere eine sichere Radverkehrsführung sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde – nicht in die Entwurfsplanung aufgenommen wurden (vgl. Hamburger Abendblatt 2019). Bei den Protestierenden herrschte Frustration darüber, dass die Bürger*innen zwar nach ihren Wünschen befragt wurden, die vielfach kommunizierte Forderung nach einer besseren, zukunftsorientierten Radinfrastruktur aber nicht ausreichend berücksichtigt wurde (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c; Kurs Fahrradstadt 2019b: 2).

Im Folgenden wird herausgearbeitet, welche Forderungen die Protestierenden auf Grundlage ihrer Planungskritik im Zuge ihrer Problemlösungsstrategie formuliert haben.

7.4.2.1 Protestforderungen

Die Anliegen der Protestierenden sind primär reaktiv und lassen sich in drei Kategorien einteilen: Planungsabwehr, inhaltliche Änderungen und Verfahrensänderungen. Einige der Forderungen haben zwar einen initiativen Charakter, da sie aber keine neue Planung einfordern, werden sie im Rahmen dieser Analyse als reaktiv eingestuft.

Eine Abwehr der Planung ist nicht das zentrale Anliegen der Protestträger*innen, dennoch kommt sie in einigen Äußerungen zum Ausdruck. So forderte Kurs Fahrradstadt Anfang 2020 einen sofortigen Stopp der „Fehlplanung“ (Kurs Fahrradstadt 2020a). Dieses Anliegen ist jedoch nicht isoliert zu betrachten, sondern steht im Zusammenhang mit der Forderung nach einer zukunftsorientierten, weniger autozentrierten Entwurfsplanung (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c).

Die meisten Forderungen, die im Laufe des Protestprozesses formuliert wurden, zielen auf eine Veränderung der Planungsinhalte ab. Einige dieser Anliegen haben einen allgemeineren Charakter, während andere konkreter benennen, welche Veränderungen sich die Protestträger*innen wünschen. Schlagworte wie „Klimaschutz“ oder „Vision Zero“ – also die Vermeidung von Verkehrstoten – prägen das Framing der Protestierenden (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020e). Der VCD wies außerdem darauf hin, dass „der Umbau der Elbchaussee

eine einmalige Chance bietet, um die Straße [...] im Sinne der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen [...] umzugestalten” (VCD Landesverband Nord e.V. 2020). Kurs Fahrradstadt mahnte an, dass der Umbau von Straßen wie der Elbchaussee aufgrund der langfristigen Wirkung mit Weitblick geplant werden müsse (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019a).

Als Reaktion auf die als unzureichend empfundenen Planungsentwürfe des LSBG formulierten alle Protestträger*innen die Forderung nach einer Radinfrastruktur, die stärker auf das Sicherheitsbedürfnis von Radfahrer*innen ausgerichtet ist. Nach Auffassung des ADFC Hamburg sollte es das Ziel sein, eine Infrastruktur zu schaffen, „auf denen alle [...] von 8 bis 88 sicher und komfortabel unterwegs” (Lau 2020) sein können. Dafür sei es erforderlich, die Elbchaussee von der Verkehrslast des Kfz-Verkehrs zu entlasten, um mehr Platz für Radfahrer*innen zu schaffen (vgl. ADFC Hamburg 2018b; Popien 2020). Kurs Fahrradstadt schlug vor, die Verkehrsplanung von „außen nach innen“ zu denken und zunächst die Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu optimieren (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c). Aus Sicht der Protestträger*innen sei es nur durch die Schaffung einer attraktiven Infrastruktur möglich, mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen (vgl. ADFC Hamburg 2018a). Dadurch würde auch die Lärm- und Umweltbelastung durch den Kfz-Verkehr gesenkt werden, was von den Anwohner*innen der Elbchaussee gewünscht wird (ADFC Hamburg 2021).

Zur Erfüllung der allgemein gehaltenen Forderung nach einer sicheren Radinfrastruktur entwickelten die Protestträger*innen verschiedene Lösungsansätze, wobei auffällig ist, dass alle Beteiligten unterschiedliche Ansätze vorschlagen. Diese werden im Folgenden kompakt dargestellt. Die Initiative „Hamburg dreht sich“ forderte bereits in der Frühphase der Planung im Jahr 2018 eine provisorische Radverkehrslösung „mit gelber Farbe, Baken und Hinweisschildern“ (Hamburg dreht sich 2018a), die weiterführend evaluiert und als Grundlage für die baulichen Realisierungsmaßnahmen dienen sollte.

Kurs Fahrradstadt plädierte als Alternative zum Planungsentwurf des LSBG für eine Umwandlung der Elbchaussee zur Fahrradstraße, die von Bussen und Anlieger*innen befahren werden darf (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020c; Kurs Fahrradstadt 2019a: 1). Die Idee wurde im Rahmen einer Demonstration im April 2019 simuliert (vgl. ebd.: 1). Kurs Fahrradstadt begründete den Vorschlag einer Fahrradstraße damit, dass die Leistungsfähigkeit der Elbchaussee dadurch um ein Vielfaches gesteigert werden könne (vgl. ebd.: 3). Die Initiative ist sich rückblickend dessen bewusst, dass die Umsetzung ihrer Idee unrealistisch war, allerdings spekulierte sie darauf, mit einer besonders visionären Forderung mehr zu erreichen als mit einer zurückhaltenden Herangehensweise (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 159-167).

Der ADFC Hamburg konzentrierte sich mit seinen Forderungen primär auf Anpassungen der Verkehrsregelungen, um die Verkehrssituation zu beruhigen und Radfahrer*innen besser zu schützen. Dazu schlug der Verband vor, auf der Elbchaussee durchgängig Tempo 30 auszuweisen und eine Verkehrsmengenbeschränkung für den Kfz-Verkehr (z.B. mindestens drei Insassen) einzuführen (vgl. Lau 2020; Wenig 2020). Von der Umsetzung des Vorschlags erhoffte sich der ADFC, dass die Elbchaussee ihren Boulevardcharakter zurückhalten würde (vgl. Lau 2020).

Der VCD schlug vor, die Elbchaussee nach dem Vorbild der Sierichstraße in Hamburg-Nord in eine Einbahnstraße umzuwandeln, deren Ausrichtung abhängig von der Tageszeit ist und sich an der Verkehrslast orientiert (vgl. VCD Landesverband Nord e.V. 2020). Damit würde sich, so argumentierte der VCD, der Hauptverkehrsfluss teilweise verlagern und mehr Freiraum für die Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur entstehen (vgl. ebd.).

Zum Teil formulierten die Protestträger*innen auch Forderungen, die auf eine Veränderung des Planungsverfahrens abzielen, zugleich aber auch eng mit dem Einfordern inhaltlicher Veränderungen verknüpft sind. So forderte Kurs Fahrradstadt von den Entscheidungsträger*innen in Politik und Verwaltung „bei dieser und weiteren Umbauplanungen ein Einhalten der eigenen Beschlüsse“ (Kurs Fahrradstadt 2020c). Zudem solle den im Rahmen der Beteiligung formulierten Wünschen der Bürger*innen mehr Gehör geschenkt werden (vgl. Hamburger Abendblatt 2019).

7.4.3 Aktionsformen

Im Folgenden wird analysiert, welche Aktionsformen die Protestträger*innen zur Vermittlung ihrer Anliegen genutzt haben. Dies geschieht mit Bezug auf die in Kapitel 6.6 definierten Aktionsformen planungsbezogener Proteste.

Eine zentrale Plattform für den Protest gegen die als unbefriedigend empfundene Planung für die Elbchaussee sind digitale Aktionen, genauer gesagt die Webseiten und Social-Media-Kanäle der Protestträger*innen. Kurs Fahrradstadt hat eine eigene Homepage, auf der die Initiative über ihren Protest zur Elbchaussee und weitere Aktivitäten berichtet (vgl. Kurs Fahrradstadt 2024a). Auch der ADFC, der VCD sowie die Initiative „Hamburg dreht sich“ nutzten ihre Webseiten zu Protestzwecken, wobei letztergenannte ihre Homepage mittlerweile abgeschaltet hat (vgl. Hamburg dreht sich 2018b; VCD Landesverband Nord e.V. 2020; Wiedey 2024). Die Webseiten erfüllen dabei verschiedene Funktionen: Sie informieren über die Anliegen der Protestierenden, verweisen auf Protestaktionen und bilden das weitere Engagement der Initiativen ab. Darüber hinaus nutzen Kurs Fahrradstadt, „Hamburg dreht sich“ und der ADFC Hamburg die Social-Media-Plattform Facebook, um Öffentlichkeit für ihren Protest herzustellen und weitere Nutzer*innengruppen zu erreichen (vgl. ADFC Hamburg 2024; Hamburg dreht sich 2024, Kurs Fahrradstadt 2024b).

Häufig fungieren die Webseiten und Social-Media-Kanäle der Protestträger*innen als Plattformen, um Pressemitteilungen zu veröffentlichen, in denen die eigenen Standpunkte kompakt dargelegt werden. Die im Kontext der Elbchaussee aktiven Ortsgruppen bzw. -verbände des ADFC und des VCD verwendeten diese Form der Pressearbeit als zentrale Ausdrucksform ihres Protests (vgl. VCD Landesverband Nord 2020; Wiedey 2024). Gemäß der in Kapitel 6.6 etablierten Systematik handelt es sich bei Pressemitteilungen um eine informative Aktionsform. Eine weitere Protestaktion mit informativem Charakter war eine öffentliche Befahrung der Elbchaussee, die im April 2018 von der Bezirksgruppe Altona des ADFC Hamburg, dem Zukunftsforum Blankenese und der Initiative „Hamburg dreht sich“ organisiert wurde (vgl. ADFC Hamburg; Hamburg dreht sich 2018b). Im Rahmen dieser Befahrung wurden der Zustand der Elbchaussee und die vorgefundene Verkehrssituation kritisch reflektiert, um Positionen zu entwickeln, wie eine Umgestaltung aussehen kann,

die die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen berücksichtigt (vgl. ebd.). Während der Be- fahrung fanden mehrere Zwischenkundgebungen statt, sodass diese Aktion zum Teil auch als demonstrative Protestaktion eingestuft werden kann (vgl. Wiedey 2024).

Im Vergleich zu den anderen aktiven Protestträger*innen setzte die Initiative Kurs Fahrradstadt besonders stark auf demonstrative Aktionsformen. Ausdruck dessen sind die beiden Demonstrationen, die die Initiative im April 2019 und im Februar 2020 durchführte (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019a; Kurs Fahrradstadt 2020c). Im Rahmen der ersten Demonstration wurde ein Teilstück der Elbchaussee temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt, um das Erlebnis einer Fahrradstraße zu simulieren (s. Abb. 43) (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019b). Die Demonstration wurde durch Zwischenkundgebungen und Redebeiträge ergänzt, zudem waren Plakate und Transparente im Straßenraum präsent (s. Abb. 44) (vgl. Kurs Fahrradstadt 2019a; Kurs Fahrradstadt 2019b). Darüber hinaus wurde die Demonstration filmisch dokumentiert und auf Youtube veröffentlicht (vgl. Rad- verkehr Hamburg 2019a; Radverkehr Hamburg 2019b).



Abb. 43: Fahrraddemonstration von Kurs Fahrradstadt im April 2019 (Kurs Fahrradstadt 2019)

Etwa 300 Teilnehmer*innen beteiligten sich an der ersten Demonstration, darunter langjährige Fahrradaktivist*innen, aber auch viele Familien mit Kindern (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 271-276). Rückblickend bewertet Kurs Fahrradstadt die Aktion als „medial nicht wirklich erfolgreich“ (Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 188-189), da sie in der Lokalpresse von der Eröffnung des ersten Bauabschnitts des Autobahn- tunnels der A7 überlagert wurde (vgl. ebd.: 171-176). An der zweiten Demonstration am 9. Februar 2020, die als Reaktion auf die Inhalte der Zweitverschickung stattfand, nahmen etwa 200 Personen teil (vgl. Kurs Fahrradstadt 2020e). Als Gastredner trat ein Vertreter des ADFC Hamburg auf (vgl. ebd.).



Abb. 44: Plakate und Banner im Rahmen der Kurs Fahrradstadt-Demonstration im April 2019 (Kurs Fahrradstadt 2019)

Die mittlerweile inaktive Initiative „Hamburg dreht sich“ hat ihren Protest gegen die Art und Weise der Planung der Grundinstandsetzung der Elbchaussee in einem öffentlichen Aufruf zum Ausdruck gebracht, der dazu animierte, den Hamburger Senat mit Eingaben zu überhäufen (vgl. Hamburg dreht sich 2018b). Damit adressierte die Initiative ihre Protestanliegen nicht an den LSBG als zuständigen Baulastträger, sondern mit dem Senat an die übergeordnete politische Ebene. Für sich genommen stellt das Schreiben von Eingaben noch keinen eigenständigen Planungsprotest dar, da dies nicht auf die Herstellung von Öffentlichkeit abzielt. Mit dem Versuch, eine Massenaktion zu initiieren, ist das Kriterium der Öffentlichkeitswirksamkeit jedoch zweifelsfrei erfüllt. Die Frage, wie viele Personen diesem Aufruf letztendlich gefolgt sind und wie mit den Eingaben umgegangen wurde, muss an dieser Stelle jedoch unbeantwortet bleiben.

Aus dem Interview mit einem Vertreter von Kurs Fahrradstadt wird deutlich, dass die Mitglieder der Initiative an den Beteiligungsformaten im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs teilgenommen haben (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 350-352). Aufgrund der Anonymisierung ist es jedoch nicht möglich, einzelne protokollierte Wortmeldungen von Teilnehmer*innen der Dialogveranstaltungen Kurs Fahrradstadt oder anderen Protestträger*innen zuzuordnen.

7.5 Reaktionen Dritter auf Planung und Protest

7.5.1 Zivilgesellschaft

Im Kontext des Planungsprozesses zur Elbchaussee sind unterschiedliche Positionen aus der Zivilgesellschaft festzustellen. Diese reichen von klarer Unterstützung der fahrradfreundlichen Gestaltung der Elbchaussee

und entsprechender Protestaktionen bis hin zur Ablehnung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

In den Beteiligungsphasen im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs äußerten viele Bürger*innen konkrete Ideen zur Umgestaltung der Straße, um bessere Bedingungen für Radfahrer*innen zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Einige Personen reichten sogar eigene Planungsvorschläge per Post oder E-Mail ein (vgl. Superurban 2018: 9 ff.). Da die Protokolle der Dialogveranstaltungen die Redebeiträge der Teilnehmer*innen in anonymisierter Form wiedergeben, lässt sich nicht eindeutig feststellen, ob es sich dabei um einen Teil der Proteststrategie der Protestträger*innen oder um Aktivitäten anderer Akteur*innen handelt. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung zeigten deutlich, dass viele der daran teilnehmenden Bürger*innen mit der bestehenden Verkehrssituation unzufrieden waren und sich eine komfortable und sichere Radinfrastruktur wünschten (vgl. LSBG 2018a: 4; Wittenberg 2018). Die Unterstützung der Stoßrichtung des Framings der Protestträger*innen durch zivilgesellschaftliche Akteur*innen drückte sich zudem in der Teilnahme an Protestaktionen wie den Demonstrationen von Kurs Fahrradstadt aus. Einige Postkarteneinsendungen und Redebeiträge im Rahmen der öffentlichen Diskussionsveranstaltungen zeigen aber auch, dass es innerhalb der heterogenen Zivilgesellschaft auch Personen gab, die sich gegen eine Umgestaltung der Elbchaussee zugunsten des Radverkehrs aussprachen (vgl. LSBG 2018: 8 f.; Superurban 2018: 9). Dennoch lässt die Analyse die Schlussfolgerung zu, dass ein Großteil der Bürger*innen, die sich zum Planungsprozess an der Elbchaussee geäußert haben, inhaltlich hinter den von den Protestträger*innen erhobenen Forderungen stand. Einige unterstützten den Protest sogar direkt durch ihre Teilnahme an den von Kurs Fahrradstadt organisierten Demonstrationen.

7.5.2 Kommunalpolitik

Da die Elbchaussee als Hauptverkehrsstraße eine wichtige Verkehrsfunktion für den Hamburger Westen erfüllt, hat sich auch die lokale Politik intensiv mit den Planungen befasst und den Prozess kritisch begleitet. Insbesondere im Zuge der Zweitverschickung der Planungen im Januar 2020 forderten die Fraktionen der Altonaer Bezirksversammlung Nachbesserungen an den erarbeiteten Planungen (vgl. Wenig 2020).

Dabei ist zu beachten, dass die Planungen für die Grundinstandsetzung der Elbchaussee nicht von der Bezirksverwaltung vorangetrieben werden, sondern auf übergeordneter Ebene vom LSBG, der der Hamburger Verkehrsbehörde unterstellt ist (vgl. ebd.). Somit ist die Einflussnahme der politischen Vertreter*innen auf Bezirksebene auf die formale Beteiligung der Bezirksversammlung beschränkt, die als TöB Stellungnahmen zu den Verschickungen abgeben kann. In der Stellungnahme der Bezirksversammlung zur zweiten Verschickung im Januar 2020 bringen die Politiker*innen die Forderung zum Ausdruck, die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr zu verbessern, da der häufige Wechsel der Führungsformen die Orientierung der Radfahrer*innen stark erschwert (vgl. Bezirksversammlung Altona 2020).

Auch in der Hamburger Presse äußerten sich einige Bezirkspolitiker*innen über die Planungen für die Elbchaussee. So bezeichnete ein Vertreter der Altonaer CDU den im Rahmen der Zweitverschickung vorgelegten

Entwurf als „eine Planung, die niemandem gerecht wird – den Radfahrern nicht, aber auch nicht den Autofahrern und den Fußgängern“ (Wenig 2020). Die Fraktion der Grünen hingegen bewertete die Planungen zur gleichen Zeit als einigermaßen akzeptabel, mahnte aber weniger Wechsel bei der Führungsform des Radverkehrs an (vgl. ebd.).

Es zeigt sich, dass die Altonaer Bezirkspolitik die Bedenken der zivilgesellschaftlichen Akteur*innen hinsichtlich der Planungen für die Elbchaussee im Wesentlichen unterstützt. Somit verwundert es nicht, dass es zum Teil zu einer bewussten Unterstützung der Aktionen der Protestträger*innen kam. Die Linksfraktion Hamburg-Nord teilte beispielsweise einen Demonstrationsaufruf von Kurs Fahrradstadt auf ihrer Website (vgl. Die Linke 2019). Ein Vertreter von Kurs Fahrradstadt bestätigt darüber hinaus, dass einige Altonaer Bezirkspolitiker*innen sogar selbst als Privatpersonen an den Demonstrationen teilgenommen haben (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 285-289).

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass die Altonaer Bezirkspolitik grundsätzlich hinter den Forderungen steht, die von den Protestträger*innen im Rahmen öffentlicher Aktionen formuliert wurden. Ein enger Austausch zwischen Protestträger*innen und politischen Vertreter*innen auf lokaler Ebene kann nicht festgestellt werden, wenngleich ein Vertreter von Kurs Fahrradstadt bestätigt, dass es vereinzelte Kontakte zu den Bezirksfraktionen – primär der Fraktion der Grünen – gegeben hat und das Engagement der Initiative wertschätzend aufgenommen wurde (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: ebd.).

7.6 Wechselwirkungen zwischen Planung und Protest

Zwischen den Planungsträger*innen und den Protestträger*innen gab es außerhalb der öffentlichen Beteiligungsformate nur wenige Berührungspunkte. Kurs Fahrradstadt bestätigte, die Initiative habe „jetzt nicht mehr bekommen als jeder andere Interessierte, der zu diesen Dialogveranstaltungen gegangen ist, gekriegt hätte“ (Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 353-355). Darüber hinaus seien die Vertreter*innen des LSBG von Kurs Fahrradstadt über die Demonstrationen informiert wurden, vor Ort gewesen sei nach Kenntnis der Initiative jedoch niemand (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 361-366). Der ADFC Hamburg freute sich, zumindest mit einem Teil seiner Forderung Gehör gefunden zu haben (vgl. ADFC 2021).

Der LSBG hat im Laufe des Planungsprozesses die Radverkehrsführung zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße mehrfach angepasst und eine Verbesserung der zuvor bestehenden Verkehrssituation herbeigeführt, die realisierten Maßnahmen blieben aber stark hinter den Erwartungen der Protestierenden zurück. So sei die neu geschaffene Radverkehrsführung nach Ansicht des ADFC Hamburg zwar „besser als vorher, aber trotzdem Murks“ (Gefeller/Würz 2023). Kurs Fahrradstadt lobt die zum Teil sehr moderne Infrastruktur, bemängelt aber ebenso wie der ADFC Hamburg, dass es aufgrund des ständigen Wechsels der Führungsform auf der Elbchaussee nach wie vor keine durchgängige Radinfrastruktur auf der Elbchaussee gebe (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 374-377).

Inwieweit der Protest ausschlaggebend für die im Laufe der Zeit angepassten Planungen war, kann auch von den beteiligten Protestakteur*innen nicht abschließend beurteilt werden (vgl. ebd.: 461-470). Die Unzufriedenheit mit der realisierten Verkehrsführung und den nur in Ansätzen erfüllten Forderungen der Protestierenden zeigt aber, dass der Protest nur wenig erfolgreich war.

8. Fallbeispiel 2: Protestkomplex Leipziger Promenadenring

8.1 Räumlicher Kontext

Der Promenadenring spielt im Leipziger Stadtgefüge eine wichtige Rolle, da er die Innenstadt einrahmt und von den übrigen Stadtteilen abgrenzt. Er besteht aus den Teilabschnitten Willy-Brandt-Platz, Georgiring, Augustusplatz, Roßplatz, Martin-Luther-Ring, Dittrichring, Goerdelerring und Tröndlinring (s. Abb. 45). Am Promenadenring befinden sich wichtige Infrastruktureinrichtungen aus den Bereichen Politik (z.B. Neues Rathaus), Kultur (z.B. Oper und Gewandhaus), Religion (z.B. Thomaskirche und Propsteikirche) und Bildung (z.B. Universität Leipzig). Am nördlichen Rand des Rings liegt der Leipziger Hauptbahnhof, ein wichtiger Knotenpunkt für den regionalen und nationalen Bahnverkehr. Die Infrastruktur entlang und innerhalb des Rings sowie die Bedeutung der Innenstadt als Arbeits- und Konsumstandort führen zu einem hohen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen verschiedener Verkehrsmittel. Gleichzeitig besteht ein hohes Durchgangsverkehrsaufkommen, da viele Wege innerhalb der Stadt am kürzesten über den Promenadenring und die Innenstadt zurückgelegt werden können. Der Promenadenring erfüllt somit eine Schlüsselfunktion für die verschiedenen Mobilitätsformen.

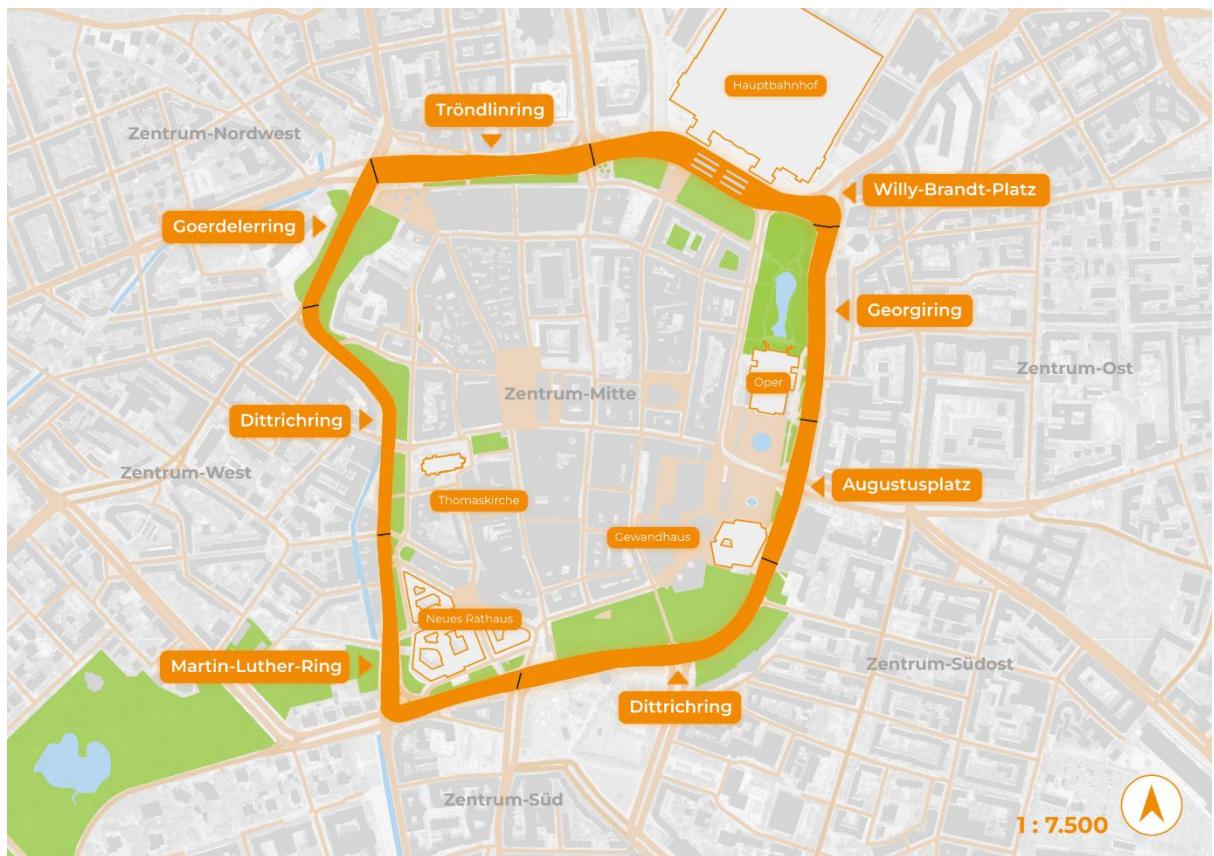


Abb. 45: Stadträumlicher Kontext des Promenadenrings (eigene Darstellung unter Verwendung von Google Earth 2025)

Aufgrund seiner Dimensionierung und seiner zentralen Lage wird der Promenadenring häufig für Demonstrationen genutzt:

„Alle großen Demos in Leipzig gehen ja auch immer um den Ring. Das ist so der zentrale Ort, das ist historisch bedingt. Das ist der Ort, wo man eine hohe Kapazität hat, noch dazu kommt ja diese Innenstadtnähe.“ (Interview ADFC Leipzig 2024)

Bekanntestes Beispiel dafür sind die Montagsdemonstrationen im Herbst 1989, aber auch für viele andere Proteste wurde und wird der Innenstadtring als Kundgebungsplatz genutzt. Dazu gehören auch radverkehrsbezogene Proteste wie die Leipziger Critical-Mass (vgl. Critical Mass Leipzig 2025) sowie die Proteste zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen auf dem Promenadenring. Letztere werden im Folgenden genauer betrachtet.

8.2 Chronologischer Überblick über den Protest- und Planungsprozess

Das Radfahren auf dem Promenadenring war seit 1975 durch die Anordnung einer Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h de facto verboten (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; Tappert 2019a). Der ADFC Leipzig veröffentlichte im Mai 2010 ein Positionspapier, in dem der Interessenverband die Aufhebung der Mindestgeschwindigkeit forderte und zugleich ein detailliertes Konzept für eine sichere Radverkehrsführung entlang des Promenadenrings entwickelte (vgl. ADFC 2010).

Wegen einer Anpassung des deutschen Straßenverkehrsrechts, das die Ausweisung einer Mindestgeschwindigkeit auf dem Ring seiner rechtlichen Grundlage entzog, entwickelte die Stadtverwaltung ein Konzept zur Neuorganisation des Verkehrs, das die Anordnung eines generellen Radfahrverbots auf der Fahrbahn vorsah (Zeichen 254 StVO). Dies wurde vom ADFC stark kritisiert (vgl. Tappert 2010b). Am 17. Februar 2011 hob die Stadtverwaltung offiziell die Mindestgeschwindigkeit auf und verfügte die Beschilderung eines generellen Radfahrverbots auf der Fahrbahn (vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht 2018: 3). Der ADFC forderte die Stadtverwaltung in der Folge wiederholt dazu auf, die Verbotsschilder zu entfernen (vgl. Leipziger Volkszeitung 2011) und unterstützte einen Kläger, der im November 2012 vor Gericht Widerspruch gegen das Radfahrverbot einlegte (vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht 2018: 3). Nach einem mehrjährigen Gerichtsprozess urteilte das Sächsische Oberverwaltungsgericht (OVG) in Bautzen im September 2018, dass die Anordnung eines Radfahrverbots auf dem Promenadenring rechtlich unzulässig sei (vgl. ebd.: 2).

In der Folge erneuerten verschiedene Protestträger*innen die Forderung nach einer sicheren und durchgängigen Radverkehrsinfrastruktur auf dem Promenadenring. Der Umweltverein Ökolöwe entwickelte ein Radverkehrskonzept für den Innenstadtring, das eine Umwandlung von Kfz-Fahrspuren in Radfahrstreifen vorsieht (vgl. Ökolöwe 2019a; Ökolöwe 2019b). Der ADFC Leipzig und Fridays For Future organisierten im Juni 2019 eine 48-Stunden-Demonstration, um ihre Vision eines autofreien Hauptbahnhof-Vorplatzes zu verdeutlichen (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; John 2019; Tappert 2019b). Gleichzeitig kritisierten die Protestträger*innen die ausbleibende Umsetzung des Gerichtsurteils. So fand etwa im Juni 2020 die Fahrraddemonstration „Urteil umsetzen – Promenadenring fahrradfreundlich gestalten“ statt (vgl. Ökolöwe 2020).

Die erste planerische Reaktion erfolgte im April 2021 mit der Markierung eines Radfahrstreifens auf einem Teilabschnitt des Dittrichrings auf der Westseite des Promenadenrings (vgl. Tappert 2021). Von den zivilgesellschaftlichen Protestträger*innen wurde dies jedoch als zu gefährlich bewertet, weshalb es u.a. die Demonstration „Ring frei fürs Rad!“ gab (vgl. Verkehrswende Leipzig 2021) und zur Einrichtung eines Pop-Up-Radwegs auf der westlichen Ringseite kam (vgl. Decker 2022). Ab März 2022 wurde schließlich auf dem westlichen Ring in beiden Fahrtrichtungen eine Kfz-Spur in einen breiten Radfahrstreifen umgewandelt (vgl. Stadt Leipzig 2024). Im April 2023 erfolgte die Einrichtung eines Radfahrstreifens vor dem Hauptbahnhof (vgl. ebd.). Die Maßnahmen der Stadtverwaltung sorgten für viel Kritik in Teilen der Kommunalpolitik und der Zivilgesellschaft (s. Kapitel 8.5). Unter anderem gab es eine Petition, die sich gegen die Reduzierung der Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs aussprach (vgl. Hartwig 2023). Als dritter Abschnitt der kommunalen Radverkehrsplanung auf dem Promenadenring wurde der Radfahrstreifen vom Hauptbahnhof in westlicher Richtung bis zur Löhrstraße fortgeführt (vgl. Stadt Leipzig 2024).

Weitere Maßnahmen sind geplant (vgl. Julke 2023b; Stadt Leipzig 2024; Stauebert 2024). Gleichzeitig erneuern verschiedene Protestträger*innen ihr Protestframing und fordern mittlerweile eine grundlegende Umgestaltung des Promenadenrings in einen grünen, verkehrsberuhigten Ort der Erholung (vgl. Julke 2023b; Ökölöwe 2023b).

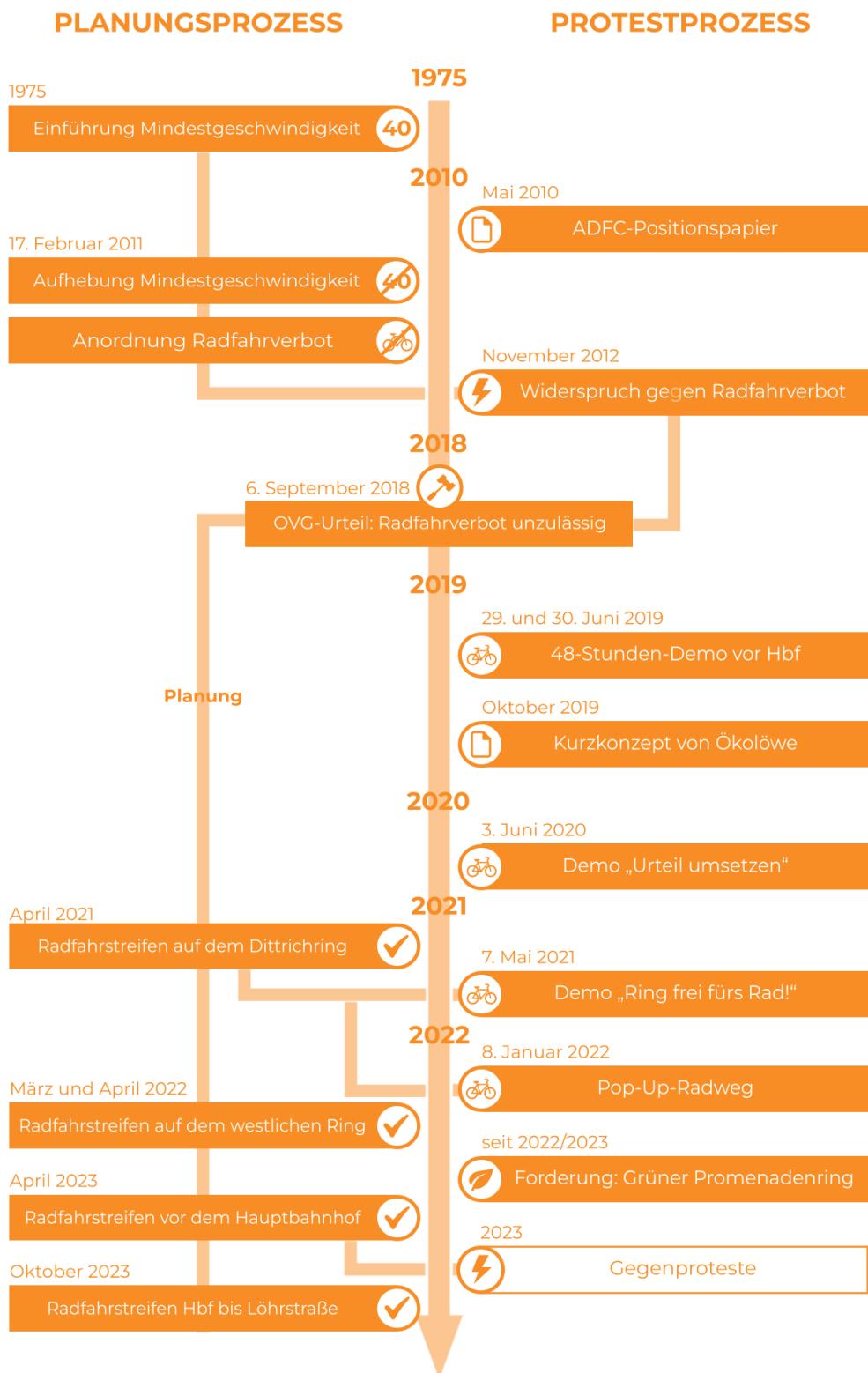


Abb. 46: Chronologie der Ereignisse (eigene Darstellung)

8.3 Protestprozess

Im Folgenden werden die zivilgesellschaftlichen Proteste zum Promenadenring genauer analysiert. Dazu wird untersucht, welche Akteur*innen als Träger*innen radverkehrsbezogener Proteste auftreten, welches Protestframing konstruiert wird und welche Aktionsformen genutzt werden.

8.3.1 Protestträger*innen

Die Radverkehrsproteste am Leipziger Promenadenring zeichnen sich durch das Zusammenwirken einer Vielzahl von Protestträger*innen aus, die gemeinsam oder einzeln Protestaktionen initiiert haben, um Öffentlichkeit für ihre Anliegen herzustellen und Unterstützer*innen zu mobilisieren. Bei einem Großteil der Akteur*innen handelt es sich um lokale Initiativen und Vereine (**Verkehrswende Leipzig, Ökolöwe**) oder lokale Gruppen bundesweiter Organisationen und Verbände (**ADFC, BUND, Fridays For Future, Greenpeace**). Der thematische Fokus der meisten Protestträger*innen liegt auf dem Umwelt- und Klimaschutz, wofür die Förderung umweltverträglicher Mobilitätsformen ein wichtiger Bestandteil ist. Darüber hinaus treten im Kontext der Radverkehrsproteste am Promenadenring auch **Einzelpersonen** als Protestträger*innen in Erscheinung, so z.B. ein Bürger, der in einer Petition die Verkehrsführung vor dem Hauptbahnhof kritisierte und eine planerische Lösung dieses Problems forderte (vgl. Julke 2022c; Winter 2022).

Als besonders aktive Protestträger*innen sind der Umweltverein Ökolöwe, der ADFC Leipzig sowie die Initiative Verkehrswende Leipzig zu identifizieren, da diese Akteur*innen den Prozess bereits seit vielen Jahren aktivistisch begleiten und Protestaktionen initiiert haben. Der Ökolöwe ist ein 1989 gegründeter Verein, der sich neben dem Umwelt- und Naturschutz insbesondere für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Förderung umweltverträglicher Mobilitätsformen wie dem Radverkehr einsetzt (vgl. Ökolöwe 2025c). Der ADFC Leipzig vertritt seit 1990 die Interessen der Radfahrer*innen und setzt sich seit vielen Jahren für Verbesserungen auf dem Promenadenring ein (vgl. ADFC Leipzig 2025; ADFC Leipzig 2010; Interview ADFC Leipzig 2024). In der Initiative Verkehrswende Leipzig haben sich verschiedene Bürger*innen und Initiativen zusammengeschlossen, die sich für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen einsetzen (vgl. Verkehrswende Leipzig 2025).

8.3.2 Protestframing

Das Framing der Protestträger*innen ergibt sich aus dem Zusammenwirken von Protestanlässen und -fordernungen, die Handlungsmotive werden mit Begründungen genauer ausgeführt. Im Folgenden werden Anlässe und Forderungen der Protestierenden aus Gründen der Übersichtlichkeit getrennt analysiert, wobei ähnliche Anlässe bzw. Forderungen zusammengefasst werden.

Streng genommen werden im Rahmen dieses Fallbeispiels mehrere Teilproteste betrachtet, da die Anlässe und Forderungen nicht gleichbleibend sind, sondern sich im Zeitverlauf verändern und erweitern. Da aber ein enger Sinnzusammenhang zwischen den verschiedenen Facetten des im Zeitverlauf konstruierten Protestframings besteht, wird an dieser Stelle der gesamte Protestkomplex analysiert. Eine umfassende Darstellung

aller nuancierten Anlässe und Forderung ist im Rahmen dieser Arbeit allerdings nicht möglich und auch nicht zielführend.

8.3.2.1 Protestanlässe

Die Radverkehrsproteste am Leipziger Promenadenring haben eine Vielzahl von Anlässen, die sich in ortsbezogene situative und planungsabhängige Anlässe unterteilen lassen. Darüber hinaus werden übergeordnete Anlässe formuliert. Im Folgenden werden die wichtigsten Protestanlässe systematisch dargestellt.

Situative Protestanlässe

Der ADFC Leipzig bezeichnete den Promenadenring 2010 als „Quasiautobahn“, die die Innenstadt umschließt und eine „scharfe Grenzlinie der Stadtteile“ ausbildet (ADFC Leipzig 2010: 2). Greenpeace verglich die Barrierewirkung des Promenadenrings mit der einer Stadtmauer und kritisierte die mit der Verkehrssituation einhergehenden Belastungen wie Lärm und Luftverschmutzung (vgl. Butter 2021). Der Ökolöwe erachtete die Aufteilung der Fahrbahnen auf dem inneren und äußeren Promenadenring – abschnittsweise bis zu acht Kfz-Fahrspuren – als nicht mehr zeitgemäße Ungerechtigkeit und verwies darauf, dass das Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs auf dem Promenadenring seit vielen Jahren rückläufig sei (vgl. Ökolöwe 2019a: 2). Zudem führten bestimmte Konfliktsituationen, etwa zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen vor dem Hauptbahnhof, zu Protestaktionen (vgl. ebd.: 3 f.; Winter 2022).

Ein zentraler Anlass für den Protest ab 2010 war die 1975 eingeführte Mindestfahrgeschwindigkeit von 40 km/h auf dem Promenadenring, das Radfahrer*innen de facto ausschloss (Zeichen 275 StVO). Diese verkehrsrechtliche Anordnung wurde 2011 aufgehoben und durch ein von der Stadt Leipzig angeordnetes explizites Radfahrverbot auf dem Promenadenring ersetzt (Zeichen 254 StVO) (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; Stadt Leipzig 2010). Der ADFC erachtete diese Entscheidung als rechtlich unzulässig und ging juristisch dagegen vor mit der Begründung, dass der Promenadenring von zentraler Bedeutung für den Radverkehr sei und die Voraussetzungen für ein Radfahrverbot auf der Fahrbahn – z.B. eine besondere Gefahrenlage – nicht gegeben seien (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; Sächsisches Oberverwaltungsgericht: 3). Das sächsische Oberverwaltungsgericht stimmte dieser Rechtsauffassung zu und ordnete die Aufhebung des Radfahrverbots auf dem Promenadenring an (vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht). Da in den folgenden Jahren keine Veränderungen erfolgten und die Verbotsschilder stehen blieben, kritisierten die Protestträger*innen im Rahmen ihrer Aktionen wiederholt die ausbleibende Umsetzung des Gerichtsurteils durch die Schaffung einer sicheren Radinfrastruktur auf dem Promenadenring (vgl. Julke 2020b; Tappert 2022c; Verkehrswende Leipzig 2022).

Planungsbezogene Protestanlässe

Die Art und Weise, wie die Stadt bestimmte Maßnahmen umsetzte, wurde von den Protestträger*innen oft als mangelhaft kritisiert. Dies galt insbesondere für den ersten Versuch der Stadt, auf dem Dittrichring eine sichere Radverkehrsanlage zu schaffen. Der zunächst neben den beiden bestehenden Fahrspuren realisierte Radfahrstreifen wurden von den Protestträger*innen als zu schmal und zu gefährlich kritisiert, da er abrupt

in den Mischverkehr überging (vgl. Decker 2022; Leipziger Internet Zeitung 2021; Verkehrswende Leipzig 2021). Auch beim 2023 realisierten Radfahrstreifen zwischen Hauptbahnhof und Löhrstraße gab es Kritik: Der ADFC Leipzig und der BUND begrüßten dessen Einrichtung zwar grundsätzlich, allerdings wurde die Nutzung einer Fahrradweiche – die Führung des Radverkehrs in Mittellage zwischen Kfz-Fahrspuren – als gefährlich eingestuft (vgl. Puppe/Raabe 2023).

Übergeordnete Bewegungsziele

Neben den situativen und planungsbezogenen Protestanlässen, die sich konkret auf den Promenadenring beziehen, lassen sich weitere Gründe für das Handeln der Protestträger*innen identifizieren. So verknüpfen Akteur*innen wie der ADFC und der Ökolöwe die Notwendigkeit einer sicheren Radinfrastruktur auf dem Promenadenring mit der Begründung, den Auswirkungen des Klimawandels mit einem stärkeren Fokus auf nachhaltige Verkehrsarten zu begegnen (vgl. Kreijer 2022; Ökolöwe 2019b). Darüber hinaus erklärt sich das Handeln der Protestträger*innen aus ihren übergeordneten Motiven und Visionen – u.a. die Förderung nachhaltiger Mobilität als Teil einer umweltfreundlichen Stadtgestaltung. Damit sind die Radverkehrsproteste am Promenadenring eingebettet in größere Bewegungsziele.

Der über viele Jahre andauernde Protest zeichnet sich durch ein komplexes Zusammenwirken situativer, planungsabhängiger und übergeordneter Anlässe aus. Diese Vielfalt zeigt, dass der Promenadenring nicht nur als lokaler Anlassort fungiert, sondern die Protestträger*innen auch übergeordnete Motive auf diesen Ort projizieren.

8.3.2.2 Protestforderungen

Die Forderungen im Kontext der Radverkehrsproteste am Promenadenring zeichnen sich wegen der Vielzahl an Protestträger*innen und der langen Dauer durch eine große Komplexität und eine stetige Weiterentwicklung aus. Dabei lassen sich drei Entwicklungsphasen unterscheiden:

Das Recht auf Radfahren auf dem Promenadenring

In der ersten Phase des Protests forderte der ADFC Leipzig zunächst die Aufhebung der Mindestgeschwindigkeit und später die des generellen Radfahrverbots auf dem Promenadenring (vgl. Leipziger Volkszeitung 2011). Es ging also primär darum, überhaupt erst einmal die Voraussetzungen zu schaffen, die das Radfahren auf dem Promenadenring ermöglichen. Dies wurde mit der Forderung verknüpft, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen und auf dem gesamten inneren und äußeren Ring je nach räumlichen Gegebenheiten Radfahr- oder Radschutzstreifen einzurichten (vgl. ADFC Leipzig 2010: 2; Staeubert 2010). Der ADFC Leipzig legte in seinem Positionspapier aus dem Jahr 2010 detailliert dar, wie er sich die Radverkehrsführung auf den verschiedenen Teilabschnitten des Promenadenrings vorstellt (vgl. ADFC Leipzig 2010: 9 ff.).

Sichere Radverkehrsinfrastruktur

Die Forderungen nach einer sicheren Radverkehrsführung auf dem Promenadenring verstärkten sich, nachdem das Sächsische Oberverwaltungsgericht ein generelles Radfahrverbot für rechtlich unzulässig erklärt hatte (vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht 2018). Zivilgesellschaftliche Akteur*innen wie der ADFC

Leipzig und Verkehrswende Leipzig protestierten für eine zügige Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr auf dem Promenadenring (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; Verkehrswende Leipzig 2022). Der Ökolöwe forderte in seinem Kurzkonzept aus dem Jahr 2019 entlang der meisten Ringabschnitte in beiden Fahrtrichtungen sichere Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, die durch Umwidmung von Kfz-Fahrspuren entstehen und zusammen mit den bestehenden Radwegen eine durchgängige Radinfrastruktur entlang des Rings bilden sollten (vgl. Ökolöwe 2019a; Ökolöwe 2019b). Für bestimmte Teilebereiche wie z.B. den Abschnitt vor dem Hauptbahnhof entwickelte der Umweltverein räumlich konkretisierte Forderungen zur Umgestaltung des Verkehrsraums zugunsten des Radverkehrs (vgl. ebd.; ebd.). Die Protestträger*innen begründen ihre Forderungen nach Radverkehrsmaßnahmen auf dem Promenadenring u.a. mit dem Grundsatz einer gerechteren Verkehrsaufteilung, der zunehmenden Zahl an Radfahrer*innen bei gleichzeitigem Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens und den positiven Auswirkungen auf die Umwelt und das Stadtklima (vgl. ADFC Leipzig 2021; Leipziger Internet Zeitung 2021; Ökolöwe 2019).

Grundlegende Umgestaltung und Neuordnung des Verkehrs

Die Realisierung der ersten Maßnahmen wurde von den Protestträger*innen als Erfolg ihres Engagements aufgefasst, allerdings betrachteten sie die Realisierung einzelner Abschnitte nur als kleine Teilschritte zur Realisierung einer durchgängigen Radinfrastruktur auf dem Promenadenring, die überdies mit den anliegenden Stadtteilen verknüpft werden müsse (vgl. Leipziger Internet Zeitung 2023b; Ökolöwe 2023; Ökolöwe 2022). Einige der Protestträger*innen verfolgen das langfristige Ziel, den Promenadenring grundlegend umzugestalten (vgl. Butter 2021; Kreijer 2022; Ökolöwe 2025b). Während der ADFC Leipzig seit 2019 die Vision eines autofreien und begrünten Bahnhofsvorplatzes vertritt (vgl. Freitag 2019; Kreijer 2022), wirbt der Ökolöwe seit vielen Jahren für eine Sperrung des kompletten inneren Promenadenrings für den Kfz-Verkehr (vgl. Ökolöwe 2025b). Nach diesem Konzept soll der Kfz-Verkehr fortan auf den äußeren Ring beschränkt und dort im Zweirichtungsverkehr geführt werden (vgl. ebd.). Für den inneren Ring stellt sich der Ökolöwe folgende Lösung vor:

„Die Autoschneise soll reduziert und in einen erholsamen Stadtpark verwandelt werden – mit Bäumen, Spielplätzen und einer sicheren Fahrradstraße. Dieser deutlich vergrößerte, autofreie Bereich schlängelt sich dann einmal um die gesamte Innenstadt.“ (Ökolöwe 2025b)

Der Ökolöwe begründet die Zielvorstellung u.a. damit, dass es im zunehmend verdichteten Leipziger Zentrum mehr Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität braucht (vgl. Großer 2024; Ökolöwe 2025b).

Die Analyse der Forderungen der Protestträger*innen zeigt, dass diese eine kontinuierliche Erweiterung erfahren haben. Ging es zunächst darum, überhaupt auf dem Promenadenring fahren zu dürfen, wurde später eine besonders attraktive Infrastruktur und mittlerweile eine tiefgreifende Umgestaltung des Promenadenrings gefordert. Die Protestforderungen sind primär initiativ, da die Protestträger*innen ihre Forderungen auf Grundlage der sich stetig verändernden Situation auf dem Promenadenring formulieren. Gleichzeitig sind aber auch reaktive Protestforderungen zu beobachten, die sich auf die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsmaßnahmen beziehen.

8.3.3 Aktionsformen

Um die in Kapitel 8.3.2.2 dargestellten Forderungen öffentlich kundzutun und Unterstützer*innen zu mobilisieren, haben die Protestträger*innen im Laufe der Jahre unterschiedliche Aktionsformen genutzt, die im Folgenden erläutert werden.

Ein zentrales Mittel des Protests sind (Fahrrad-)Demonstrationen. Der ADFC Leipzig und Fridays For Future veranstalteten im Juni 2019 eine 48-Stunden-Demonstration vor dem Hauptbahnhof, um die Vision eines autofreien Bahnhofsvorplatzes aufzuzeigen. Zwei Fahrspuren wurden temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt und durch eine geschützte Radverkehrsspur und eine Aufenthaltsfläche ersetzt (s. Abb. 47) (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; John 2019; Tappert 2019b). Im Juni 2020 fand die Demonstration „Urteil umsetzen – Promenadenring fahrradfreundlich gestalten“ statt, organisiert von ADFC Leipzig und Fridays For Future und unterstützt von weiteren Akteur*innen wie dem Ökolöwen (vgl. Ökolöwe 2020). Weitere Demonstrationen folgten, darunter im Mai 2021: Wegen des zu schmalen Radfahrstreifens auf dem Dittrichring rief die Initiative Verkehrswende Leipzig zur Demonstration „Ring frei fürs Rad! Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsarten“ auf und wurde dabei von zahlreichen zivilgesellschaftlichen Akteur*innen unterstützt (s. Abb. 48) (vgl. Verkehrswende Leipzig 2021). Seitdem die Stadtverwaltung zunehmend Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf dem Promenadenring umsetzt, hat die Intensität von Demonstrationen im Kontext der Fahrradproteste am Promenadenring abgenommen.



Abb. 47: 48-Stunden-Demonstration vor dem Hauptbahnhof (Leipziger Internet Zeitung 2019); Abb. 48: Demonstrationsaufruf „Ring frei fürs Rad!“ (Verkehrswende Leipzig 2021)

Eine spezielle Form des demonstrativen Protests war die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen, wie etwa im Januar 2022 am Dittrichring oder im Mai 2023 zwischen Hauptbahnhof und Löhrstraße (vgl. ADFC Leipzig/Verkehrswende Leipzig 2023; Decker 2022). Mit dieser Aktionsform zeigten die Protestierenden temporär ihre Vorstellungen einer sicheren Radverkehrsführung.

Auch Sammlungen waren Bestandteil des Aktionsrepertoirs. Dazu zählen die Petition von Greenpeace aus dem Jahr, in dem die Organisation regelmäßige autofreie Sonntage auf dem Innenstadtring und eine langfristige Umgestaltung „zugunsten von Parkanlagen und shared-space-Lösungen“ forderte (Butter 2021). Auch der Ökolöwe sammelte für seine Vision eines grünen Promenadenrings Unterschriften (vgl. Julke 2023b;

Ökolöwe 2025a). Des Weiteren ist die Petition einer Privatperson, die die Stadt im Jahr 2022 zu einer Neulösung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs vor dem Hauptbahnhof aufforderte, als Sammlungsaktion zu werten (vgl. Julke 2022c; Winter 2022)

Konzeptionelle Entwürfe für die Neuorganisation der Verkehrsführung auf dem Promenadenring gehören ebenfalls zu den Aktionsformen der Protestträger*innen. So legte der ADFC Leipzig bereits 2010 ein Positionspapier vor, in dem der Verband seine Forderungen formulierte und auf Grundlage einer Bestandsanalyse für die verschiedenen Teilabschnitte des inneren und äußeren Promenadenrings detaillierte Vorschläge zur Führung des Radverkehrs erarbeitete (vgl. ADFC 2010). Der Ökolöwe veröffentlichte 2019 ein Kurzkonzept zur fahrradfreundlichen Umgestaltung des Promenadenrings, in dem die Vision eines durchgängigen Radfahrstreifens präsentiert wurde und das für einzelne Teilabschnitte konkrete Lösungsvorschläge zur sicheren Führung des Radverkehrs enthielt (s. Abb. 49) (vgl. Ökolöwe 2019a; Ökolöwe 2019b). Ein zentrales Gestaltungsmittel dieses Konzepts sind Ansichten des Straßenraums, die die Forderungen des Ökolöwen visuell darstellen (vgl. ebd.; ebd.). Auch für die Vision des grünen Promenadenrings entwickelte der Verein eine Visualisierung (s. Abb. 50) (vgl. Ökolöwe 2025b). Die Konzepte und ihre grafische Gestaltung sind Ausdruck zivilgesellschaftlicher Gegenexpertise und konkretisieren die Anliegen der Protestträger*innen inhaltlich und räumlich in einer Weise, die die Forderungen auch für Dritte besser nachvollziehbar macht.

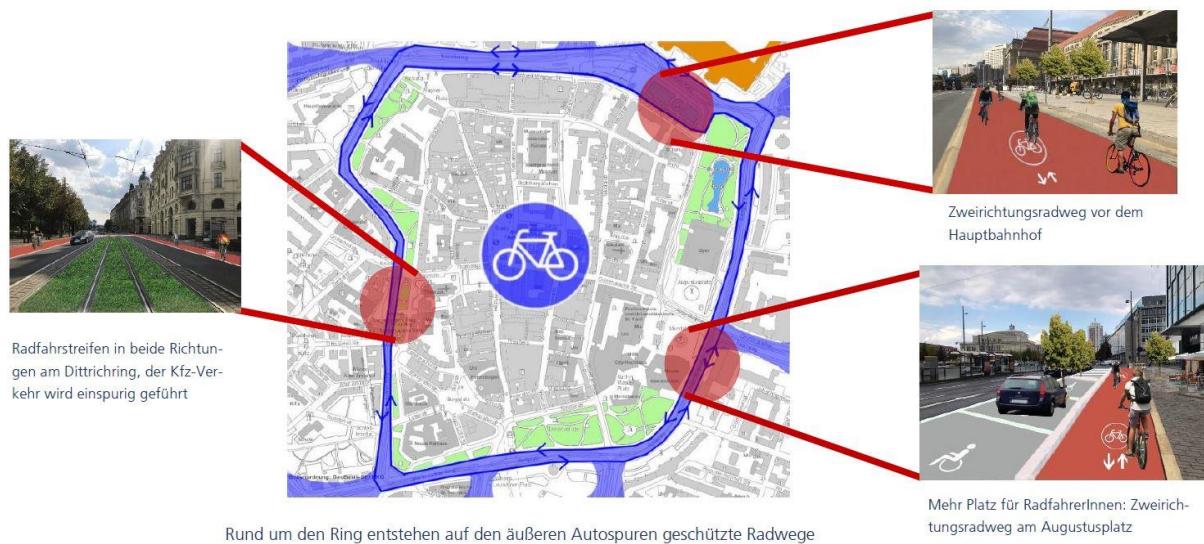


Abb. 49: Kurzkonzept zur Radverkehrsführung auf dem Promenadenring mit Visualisierungen (Ökolöwe 2019)



Abb. 50: Visualisierung eines grünen Promenadenrings im Bereich des Goerdelerrings (Ökolöwe 2023)

Um die Öffentlichkeit über ihre Forderungen und Protestaktionen zu informieren, nutzen die Protestträger*innen Websites (vgl. u.a. ADFC Leipzig 2021; Ökolöwe 2019b; Verkehrswende Leipzig 2025) und Social-Media-Kanäle wie Facebook (vgl. u.a. Ökolöwe 2025, Verkehrswende Leipzig 2021). Daneben sind auch klassische Formen der Pressearbeit wie Pressemitteilungen Bestandteil der Proteststrategie einiger Akteur*innen (vgl. u.a. ADFC Leipzig/Verkehrswende Leipzig 2023; Ökolöwe 2023).

Die mehrjährige juristische Auseinandersetzung mit der Stadt Leipzig stellt keine eigenständige Protestaktion dar, spielte aber eine Schlüsselrolle für die Protestbewegung am Promenadenring. Sie stand durch ihren konfrontativen Charakter in engem Zusammenhang mit der Handlungsstrategie der Protestträger*innen und trug entscheidend zur Durchsetzung des Rechts auf Radfahren auf dem Promenadenring bei. Dies ermöglichte die Weiterentwicklung der Protestforderungen und bestärkte die Protestierenden in ihrer Position.

8.4 Planungsprozess

8.4.1 Planungsträger*innen

Die Realisierung von Radverkehrsanlagen auf dem Leipziger Promenadenring ist eine kommunale Planungsaufgabe und wird vom Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA) geplant und umgesetzt, das seit seiner Umbenennung im September 2024 als Amt für Mobilität und Tiefbau operiert und außerdem für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zuständig ist (vgl. Neidhard 2024; Stadt Leipzig 2021b; Staeubert 2010). Gegenüber der Kommunalpolitik und der Stadtöffentlichkeit werden die Radverkehrsmassnahmen auf dem Promenadenring durch den Leiter des VTA, Michael Jana, den Oberbürgermeister Burkhard Jung (SPD) sowie den Baubürgermeister Thomas Dienberg (Grüne) erläutert (vgl. Julke 2022b; Tappert 2022a).

Eine Besonderheit der Leipziger Radverkehrsplanung ist die Arbeitsgruppe Rad (AG Rad), die 1989 als fachbezogener „Runder Tisch“ begann und heute eine institutionalisierte Gesprächsplattform darstellt, wo die Stadtverwaltung, die Polizeidirektion und der ADFC Leipzig regelmäßig über kommunale Straßenbaumaßnahmen beraten, die den Radverkehr betreffen (vgl. Stadt Leipzig 2019). Die AG Rad fördert den ämterübergreifenden Austausch und dient der Einbindung zivilgesellschaftlicher Expertise, um die Verwaltung fachlich zu beraten (vgl. Hempel 2021; Stadt Leipzig 2021a). Im Jahr 2021 vereinbarten die Beteiligten eine engere Zusammenarbeit, um die in der AG Rad vereinte Fachexpertise gezielt für die Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur in Leipzig zu nutzen (vgl. Stadt Leipzig 2021a). Einmal jährlich findet zudem ein Runder Tisch zum Thema Radverkehr statt, an dem weitere Akteur*innen wie die Industrie- und Handelskammer (IHK), der ADAC und der Ökolöwe teilnehmen (vgl. Hempel 2021; Ökolöwe 2018).

8.4.2 Anlässe und Ziele der Planung

Die Planung der in den letzten Jahren realisierten Radverkehrsanlagen auf dem Promenadenring hatte verschiedene Anlässe. Ein entscheidender Ausgangspunkt war das Urteil des OVG aus dem Jahr 2018, das das Radfahrer verbot auf dem Promenadenring aufhob und die Stadt Leipzig aufforderte, planerische Lösungen für eine sichere Führung des Radverkehrs zu entwickeln (vgl. Julke 2023a; Sächsisches Oberverwaltungsgericht 2018; Stadt Leipzig 2021b). Es wird deutlich, dass erst durch den zivilgesellschaftlichen Protest und die in diesem Zusammenhang geführte juristische Auseinandersetzung die Grundlage geschaffen wurde, auf der die Stadt Leipzig konkrete Planungen für eine sichere Radverkehrsführung auf dem Promenadenring aufnehmen musste.

Öffentlich begründete die Stadtverwaltung die Aufnahme von Planungen außerdem mit der langfristigen Mobilitätsstrategie der Stadt. Mit der 2018 vom Stadtrat beschlossenen „Mobilitätsstrategie 2030“ verfolgt Leipzig das Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und den Umweltverbund zu stärken (vgl. Leipziger Verkehrsbetriebe/Stadt Leipzig 2021; Tappert 2022d; Stadt Leipzig 2022). Die Realisierung der Radverkehrsanlagen auf dem Promenadenring wird als wichtiger Beitrag zur Erfüllung dieser politischen Zielsetzung verstanden. Dabei wird betont, dass der Promenadenring eine zentrale Verbindungs-funktion für den Radverkehr hat (vgl. Julke 2023f; Stadt Leipzig 2022).

Ein weiteres Ziel der Stadtverwaltung ist es, eine durchgängige und sichere Radverkehrsinfrastruktur entlang des Promenadenrings zu schaffen. Diese soll mit den angrenzenden Stadtteilen vernetzt werden, um die Attraktivität des Fahrrads als Mobilitätsform zu steigern (vgl. Stadt Leipzig 2022; Staeubert 2022). Darüber hinaus strebt die Stadtverwaltung eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Promenadenring an, die durch eine Neuordnung der Verkehrsführung erreicht werden soll (vgl. Staeubert 2022). Langfristig erwägt die Stadtverwaltung zudem, gemeinsam mit der Stadtbevölkerung über Konzepte wie die Sperrung des inneren Rings für den Kfz-Verkehrs zu diskutieren (vgl. ebd.).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Planung der Radverkehrsanlagen auf dem Promenadenring durch das Gerichtsurteil von 2018 und die damit verbundene Notwendigkeit einer sicheren Führung des Radverkehrs angestoßen wurde. Gleichzeitig ist die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf dem Promenadenring Teil der politischen Zielsetzung zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen.

8.4.3 Ablauf und Realisierung der Planung

Nach dem Urteil des OVG entschied sich die Leipziger Stadtverwaltung für eine Unterteilung in einfacher zu realisierende und komplexere Abschnitte, um die Umsetzung schrittweise vorantreiben zu können (vgl. Julke 2020a; Julke 2019). Die Planungen für die verschiedenen Abschnitte erfolgen unter Einbeziehung der Leipziger Verkehrsbetriebe, der Polizeidirektion und der AG Rad (vgl. Stadt Leipzig 2022).

Die auf dem Promenadenring realisierten Radfahrstreifen sind mit 2,50 m deutlich breiter als klassische Radfahrstreifen bemessen, um eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten (vgl. Zosel 2022). Als einzige Radverkehrsanlagen in Leipzig sind die Radfahrstreifen auf dem Promenadenring grün gestrichen, um alle Verkehrsteilnehmer*innen für die veränderte Verkehrssituation zu sensibilisieren (vgl. Stadt Leipzig 2024). Bisher wurden auf dem westlichen Promenadenring, vor dem Hauptbahnhof und auf einem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Löhrstraße neue Radverkehrsanlagen realisiert.

Erster Abschnitt: Westlicher Promenadenring

Den Auftakt für die Realisierung einer sicheren Radverkehrsführung bildete die Umwandlung von Kfz-Fahrspuren in grüne Radfahrstreifen im Bereich des Dittrichrings und des Martin-Luther-Ring auf der Westseite des Promenadenrings, die bis zum April 2022 fertiggestellt wurden (s. Abb. 51) (vgl. Stadt Leipzig 2024). Davon ausgenommen ist bisher der Kreuzungsbereich vor dem Neuen Rathaus, wo Radfahrer*innen im Mischverkehr navigieren müssen – hier wird mit grünen Fahrradpiktogrammen für die gemeinsame Verkehrsführung sensibilisiert (vgl. Julke 2022b).



Abb. 51: Radfahrstreifen auf dem Dittrichring/Martin-Luther-Ring (Blickrichtung: Norden) (Julke 2022)

Zweiter Abschnitt: Vorplatz des Hauptbahnhofs

Im April 2023 wurde die Umgestaltung der Verkehrssituation vor dem Leipziger Hauptbahnhof abgeschlossen (vgl. Julke 2023c). Dort hatte es zuvor vor den Bahnhofshallen häufig Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gegeben, da sich die Wege der beiden Gruppen im Querungsbereich an den Lichtsignalanlagen kreuzten (vgl. ebd.). Im Zuge einer Neuorganisation des Verkehrs wurde die Anzahl der Kfz-Spuren von vier auf zwei reduziert: Die äußere Spur wurde zu einem Radfahrstreifen, die angrenzende Fahrspur dient der Anbindung des Taxivorplatzes (s. Abb. 52) (vgl. ebd.; Staeubert 2023e). Die Neuordnung der Verkehrssituation vor dem Hauptbahnhof ist nicht nur Bestandteil der Gesamtplanung für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Promenadenring, sondern auch eine planerische Antwort auf die Forderung eines Leipziger Bürgers, auf dessen Petition (s. Kapitel 8.3.3) der Leipziger Stadtrat im Oktober 2022 mit dem Beschluss eines Handlungsauftrag an die Stadtverwaltung reagierte:

„Der Oberbürgermeister prüft die Neuordnung des Radverkehrs vor dem Hauptbahnhof und ordnet, soweit wie möglich, Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn ein.“ (Julke 2022a)

Die Realisierung des Abschnitts vor dem Hauptbahnhof löste große Kritik bei Interessenvertretungen, Teilen der Stadtbevölkerung und einigen Fraktionen des Leipziger Stadtrats aus (s. Kapitel 8.5).

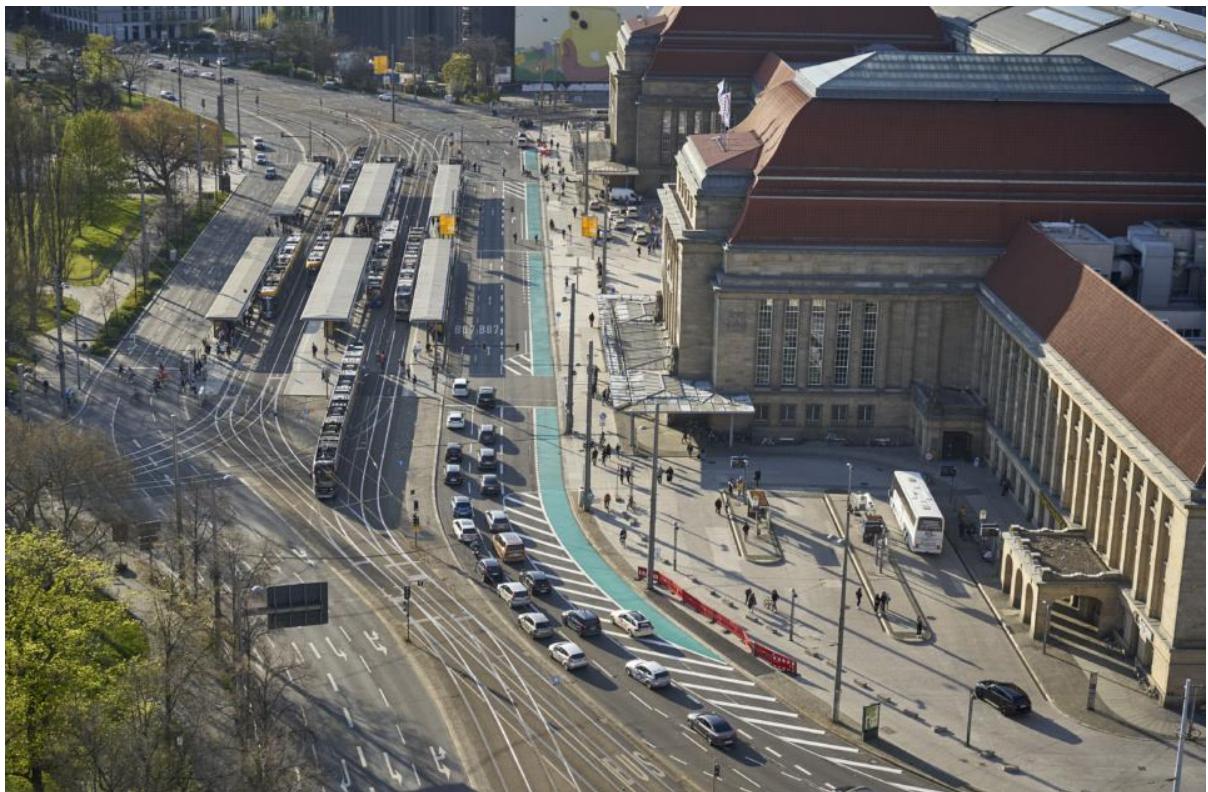


Abb. 52: Verkehrsführung vor dem Hauptbahnhof mit grünem Radfahrstreifen (Blickrichtung: Westen) (Richter 2023)

Dritter Abschnitt: Hauptbahnhof bis Löhrstraße

Zwischen Oktober und Dezember 2023 wurden Markierungsarbeiten für einen 400 Meter langen Radfahrstreifen zwischen Kurt-Schmacher-Straße und Löhrstraße durchgeführt, der an die zuvor realisierte Maßnahme vor dem Hauptbahnhof anknüpft und an seinem anderen Ende in einen bestehenden Radweg übergeht (s. Abb. 53) (vgl. Julke 2023a; Leipziger Volkszeitung 2023; Stadt Leipzig 2024). In diesem Bereich mussten sich die Radfahrer*innen zuvor einen sehr schmalen Gehweg mit den Fußgänger*innen teilen, was häufig zu Konfliktsituationen führte (vgl. Stadt Leipzig 2023). Der auf der Fahrbahn angelegte Radfahrstreifen ersetzt die außen liegende Kfz-Spur. In einem Teilabschnitt erfolgt die Führung des Radverkehrs aufgrund einer Rechtsabbiegespur in Mittellage („Fahrradweiche“), wobei der Radfahrstreifen durch spezielle Trennelemente („Bike Lane Protectors“) vom Kfz-Verkehr abgesichert wird (vgl. Leipziger Internet Zeitung 2023a; Puppe 2023). Die Maßnahme wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und die Nationale Klimaschutzinitiative gefördert (vgl. Leipziger Internet Zeitung 2023a).



Abb. 53: Grüner Radfahrstreifen im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Löhrstraße (Blickrichtung: Westen) (Quester 2023)

Weitere Planungen

Die Leipziger Stadtverwaltung plant für weitere Abschnitte auf dem Promenadenring Verbesserungen für den Radverkehr, wobei die Umsetzung dort noch nicht absehbar ist. Dazu zählen die Einrichtung eines über den Goerdelerring führenden Radfahrstreifens (im Nordwesten des Promenadenrings) und die Umwandlung einer Kfz-Fahrspur zwischen Augustusplatz und Universitätsstraße im südöstlichen Bereich des Promenadenrings (vgl. Julke 2023b; Stadt Leipzig 2024; Staeubert 2024).

8.5 Reaktionen Dritter auf Protest und Planung

8.5.1 Zivilgesellschaft

Die Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen auf dem Promenadenring wird nicht nur von den Protestträger*innen, die die Förderung des Radverkehrs über Jahre gefordert und die Maßnahmen maßgeblich mit angestoßen haben, kritisch begleitet, sondern auch von weiteren Akteur*innen aus der Zivilgesellschaft. Im öffentlichen Diskurs treten dabei vor allem der ADAC, die Handwerkskammer (HWK) und die Industrie- und Handelskammer (IHK) in Erscheinung, die die kommunalen Planungen ablehnen und mit ihrer Kritik an Inhalt und Kommunikation der Planungen einen gegenteiligen Standpunkt vertreten. Mit dieser Haltung stehen sie in Opposition zur Radverkehrspolitik der Stadt Leipzig.

Der ADAC, die Interessenvertretung der Autofahrer, kritisiert die Umwandlung von Kfz-Fahrspuren zu Radverkehrsanlagen und bewertet die Vorgehensweise der Stadtverwaltung in einem Brief an den Oberbürgermeister als unverhältnismäßig:

„Die kleine Gruppe der fordernden Radfahrer, die lautstark mit gefährlichen Aktionen wie am Hauptbahnhof und auf dem Innenstadtring Forderungen stellen, findet mehr Gehör als die große Gruppe von Verkehrsteilnehmern mit 268.000 zugelassenen Kfz, die sich mit Aktionen zurückhalten.“ (Küchler/Tappert 2022)

Die Radverkehrsmaßnahmen sieht der ADAC als eine gezielte Verdrängung des Kfz-Verkehrs und als Zerstörung eines „über viele Jahre vorhandenen und funktionierenden Verkehrssystems“ (ebd.). Der Verband befürchtet eine Zunahme von Staus, die nicht nur die Umweltbelastung, sondern auch das Unfallrisiko erhöhen (vgl. Tappert 2022a). Durch die Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr werde die Erreichbarkeit von Zielen in der Leipziger Innenstadt erschwert und Personen, die auf das Auto angewiesen seien (z.B. Bewohner*innen der Stadtrandgebiete) benachteiligt (vgl. Küchler/Tappert 2022; Tappert 2022b).

Neben dem ADAC äußerten auch die Industrie- und Handelskammer (IHK) sowie die Handwerkskammer (HWK) im Laufe des Umsetzungsprozesses scharfe Kritik am Vorgehen der Stadtverwaltung auf dem Promenadenring. Beide Kammern bemängeln, dass die Interessen des Wirtschaftsverkehrs im Zuge der Planungen unzureichend berücksichtigt wurden und verweisen auf die wirtschaftliche Bedeutung der zentralen Verkehrsader (vgl. Tappert 2022a). IHK und HWK fordern statt isolierter Einzelmaßnahmen für den Radverkehr ein umfassendes Verkehrskonzept für den Promenadenring sowie eine stärkere Einbindung der Wirtschaft in die kommunalen Planungsprozesse (vgl. MDR Sachsen 2023; Tappert 2022a). Ähnlich wie der ADAC warnen die Kammern vor negativen Auswirkungen der Planungen: Sie prognostizieren vermehrte Staus, die zu erhöhten Umweltbelastungen führen würden, sowie eine eingeschränkte Funktionsfähigkeit des Rings als zentrale Verkehrsader, die wirtschaftliche Nachteile für Unternehmen und Handwerksbetriebe zur Folge hätten (z.B. längere Transportwege) (vgl. Dunte 2021; Staeubert 2021; Tappert 2022a).

Die Beurteilung der kommunalen Verkehrsplanung auf dem Promenadenring durch die Interessenverbände soll an dieser Stelle nicht bewertet werden. Festzustellen ist, dass die Interessenverbände vor der Realisierung der Radverkehrsmaßnahmen bestehenden Status Quo, der den Kfz-Verkehr gegenüber dem Radverkehr und anderen Mobilitätsformen deutlich mehr Platz eingeräumt hat, festhalten wollen und die negativen Auswirkungen der kommunalen Planung in den Vordergrund ihrer Kommunikation stellen. Auffällig ist darüber hinaus, dass die Kritik an die Stadtverwaltung adressiert wird und nicht an die Protestträger*innen, die diese Maßnahmen über viele Jahre eingefordert haben.

Doch auch abseits der Interessenverbände bildete sich eine zivilgesellschaftliche Opposition gegen die Förderung des Radverkehrs auf dem Promenadenring. Im Zuge der Umsetzung der über viele Jahre von zivilgesellschaftlichen Protestträger*innen eingeforderten Radverkehrsanlagen nahmen auch Einzelpersonen Stellung.

So kritisierte beispielsweise Martin Hundertmark, der Pfarrer der am Promenadenring gelegenen Thomaskirche, die auf dem Dittrichring realisierte Radspur als „ideologiegeprägte Symbolpolitik“ der Stadtverwaltung und als „Irrweg, der nicht funktionieren wird“ (Tappert 2022e). Mitglieder seiner Kirchengemeinde kritisierten ihn hingegen stark für seine Äußerungen und unterstützten die kommunalen Planungen (vgl. ebd.).

Veranlasst durch die Markierungsarbeiten für die Umwandlung zweier Kfz-Spuren vor dem Hauptbahnhof wurde im Frühjahr 2023 eine Petition auf der Plattform Change.org gestartet, die das Vorhaben sowie die mangelhafte Kommunikation der Stadtverwaltung kritisierte und eine Neuplanung unter Einbeziehung der Stadtbevölkerung forderte (s. Abb. 54) (vgl. Hartwig 2023). Obwohl die Petition von 25.180 Personen unterzeichnet (vgl. ebd.) und in der Lokalpresse rezipiert wurde (vgl. Mittmann 2023), wurde die Neuordnung des Verkehrsraums vor dem Hauptbahnhof unverändert realisiert (vgl. Stadt Leipzig 2024). Eine weitere Petition forderte im gleichen Jahr den Rückbau aller Radspuren auf dem Innenstadtring und den Stopp weiterer Planungen, da diese „unverhältnismäßige Maßnahmen für eine laute Minderheit seien“ (Töpfer 2023). Die Petition erhielt nur 38 Unterschriften und blieb ebenfalls erfolglos (s. Abb. 55) (vgl. Töpfer 2023).



Keine Alleingänge am Leipziger Hauptbahnhof - Bauarbeiten stoppen und Menschen einbinden

Startdatum 13. April 2023
Petition an Burkhard Jung (Oberbürgermeister Stadt Leipzig)

25.180 Unterschriften **35.000** Nächstes Ziel



Stoppen Sie die Einrichtung weiterer Fahrradwege in Leipzig Zentrum

Startdatum 4. November 2023

39 Unterschriften **50** Nächstes Ziel

Abb. 54: Petition gegen Radverkehrsführung vor dem Hauptbahnhof (Change.org 2025a); Abb. 55: Petition gegen Einrichtung weiterer Fahrradwege im Leipziger Zentrum (Change.org 2025b)

Der ADFC sowie die Leipziger Internetzeitung kritisieren, dass die Leipziger Volkszeitung und die BILD-Zeitung durch suggestive Umfragen versucht hätten, das öffentliche Meinungsbild zu den Radverkehrsmaßnahmen auf dem Promenadenring zu beeinflussen (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024; Julke 2023g). Die Stichhaltigkeit dieser Vorwürfe soll an dieser Stelle nicht diskutiert werden, aber es zeigt sich, dass die Polarisierung des Diskurses auch auf medialer Ebene stattfindet.

Abschließend lässt sich feststellen, dass die Radverkehrsmaßnahmen auf dem Leipziger Promenadenring eine polarisierte Debatte hervorgerufen haben. Neben den Protestträger*innen, die diese Maßnahmen eingefordert, deren Umsetzung kritisch begleitet und weiterführende Forderungen zur Förderung des Radverkehrs formuliert haben, hat sich eine lautstarke Opposition gebildet. Diese vertritt insbesondere die Interessen des

Kfz-Verkehrs und der Wirtschaft, kritisiert jedoch auch die mangelhafte Beteiligung der Stadtöffentlichkeit am Planungsprozess.

Eine aktive zivilgesellschaftliche Unterstützung der Maßnahmen durch Akteur*innen jenseits der Protestträger*innen, die sich mit Protestaktionen für die Maßnahmen eingesetzt haben, ist im öffentlichen Diskurs, der über die lokalen Medien geführt wird, kaum wahrnehmbar. Allerdings deutet die Teilnahme von Bürger*innen an Protestaktionen wie Demonstrationen oder das Unterschreiben von Petitionen darauf hin, dass auch abseits der einfordernden Protestträger*innen ein zivilgesellschaftlicher Rückhalt für die Radverkehrsförderung auf dem Promenadenring existiert (vgl. Interview ADFC Leipzig 2024). Ob es in der gesamten Stadtbevölkerung eine mehrheitliche Ablehnung, Unterstützung oder Gleichgültigkeit gegenüber der kommunalen Radverkehrsplanung auf dem Promenadenring gibt, kann im Rahmen dieser Analyse jedoch nicht abschließend beantwortet werden. Deutlich geworden ist allerdings, dass radverkehrsbezogene Proteste und die Umsetzung ihrer Forderungen wiederum Gegenproteste auslösen und Kritik von anderen zivilgesellschaftlichen Akteur*innen hervorrufen können.

8.5.2 Kommunalpolitik

Anknüpfend an die zivilgesellschaftliche Rezeption der Umgestaltung des Promenadenrings wird im Folgenden beleuchtet, wie die Kommunalpolitik den Protest- und Umsetzungsprozess begleitet hat. Zu diesem Zweck erfolgt ein kompakter Überblick über die grundlegenden Positionen der Leipziger Parteienlandschaft und ihre Rolle im stadtpolitischen Diskurs. Die Analyse beschränkt sich dabei auf die politische Rezeption der nach dem OVG-Urteil 2018 eingeleiteten Planungen. Die politischen Diskussionen in der Frühphase des Protests ab etwa 2010 werden aufgrund des großen zeitlichen Abstands und der geringen Relevanz für das gegenwärtige Planungs- und Protestgeschehen ausgeklammert.

Oberbürgermeister Burkhard Jung

Den Ausgangspunkt der Analyse bildet die Rolle von Burkhard Jung (SPD), der seit 2005 Oberbürgermeister von Leipzig und Leiter der Stadtverwaltung ist. Als Stadtoberhaupt nimmt er eine zentrale Rolle im kommunalpolitischen Diskurs ein. Im Jahr 2010 sprach sich Jung noch gegen das Radfahren auf dem Promenadenring aus, da er es als zu gefährlich erachtete (vgl. Tappert 2010a). Mittlerweile gilt Jung als überzeugter Befürworter der Neuorganisation des Verkehrs auf dem Promenadenring, die seine Verwaltung seit dem OVG-Urteil umsetzt. Er hält die Prinzipien der autogerechten Stadtentwicklung für einen nicht mehr zeitgemäßen „Irrweg“ (Welters 2023) und fordert stattdessen

„[...] mehr Freiheit vom Diktat des Autos, mehr Leise statt Laut. [...] Mein Anspruch ist es, Mobilität für alle zu ermöglichen und den vorhandenen Raum gerecht neu aufzuteilen und die Fehler aus 100 Jahren autofokussierter Stadtgestaltung Schritt für Schritt abzumildern.“ (Staeubert 2023d)

Jung begründet seine verkehrspolitische Agenda mit der Überzeugung, dass die Förderung des Radverkehrs auf dem Ring positive Auswirkungen auf den Klimaschutz, die Lebensqualität und den Wirtschaftsverkehr haben wird (vgl. Welters 2023). Der Oberbürgermeister verteidigt die Umwidmung von Kfz-Fahrspuren zu

Radwegen gegen Widerstände aus der Stadtpolitik und von Wirtschaftsverbänden (vgl. ebd.). Dabei setzt er sich für eine Versachlichung der Diskussionen um die Planungen ein, räumt aber auch Fehler in der städtischen Kommunikation ein (vgl. Mittmann 2023a; Staeubert 2023b). Langfristig hält Jung auch einen autofreien Promenadenring für denkbar (vgl. Welters 2023).

Leipziger Parteienlandschaft

Die Leipziger Grünen stehen hinter den zivilgesellschaftlichen Forderungen zur Förderung der Radverkehrs, was sich unter anderem damit belegen lässt, dass ihr ehemaliger Sprecher die Klage vor dem OVG als Anwalt vertrat (vgl. Puppe/Roth 2018). Gleichzeitig teilte die Partei die Frustration der Protestträger*innen darüber, dass zunächst keine planerische Reaktion auf die juristisch erwirkte Aufhebung des Radfahrverbots erfolgte (vgl. Orbeck 2020). Dementsprechend begrüßt die Fraktion den seit 2022 schrittweise erfolgenden Bau von Radverkehrsanlagen auf dem Promenadenring als wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und hebt die Vorteile für andere Verkehrsteilnehmer*innen hervor (vgl. Freitag/Julke 2023; Tappert 2022a).

Auch die Fraktionen der SPD und der Linken im Leipziger Stadtrat unterstützen grundsätzlich die Förderung des Radverkehrs am Promenadenring (vgl. Julke 2023e; MDR Sachsen 2023). Allerdings kritisierten beide im Laufe des Realisierungsprozesses, dass die Stadt die Umsetzung der Maßnahmen nicht ausreichend kommunizierte (vgl. ebd.; ebd.). Insbesondere die Vertreter*innen der Linkspartei wünschen sich „weniger Hinterzimmergespräche und mehr öffentliche Beteiligung“ (Staeubert 2023b). Die SPD erklärte: „Kommunikation ist das A und O, wenn man die Bevölkerung bei einem so emotional beladenen Thema wie der Verkehrswende mitnehmen möchte.“ (Julke 2023e). Beide Parteien halten der Stadtverwaltung somit vor, ihr Handeln nicht ausreichend in der Öffentlichkeit legitimiert und intransparent agiert zu haben.

Die Leipziger CDU-Fraktion teilt die Kritik an der unzureichenden Kommunikation der Stadtverwaltung (vgl. Julke 2023d). Im Unterschied zur SPD und zur Linken tritt sie aber im öffentlichen Diskurs als Gegnerin der städtischen Vorgehensweise hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs auf dem Promenadenring auf, da aus ihrer Sicht die Nachteile für den Kfz-Verkehr die Verbesserungen für den Radverkehr überwiegen (vgl. Julke 2024c; Julke 2023d; Julke 2022d). Besonders intensiv kritisierte die CDU die Vorgehensweise der Entscheidungsträger*innen im Bezug auf die Radspur am Hauptbahnhof:

„Neues Chaos vor dem Hauptbahnhof macht Leipzig bundesweit lächerlich [...]. Es braucht keine ideologische Politik mit der Brechstange, sondern Ausgleich zwischen allen Verkehrsarten, um diesen Knotenpunkt zu entschärfen. [...] Für mich ist das keine Politik für alle Leipziger [...].“ (Lebmann 2023)

CDU-Vertreter*innen bezeichneten die Umwandlung von Fahrspuren als „Zwangmaßnahmen“ (Mittmann 2023a), die Ausdruck einer „Anti-Auto-Politik“ gegen „die normalen Leute, die Mittelschicht, die arbeitende Bevölkerung“ seien (Staeubert 2023a). Im Dezember 2024 trat die Leipziger CDU mit einem Konzept an die Öffentlichkeit, das eine autofreundliche Neuordnung des Verkehrs auf dem Promenadenring vorsah, die durch einen Rückbau der Radspuren auf der Fahrbahn und eine Beschränkung des Radverkehrs auf den inneren Ring erreicht werden soll (vgl. Julke 2024b; Rometsch 2024). Dies wurde vom ADFC und der Initiative

Verkehrswende Leipzig stark kritisiert (vgl. ADFC Leipzig 2024). Die Leipziger Internetzeitung schlussfolgert aus dem Framing im öffentlichen Diskurs, die CDU versuche, „am Bild der [...] autogerechten Stadt festzuhalten und die Mobilitätswende mit aller Kraft aufzuhalten [...]“ (Julke 2023g).

FDP und AfD vertreten im öffentlichen Diskurs eine ähnliche Position wie die CDU. So bezeichnete ein Vertreter der FDP die Radverkehrsplanungen am Promenadenring als „reine Symbolpolitik“ ohne erkennbare Einbindung in ein Verkehrsgesamtkonzept (vgl. Tappert 2022b). Stattdessen forderten die Liberalen, die Neuauftteilung des Verkehrsraums zu stoppen und bereits umgewandelte Fahrspuren zurückzubauen, um die Leistungsfähigkeit des Innenstadtrings zu erhalten (vgl. Staeubert 2024; Staeubert 2023c). Die AfD hält die Radverkehrsmaßnahmen für ideologisch motiviert und bemängelt, dass die Belange des Autoverkehrs und der Wirtschaft, die viel stärker berücksichtigt werden sollten, darunter leiden würden (vgl. Mittmann 2023a; Staeubert 2023d; Tappert 2022a). Einige Teilprojekte, wie zum Beispiel die neu geschaffene Radinfrastruktur am Dittrichring, werden von der AfD als Verschwendungen von Steuergeldern angesehen (vgl. Tappert 2022a).

Es ist also zu konstatieren, dass die Radverkehrsmaßnahmen auf dem Promenadenring von den Vertreter*innen der Leipziger Kommunalpolitik sehr unterschiedlich bewertet wurden. Des Weiteren fällt auf, dass große politische Debatten erst entflammt, als es zur Realisierung der Radverkehrsmaßnahmen kam, die viele Protesträger*innen lange Jahre eingefordert hatten. Die Proteste selbst standen hingegen kaum im Fokus des kommunalpolitischen Diskurses.

8.6 Wechselwirkungen zwischen Protest und Planung

Der Protest gegen das Radfahrverbot auf dem Promenadenring und die daraus resultierenden rechtlichen Schritte haben entscheidend dazu beigetragen, die Voraussetzungen für den Aufbau einer Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Die dahingehenden Forderungen der Protestierenden wurden von der kommunalen Planung aufgegriffen, aber bisher nur in Ansätzen umgesetzt. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die Protesträger*innen ihr Protestframing im Laufe der Jahre modifiziert haben und zunehmend umfassendere und langfristigere Zielvorstellungen wie eine grundlegende Umgestaltung des Promenadenrings in den Vordergrund stellen.

In den vergangenen Jahren hat sich die Verkehrsführung für Radfahrer*innen auf dem Promenadenring verbessert, auch wenn noch immer keine durchgängige und sichere Lösung realisiert wurde. Dennoch werden die bereits realisierten Abschnitte intensiv genutzt, wobei sich die prognostizierte Zunahme von Unfällen nicht bestätigt hat (vgl. Julke 2024). Die Stadtverwaltung sowie ein Großteil der Kommunalpolitik haben sich inzwischen klar zur Förderung des Radverkehrs auf dem Promenadenring bekannt. Damit verfolgen die Protesträger*innen und die Stadtverwaltung mittlerweile grundsätzlich ähnliche Ziele, wenngleich die zivilgesellschaftlichen Initiativen radikalere Positionen vertreten. Über die AG Rad als institutionalisierte Austauschplattform ist der ADFC Leipzig in die kommunale Radverkehrsplanung eingebunden. Eine ähnlich intensive Möglichkeit des direkten Dialogs mit Planungsverantwortlicher*innen bleibt den übrigen Protesträger*innen bisher verwehrt.

Ein entscheidender Faktor für den Kurswechsel auf dem Promenadenring war der Rückhalt durch Oberbürgermeister Jung. Sein zunehmend klares Bekenntnis zu den Anliegen der Protestierenden und sein öffentliches Werben für eine veränderte Radverkehrspolitik haben seiner Verwaltung den nötigen Handlungsspielraum verschafft, Radverkehrsmaßnahmen auch gegen Widerstände aus der Zivilgesellschaft und der Kommunalpolitik durchzusetzen.

Die Analyse des Fallbeispiels verdeutlicht allerdings auch, dass die planerische Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ein großes Konfliktpotenzial birgt und polarisieren kann. Die Erfolge von Radverkehrsprotesten können also nicht nur hitzige politische Debatten auslösen, sondern auch Anlass von Gegenprotesten sein. Am Beispiel des Promenadenrings wird deutlich, dass die Maßnahmen dabei nicht nur aus inhaltlichen Gründen abgelehnt werden, sondern auch die unzureichende Kommunikation der Stadtverwaltung Anlass für Kritik ist. Es wird deutlich, dass viele Akteur*innen einen gänzlich anderen Standpunkt vertreten als die Träger*innen der Radverkehrsproteste und eine Umverteilung zu ihren Ungunsten ablehnen. Die zentrale Lage des Promenadenrings und seine besondere Bedeutung für das Gesamtverkehrssystem verstärken diese Spannungen zusätzlich.

9. Fallbeispiel 3: Radentscheid Frankfurt

9.1 Räumlicher Kontext

Im Unterschied zu den ersten beiden Fallbeispielen, in denen Proteste mit einem kleinräumlichen Fokus analysiert wurden, widmet sich dieses Kapitel einem Radverkehrsprotest, bei dem die Protestträger*innen Forderungen auf gesamtstädtischer Ebene formulieren. Schauplatz des Protests ist die Großstadt Frankfurt am Main, die das Zentrum der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main bildet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Frankfurter Stadtentwicklung maßgeblich vom Leitbild der autogerechten Stadt geprägt (vgl. Köhren 2019: 15).

9.2 Chronologischer Überblick über den Protest- und Planungsprozess

Nach dem Vorbild der Vorreiterstädte Berlin, Bamberg und Darmstadt gründete sich auch in Frankfurt am Main eine Gruppe, die das Ziel verfolgte, mit Hilfe eines Radentscheids Verbesserungen für den Radverkehr in ihrer Stadt anzustoßen. Auf Initiative des Frankfurter Arztes Norbert Szep trafen sich ab November 2017 engagierte Bürger*innen, um die Forderungen des Frankfurter Radentscheid inhaltlich und organisatorisch vorzubereiten (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 19-27; 60). Nach einer mehrmonatigen Planungsphase stellte die Initiative am 8. März 2018 ihre Forderungen im Rahmen einer Pressekonferenz der interessierten Öffentlichkeit vor und kündigte die Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren an (vgl. Leclerc 2018b; Radentscheid Frankfurt 2024e). Die Unterschriftensammlung startete am 4. April und lief bis zum 26. Juni 2018 (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e).

Zum Auftakt der Unterschriftensammlung organisierte die Radentscheidinitiative eine Fahrraddemonstration zum Frankfurter Römer, wo ein goldenes Fahrrad mit dem Forderungskatalog des Radentscheids befestigt wurde (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Mit weiteren Protestaktionen wie „Radfahrer gehen in Frankfurt unter“, bei der Mitglieder des Radentscheidteams mit Fahrrädern in den Main sprangen, und einer Fahrraddemonstration mit Kostümen machte die Initiative auf die Forderungen des Radentscheids aufmerksam und versuchte Unterstützer*innen zu mobilisieren (vgl. Leclerc 2018d; Micksch 2018). Im August 2018 beendete die Radentscheidinitiative offiziell die Unterschriftenaktion und übergab öffentlichkeitswirksam mehr als 40.000 Unterschriften an den damaligen Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). In den folgenden Monaten prüfte die Stadt die rechtliche Zulässigkeit des Bürgerbegehrens (vgl. Leclerc 2019g).

Anfang 2019 forderte die Initiative aufgrund ausbleibender Informationen über den Stand des Bürgerbegehrens eine zeitnahe Offenlegung der Magistratsentscheidung zum Radentscheid und startete neue Protestaktionen wie den Aufbau einer temporären Pop-Up-Bikelane in der Gallusanlage (vgl. Leclerc 2019f; Radentscheid Frankfurt 2024e). Da sich im Laufe des Januars eine Ablehnung des Bürgerbegehrens aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Mängel abzeichnete, beauftragte der Magistrat den Verkehrsdezernenten, Gespräche mit der Radentscheidinitiative sowie der Frankfurter Stadtratskoalition aus CDU, Grünen und SPD aufzunehmen, um über die Forderungen der Initiative zu verhandeln (vgl. Leclerc 2019f). Nach Bekanntwerden

des wahrscheinlichen Scheiterns des Radentscheids organisierte die Initiative am 27. Januar 2019 eine Demonstration mit ca. 600 Teilnehmer*innen, die sich gegen die drohende Ablehnung des Bürgerbegehrens richtete (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Die Initiative ließ sich schließlich auf Verhandlungen mit der Frankfurter Stadtpolitik ein (vgl. Leclerc 2019a). Im März 2019 stellte der Radentscheid seine räumlich konkretisierte Radnetzplanung vor (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024a). Unterdessen erklärte der Frankfurter Magistrat das Bürgerbegehren im April 2019 aus rechtlichen Gründen endgültig für unzulässig (vgl. Leclerc 2019d).

Nach mehrmonatigen Gesprächen zwischen der Frankfurter Stadtratskoalition und der Radentscheidinitiative wurde am 18. Juni 2019 ein Einigungspapier vorgelegt, dessen Maßnahmenpaket zentrale Anliegen des Forderungskatalogs der Initiative aufgreift (vgl. CDU-Fraktion Frankfurt am Main et al. 2019; Frankfurter Neue Presse 2019b). Am 29. August 2019 beschloss die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung den Koalitionsantrag zur Umsetzung der „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2024). Bereits im Oktober 2019 wurde mit der Einrichtung einer Radspur an der Schönen Aussicht das erste Projekt aus dem Maßnahmenpaket umgesetzt (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2019). Im April und Mai 2020 wurden die ersten zusätzlichen Planer*innen eingestellt, die zur Umsetzung der vereinbarten Radverkehrsmaßnahmen beitragen sollen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2024).

In den folgenden Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die auf die Forderungen des Radentscheids zurückgehen, darunter Projekte wie die Umgestaltung des Oeder Wegs zur Fahrradstraße (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2022) und die Einrichtung geschützter Radfahrstreifen auf der Hanauer Landstraße (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2023c). Stand Januar 2025 sind allerdings noch nicht alle Projekte des Maßnahmenpaketes umgesetzt (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2024).

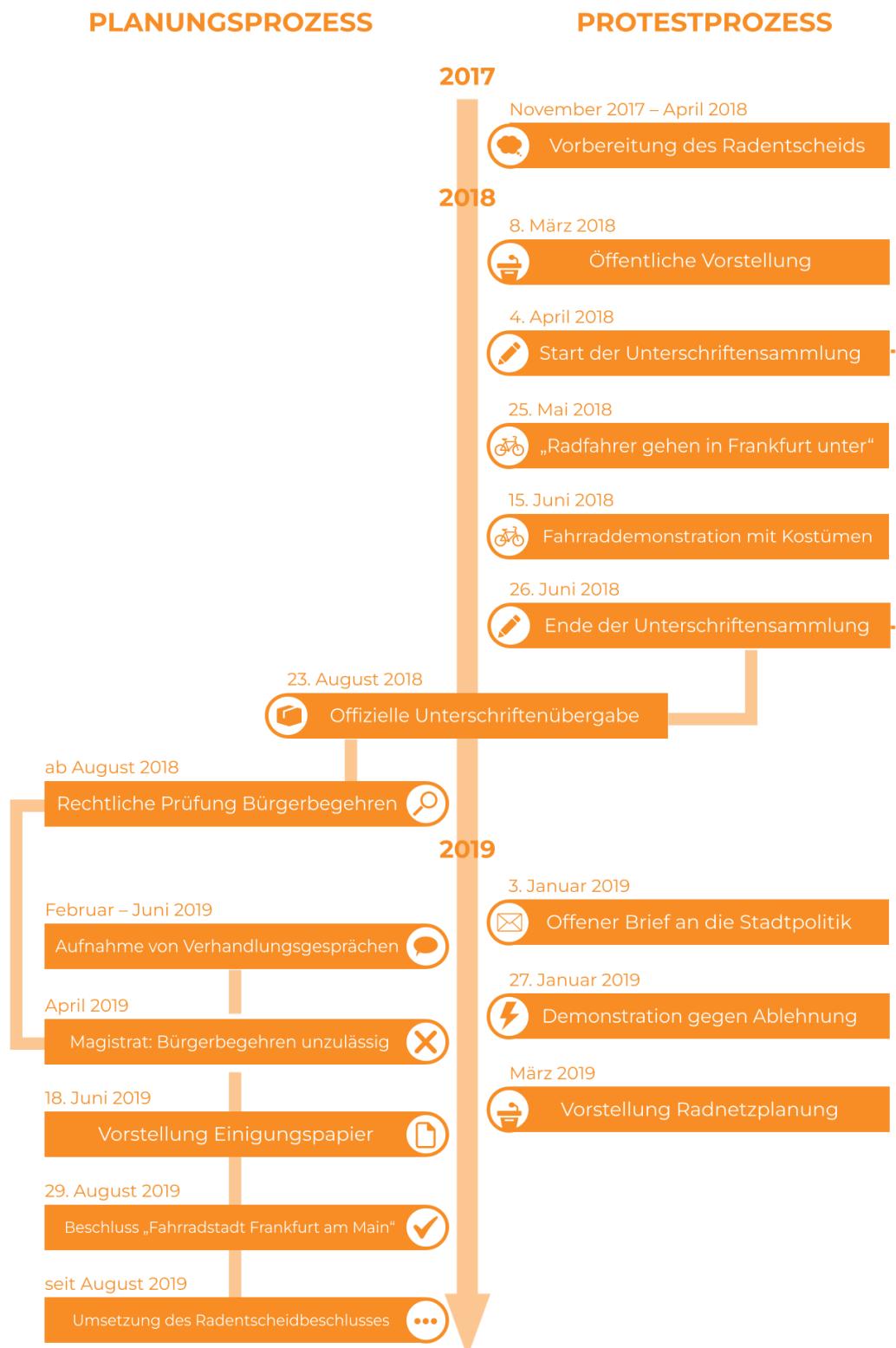


Abb. 56: Chronologie der Ereignisse (eigene Darstellung)

9.3 Protestprozess

9.3.1 Protestträger*innen

Im Unterschied zu den Radverkehrsprotesten im Kontext der Hamburger Elbchaussee und des Leipziger Promenadenrings zeichnet sich das Frankfurter Beispiel dadurch aus, dass die Initiative Radentscheid Frankfurt als alleinige Protestträgerin auftrat. Dabei wurde sie von zahlreichen weiteren zivilgesellschaftlichen Initiativen unterstützt (s. Kapitel 9.5).

Die Frankfurter Radentscheidinitiative entstand Ende 2017 aus einer Idee des Frankfurter Arztes und Grünen-Mitglieds Norbert Szep, der sich von den ersten Radentscheiden in Städten Bamberg, Berlin und Darmstadt und Berlin inspirieren ließ (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 19-22; 40-46). Er kontaktierte verschiedene zivilgesellschaftliche Organisationen und Initiativen, die sich mit den Themen Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität beschäftigen, um gemeinsam über mögliche Ziele und Forderungen eines Frankfurter Radentscheids zu diskutieren (vgl. ebd.: 22-27; 58-62). In dieser frühen Phase der Protestvorbereitung entschied sich die Initiative für das Instrument des Bürgerbegehrens, um ihre Anliegen durchzusetzen. Dazu wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen geprüft und drei Vertrauenspersonen benannt, die das Bürgerbegehren nach außen vertreten sollten (vgl. ebd.: 83-101). Bei der detaillierten Ausarbeitung wurden kleine Gruppen gebildet, die sich mit spezifischen Themen wie Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungen befassten (vgl. ebd.: 120-125). Eine Aufteilung in verschiedene Arbeitsgruppen erfolgte erst im Zuge der Unterschriftensammlung (vgl. ebd.: 127-131). Nach Aussage eines Mitglieds der Frankfurter Radentscheids gab es in dieser Phase drei zentrale Arbeitsgruppen: die AG Logistik und Koordination für die Organisation der Unterschriftensammlung, die AG Öffentlichkeitsarbeit für die Planung und Durchführung öffentlicher Aktionen und die AG Inhaltliche Ausarbeitung für die weitere Verfeinerung und Begründung der Anliegen des Radentscheids (vgl. ebd.: 133-163).

Diese Aufgabenteilung ist Ausdruck einer hohen Organisationskompetenz, auch wenn die Initiative selbst einräumt, „eigentlich immer sehr schlecht organisiert“ (ebd.: 52-55) gewesen zu sein. So sei die Initiative hierarchiefrei organisiert und nicht institutionalisiert (vgl. ebd.: 53-55; 90-92). Da sich einige der Mitglieder auch in Verbänden wie dem ADFC und dem VCD engagierten (vgl. Süddeutsche Zeitung 2018), konnte die Initiative auf die Infrastruktur und Kompetenzen dieser Institutionen zurückgreifen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 55-57). Die im Radentscheid Frankfurt aktiven Personen repräsentieren verschiedene Altersgruppen, die meisten haben einen akademischen Hintergrund und einige beschäftigen sich auch im beruflichen Kontext mit Planung (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e).

Der Radentscheid Frankfurt tauschte sich informell mit anderen Radentscheidinitiativen aus, insbesondere mit den Aktivist*innen aus Darmstadt über die Vorbereitung des Bürgerbegehrens und den dafür zu erstellenden Finanzierungsvorschlag sowie über Erfahrungen im Umgang mit politischen Entscheidungsträger*innen (vgl. Interview Kurs Fahrradstadt 2024: 189-196). Nach der Einigung mit der Stadtpolitik blieb die Initiative bestehen und ihre Mitglieder verstehen sich seither als „aktive Begleiter des Umsetzungsprozesses dieses Beschlusses“ (ebd.: 659-660). Auf die veränderte Rolle der Initiative wird in Kapitel 9.6 genauer eingegangen.

9.3.2 Protestframing

Das Framing der Protestträger*innen ergibt sich aus dem Zusammenwirken von Protestanlässen und -fordernungen, die Handlungsmotive werden mit Begründungen genauer ausgeführt. Im Folgenden werden Anlässe und Forderungen der Protestierenden aus Gründen der Übersichtlichkeit getrennt analysiert. Ähnliche Anlässe bzw. Forderungen werden zusammengefasst.

9.3.2.1 Protestanlässe

Der Frankfurter Radentscheid wurde ins Leben gerufen, um bessere Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen. Dementsprechend zeichnet sich der Protest der Initiative primär durch situative Anlässe aus. Dabei werden sowohl die bestehende Verkehrssituation als auch übergeordnete Trends adressiert. Zweifelsfrei ist auch die vorherige Durchführung von Radentscheiden in Bamberg, Berlin und Darmstadt als Anlass für den Protest der Frankfurter Initiative zu betrachten (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 40-42).

Auf ihrer Website stellt die Radentscheidinitiative ihre zentralen Beweggründe für die Initiierung des Bürgerbegehrens dar (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024f). Demnach steigen durch das starke Bevölkerungswachstum in Frankfurt und den Nachbargemeinden die Pendler*innenzahlen, wodurch die Stadtbewohner*innen an den Hauptverkehrsstraßen einer starken Lärmbelastung und Luftverschmutzung ausgesetzt sind (vgl. ebd.). Darüber hinaus sieht die Initiative die Notwendigkeit, den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen, als Anlass für die Förderung des Radverkehrs (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 36-38). Ohnehin, beklagte die Initiative, hänge Frankfurt „bei der Radverkehrsförderung um Jahrzehnte hinterher“ (Leclerc 2018b) und würde sich nicht ausreichend an den Strategieplänen zum Radverkehr orientieren (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Aus Sicht der Initiative wurde in der kommunalen Verkehrsplanung zu lange der Kfz-Verkehr bevorzugt (vgl. ebd.). Die vorhandene Radinfrastruktur wurde als unzureichend bewertet, da sie von den meisten Menschen nicht als sicher wahrgenommen wird (vgl. ebd.).

Im späteren Verlauf des Protests war der als aussitzend empfundene Umgang der Stadtpolitik mit dem Bürgerbegehren ein wichtiger Anlass für die Protestaktionen der Initiative (vgl. Leclerc 2019f; Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 310-316). Zudem kritisierte die Initiative nach der erfolgreichen Einigung die zu langsame Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen (vgl. Leclerc 2021b; Radentscheid Frankfurt 2021).

9.3.2.2 Protestforderungen

Am Beispiel des Frankfurter Radentscheids fällt auf, dass die Initiative in ihrer öffentlichen Kommunikation zwar die Anlässe ihres Protests thematisiert, aber in weitaus stärkerem Maße die Notwendigkeit und die Wirkung ihrer initiativen Forderungen in den Vordergrund stellt. Dabei ist grundsätzlich zwischen den Kernforderungen des 2018 initiierten Bürgerbegehrens, der Radnetzplanung des Radentscheidteams, den Forderungen der Initiative während des Umsetzungsprozesses sowie den weitergehenden Zielen des Radentscheids zu unterscheiden.

Kernforderungen des Bürgerbegehrens (2018)

Das Bürgerbegehren „Radentscheid Frankfurt“ aus dem Jahr 2018 enthält sieben Forderungen zur Förderung des Radverkehrs in Frankfurt (vgl. Radentscheid Frankfurt 2018a):

- (1) sichere Radwege für alle
- (2) fahrradfreundliche Nebenstraßen
- (3) durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen
- (4) sichere Kreuzungen für den Fuß- und Radverkehr
- (5) mehr Fahrradparkplätze
- (6) fahrradfreundliche Verkehrspolitik
- (7) Kampagne „Frankfurter Fahrradmetropole“

Im Folgenden werden die sieben Kernforderungen des Frankfurter Radentscheids analysiert und erörtert, mit welchen Argumenten die Anliegen begründet werden.

Die erste Forderung des Radentscheids zielt auf die Schaffung von Radwegen ab, die für alle Altersgruppen, also auch für Kinder und Senior*innen, sicher befahrbar sind. An allen Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h sollen Radwege angelegt werden, die den von der Initiative definierten Kriterien entsprechen. So sollten die Radwege so breit gestaltet werden, dass zwei Radfahrer*innen nebeneinander fahren können – idealerweise 2,30 m. Außerdem sollten die Radwege einheitlich gestaltet sein und einen ebenen, gut befahrbaren Belag ohne Bodenwellen aufweisen. Um die Sicherheit der Radfahrer*innen zu gewährleisten, muss die neu zu schaffende Radinfrastruktur baulich vom Kfz-Verkehr getrennt und freigehalten werden, ohne gleichzeitig zu Lasten des ÖPNV und des Fußverkehrs zu gehen. Wichtig ist dem Radentscheid zudem, dass ein durchgängiges Radwegenetz ohne gefährliche Unterbrechungen geschaffen wird. Dabei wünscht sich der Radentscheid individuelle Lösungen, die an die jeweilige Verkehrssituation vor Ort angepasst sind. Pro Jahr sollen Radwege mit einer Gesamtlänge von 15 Kilometern realisiert werden, die den Kriterien der Initiative entsprechen (vgl. Radentscheid Frankfurt 2018b: 1 f.).

Während sich die erste Forderung insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verkehrslast bezieht, liegt der räumliche Fokus der zweiten Forderung auf Nebenstraßen, die nach den Vorstellungen des Radentscheids fahrradfreundlich umgestaltet werden sollten, wobei Lösungen zu wählen sind, die der Bestandssituation angemessen sind. Priorität hätten dabei vor allem Straßen in der Nähe von Schulen und Kindergärten (vgl. ebd.: 2).

Einen besonders hohen Ausbaustandard sollen die Hauptverbindungen in Nachbarstädte wie Darmstadt und Offenbach sowie die stark befahrenen Routen zur Durchquerung der Stadt erhalten. Auf diesen Fahrradtrassen wünscht sich der Radentscheid breite, durchgängige und gut befahrbare Radwege in beiden Fahrt Richtungen. Darüber hinaus soll die Anbindung an das regionale Radwegenetz gewährleistet werden, wobei darauf zu achten ist, dass sich der Ausbau der Fahrradtrassen an den Pendler*innenströmen orientiert. Die

Initiative begründet ihre Forderung u.a. damit, dass es Autofahrer*innen bereits möglich sei, auf großen Einfallstraßen von außerhalb die Frankfurter Innenstadt zu erreichen – Radfahrer*innen hingegen nicht (vgl. ebd.: 2 f.).

Kreuzungen, die einen Unfallschwerpunkt für Radfahrer*innen darstellen, sollen nach Vorstellung der Initiative durch Umgestaltungen sicherer gemacht werden, wobei insbesondere die Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern sind (vgl. ebd.: 3).

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Forderungskatalogs ist der verstärkte und qualitative Ausbau von Fahrradabstellanlagen, die diebstahlsicher und möglichst überdacht gestaltet sein sollten. Die Abstellanlagen sollen bedarfsgerecht an besonders stark frequentierten Orten und an ÖPNV-Stationen realisiert werden, um die Voraussetzungen für den intermodalen Verkehr zu schaffen (vgl. ebd.: 4).

Um die baulichen Maßnahmen umsetzen zu können, fordert der Radentscheid ein grundsätzliches Umdenken in der Frankfurter Verkehrspolitik. Dazu sei es zwingend notwendig, dass die Stadtpolitik mehr Geld in die Förderung des Radverkehrs investiert (vgl. ebd.: 5). Die letzte der sieben Forderungen beinhaltet die Initiierung einer Imagekampagne („Frankfurter Fahrradmetropole“), im Zuge derer der Stadtgesellschaft die Vorteile des Radfahrens nähergebracht werden sollen. Außerdem soll die Umsetzung der geforderten Radverkehrsmaßnahmen wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden (vgl. ebd.: 5).

Radnetzplanung und Maßnahmenkatalog

Auf Grundlage der Forderungen des Bürgerbegehrens entwickelten die Mitglieder des Frankfurter Radentscheids eigenständige Planungen, in denen sie die Anliegen des Radentscheids räumlich konkretisierten und Vorschläge zur baulichen Umgestaltung ausgewählter Straßenzüge erarbeiteten.

Im März 2019 stellte die Radentscheidinitiative der Öffentlichkeit eine räumliche Konkretisierung der Forderungen aus dem Bürgerbegehren vor (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024a). Diese Radnetzplanung zeigt, wie sich die Initiative die Umsetzung ihrer Forderungen inhaltlich und räumlich vorstellt (vgl. ebd.). Dazu erarbeitete sie einen Maßnahmenkatalog, in dem dargelegt ist, wo baulich getrennte Radwege an Hauptverkehrsstraßen, fahrradfreundliche Nebenstraßen, Fahrradtrassen und sichere Kreuzungsbereiche realisiert werden sollen (vgl. Radentscheid Frankfurt 2019b). Zur besseren Verständlichkeit wurden die räumlich konkretisierten Forderungen in Karten visualisiert (s. Abb. 57 bis Abb. 60) (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024a).

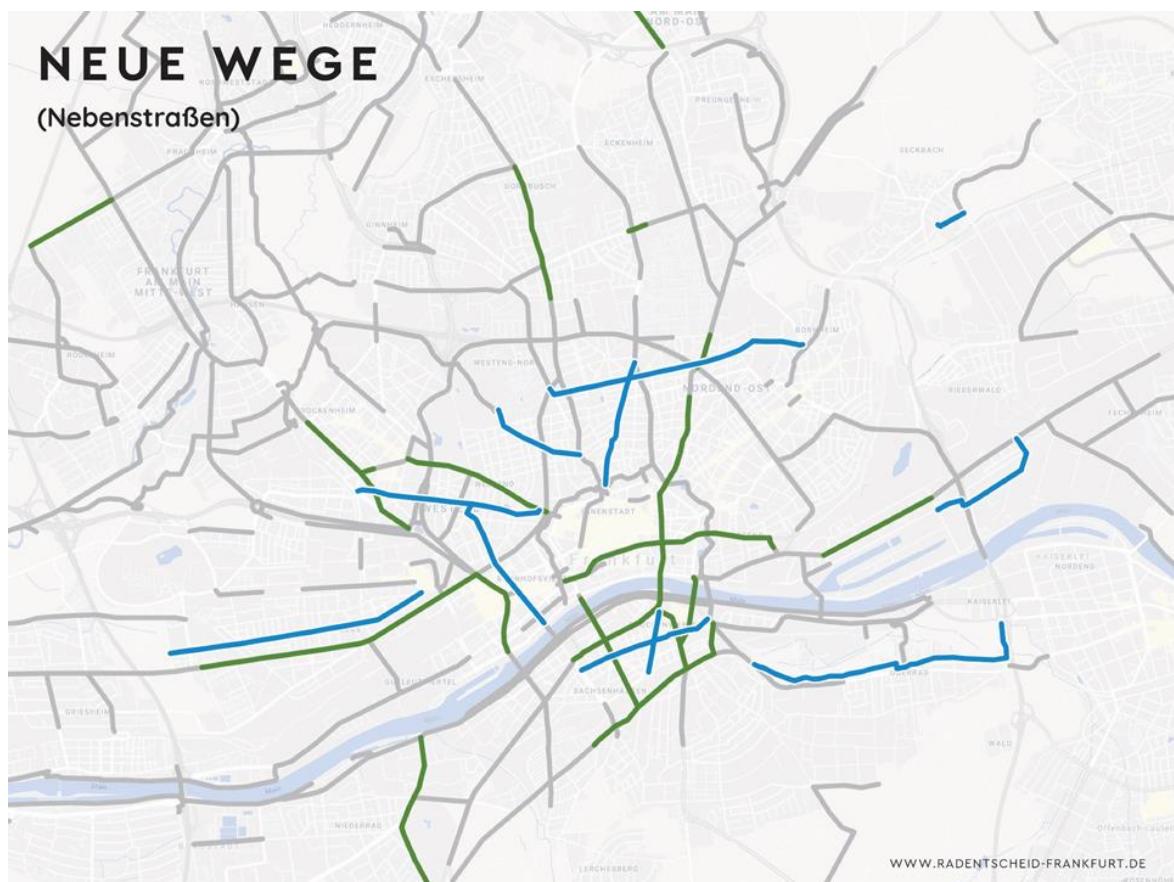
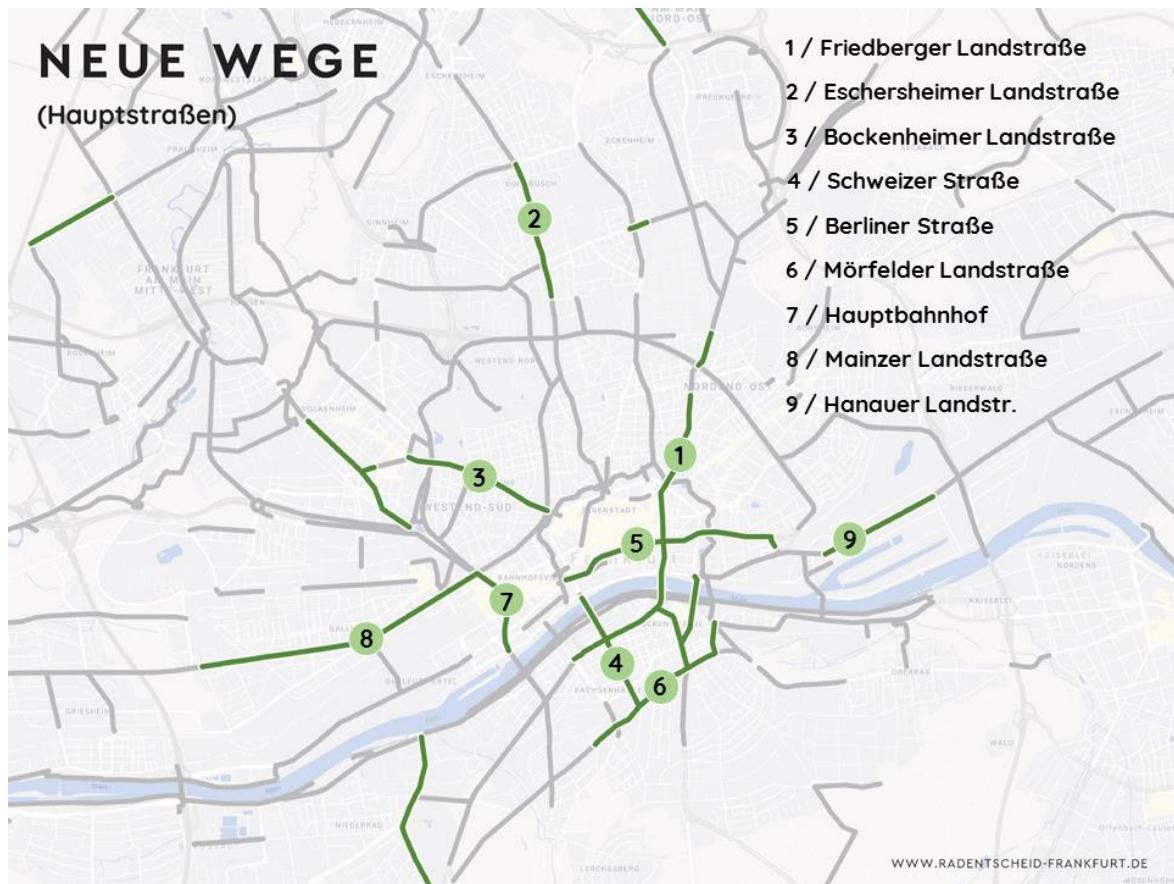


Abb. 57: Radnetzplanung: Hauptstraßen (grün) (Radentscheid Frankfurt 2019); Abb. 58: Radnetzplanung: Nebenstraßen (blau) (Radentscheid Frankfurt 2019)

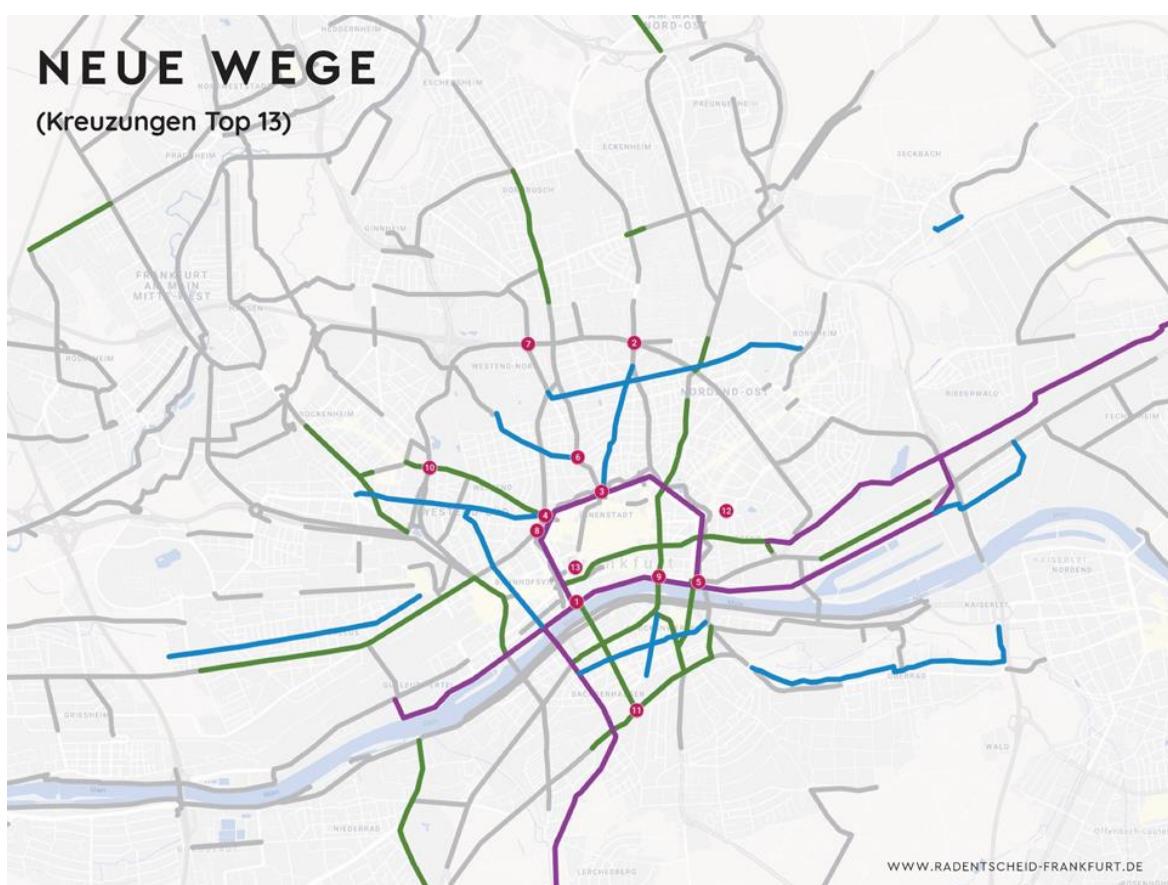
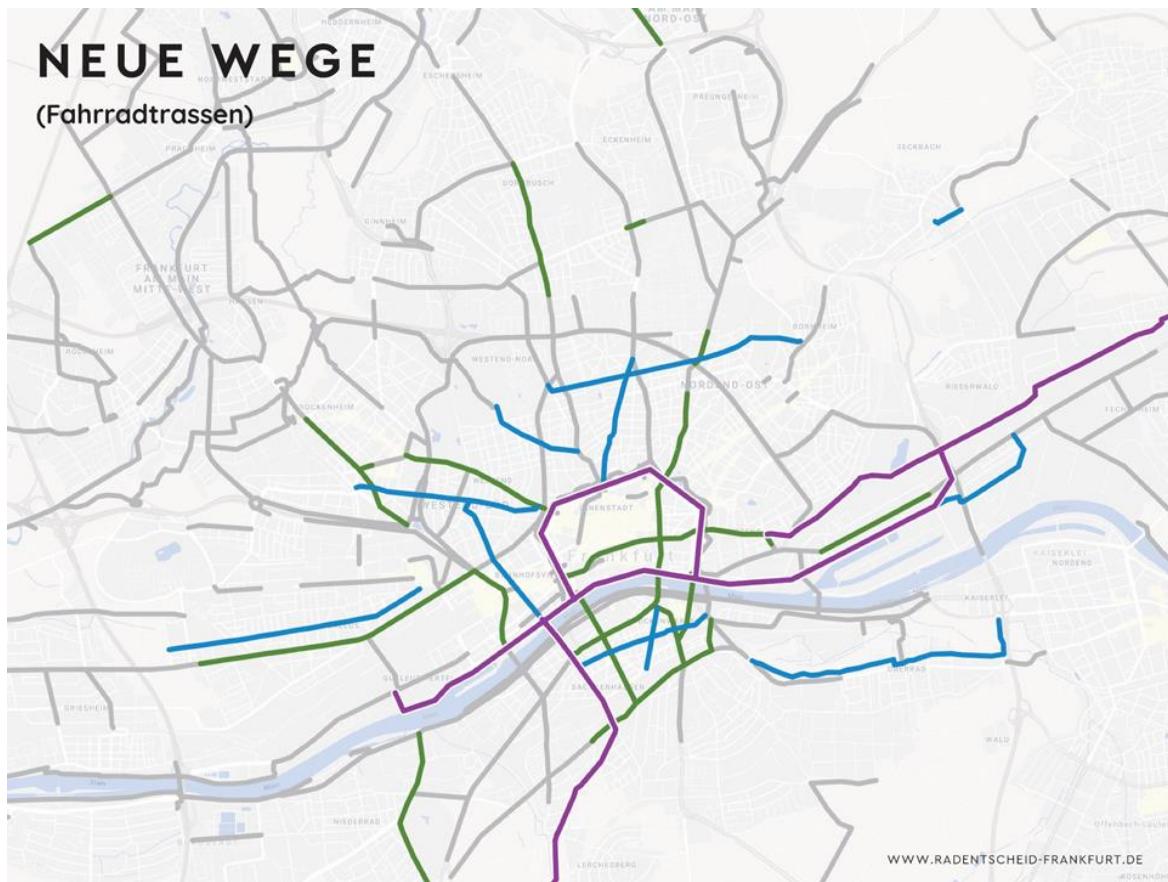


Abb. 59: Radnetzplanung: Fahrradtrassen (lila) (Radentscheid Frankfurt 2019); Abb. 60: Radnetzplanung: Kreuzungen (violett) (Radentscheid Frankfurt 2019)

Der Radentscheid legte 2020 das Konzept der „Frankfurter Fahrradstraßen“ vor, welches „Vorschläge zur fahrradfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Nebenstraßen“ (Radentscheid Frankfurt 2020) beinhaltet. Darin werden Gestaltungsstandards formuliert, darunter „Multifunktionsstreifen“ auf beiden Seiten (z.B. für Ladezonen, Parklets und Radabstellanlagen) sowie rote Markierungen in Kreuzungsbereichen (s. Abb. 61) (vgl. ebd.: 21). Auf Grundlage der erarbeiteten Kriterien wurden für elf ausgewählte Straßen Entwürfe zur Umgestaltung erstellt (vgl. ebd.: 29 ff.).

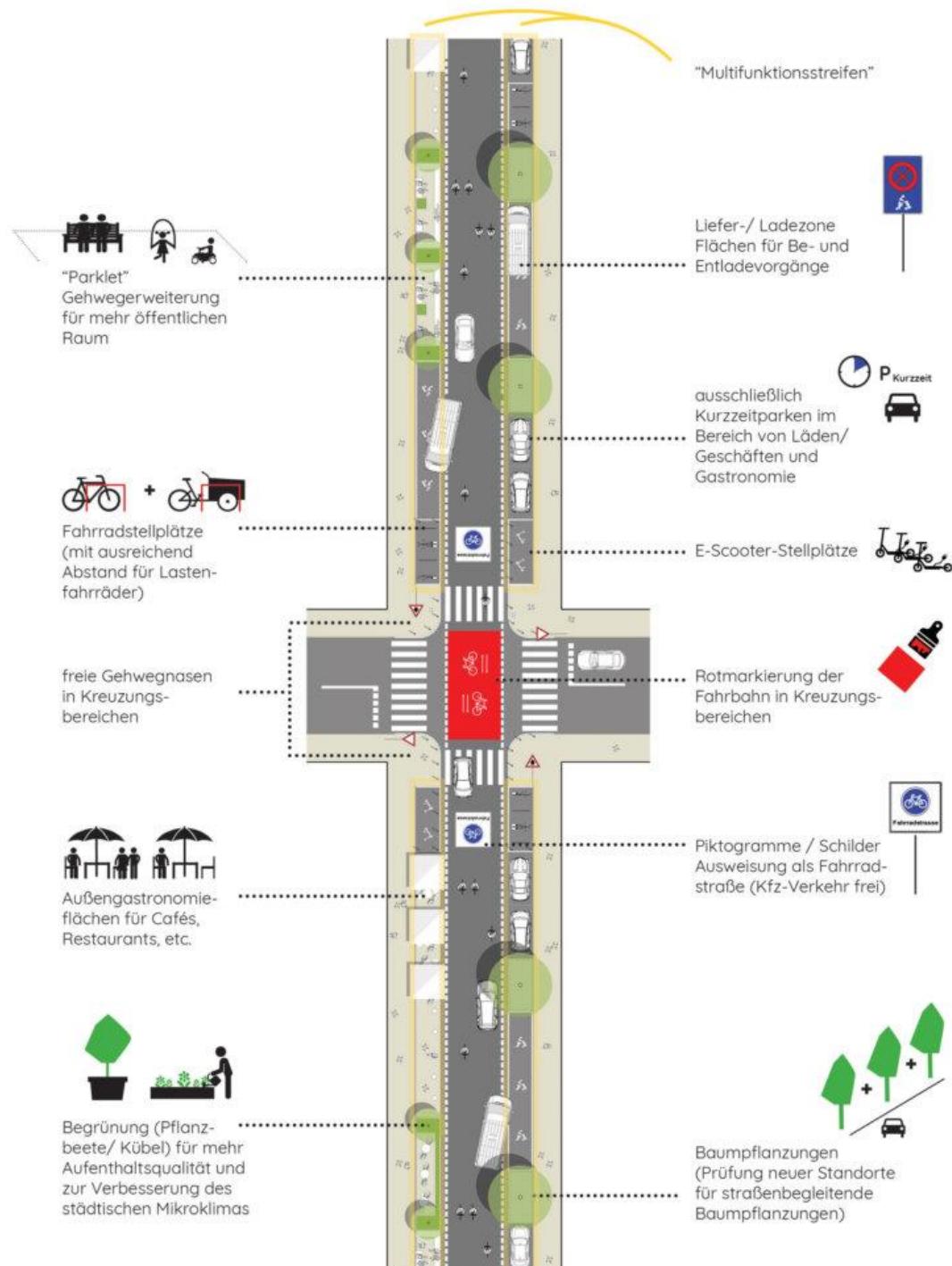


Abb. 61: Konzeptentwurf „Frankfurter Fahrradstraße“ (Radentscheid Frankfurt 2020)

Im Januar 2022 stellte der Radentscheid mit „SiGlinde“ ein Modell zur fahrradfreundlichen Umgestaltung kleiner Kreuzungen vor und konkretisierte damit seine Forderung für sichere Kreuzungen durch die Definition von Gestaltungsstandards, z.B. möglichst kleine Kurvenradien und Aufpfasterungen im Kreuzungsbereich (s. Abb. 62) (vgl. Radentscheid Frankfurt 2022: 19 ff.).

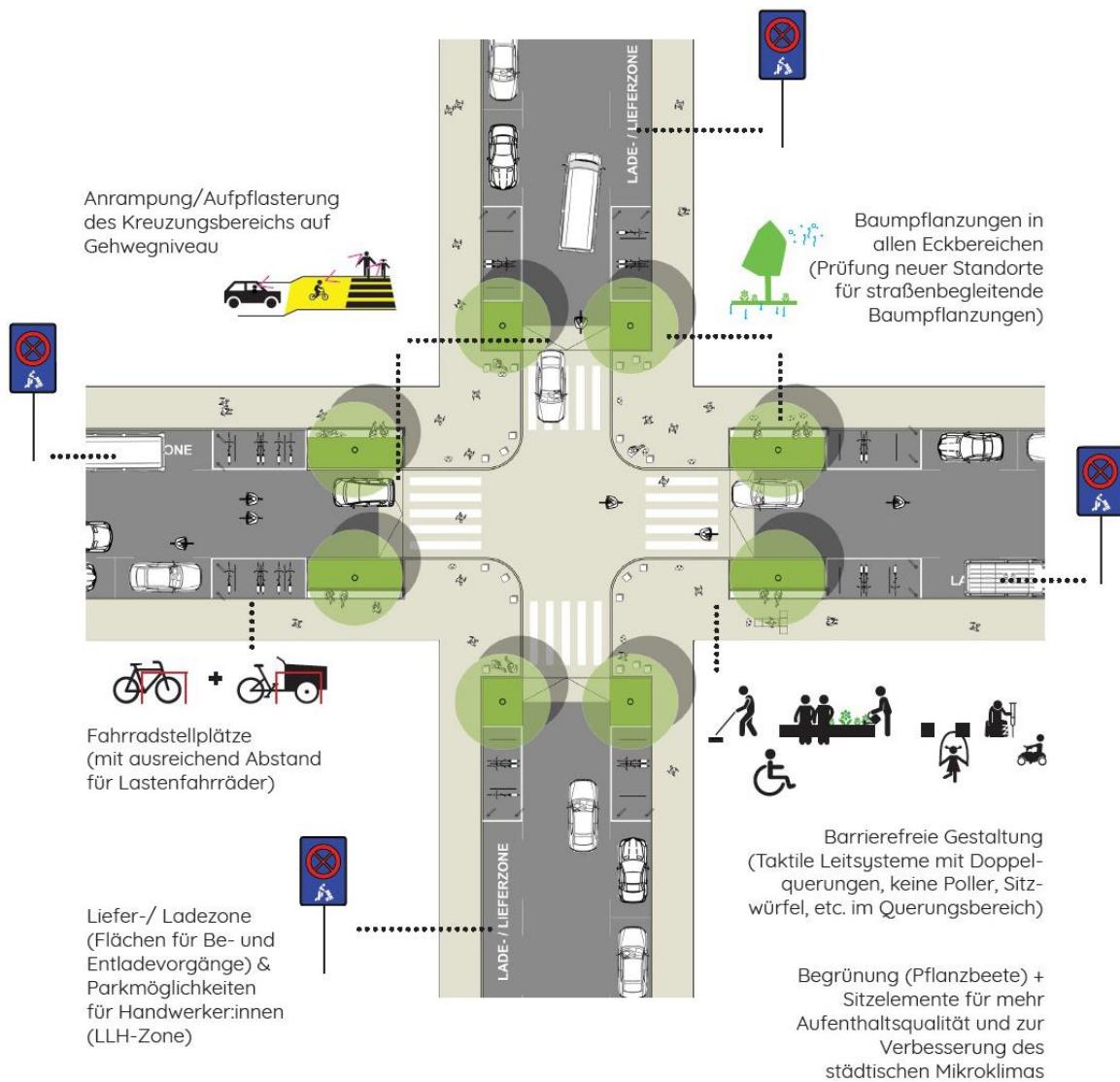


Abb. 62: Kreuzungskonzept SiGlinde (Radentscheid Frankfurt 2022)

Prozessbegleitende Forderungen

Im Zuge des politischen Entscheidungsprozesses über die Gültigkeit des Bürgerbegehrens sowie des Planungs- und Umsetzungsprozesses nach der erfolgreichen Einigung mit den Vertreter*innen der Stadtpolitik formulierte der Radentscheid prozessbezogene Forderungen, die zum Teil einen reaktiven Charakter haben, da sie sich auf planungsrelevante Verfahren beziehen. Zwei wichtige prozessbezogene Forderungen der Initiative werden an dieser Stelle hervorgehoben. Da sich die Prüfung der Rechtmäßigkeit des Bürgerbegehrens über mehrere Monate hinzog und keine Informationen an die Öffentlichkeit gelangten, forderte die Radentscheidinitiative im Januar 2019 mit mehreren Protestaktionen die zeitnahe Offenlegung des Magistratsbeschlusses

(vgl. Leclerc 2019f; Radentscheid Frankfurt 2024e). Im Frühjahr 2021 mahnte der Radentscheid anlässlich des Koalitionswechsels im Frankfurter Rathaus eine entschlossenere und zügigere Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen an (vgl. Leclerc 2021b; Leclerc 2021c).

Weiterführende Ziele des Frankfurter Radentscheids

Die Radentscheidinitiative bezeichnete die Umsetzung der mit der Stadtpolitik vereinbarten Maßnahmen im Juni 2019 als die erste Phase zur Umsetzung ihrer Radnetzplanung (vgl. Radentscheid Frankfurt 2019a). In einem im Rahmen dieser Masterarbeit geführten Interview konkretisierte ein Vertreter des Radentscheids die mittel- und langfristigen Ziele der Initiative.

Als Phase 2 bezeichnet der Radentscheid Frankfurt die Verfestigung der realisierten Maßnahmen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 787-788). Viele der Maßnahmen, die nach der Einigung umgesetzt wurden, haben mit Markierungen und Pollern einen „provisorischen“ Charakter, hätten sich aus Sicht des Radentscheids aber bereits bewährt (vgl. ebd.: 789-796; 799-805; 809-811). Die Initiative wünscht sich zukünftig stärkere bauliche Eingriffe, um z.B. Kopenhagener Radwege zu schaffen oder um dem Straßenraum mit Stadtmobiliar mehr Aufenthaltsqualität zu verleihen (vgl. ebd.: 813-817; 830-837). Dies wird nicht nur aus ästhetischen Gründen gefordert, sondern auch, weil eine Verfestigung der Radinfrastruktur verhindern kann, dass diese im Zuge eines politischen Machtwechsels wieder zurückgebaut wird (vgl. ebd.: 841-844).

Langfristig wünscht sich die Radentscheidinitiative in einer dritten Phase die Umsetzung größerer Maßnahmen, „für die es bisher noch nicht so richtig den politischen Rückhalt gibt“ (ebd.: 867-869). Zu den Ideen der Initiative zählen u.a. die dauerhafte Sperrung des Mainkais für den Kfz-Verkehr (vgl. ebd.: 864-867), die Realisierung von Superblocks (vgl. ebd.: 869-871) sowie die grundlegende Umgestaltung des Alleenrings, der die Frankfurter Innenstadt umgibt (vgl. ebd.: 846-862).

Insgesamt zeigt sich, dass die Initiative Radentscheid Frankfurt ihre Forderungen sehr umfassend und fundiert kommuniziert. Auffällig ist, dass sie zwar die Anlässe ihres Protests in der Öffentlichkeit thematisiert, aber die Notwendigkeit und die Wirkung der erarbeiteten Forderungen deutlich in den Vordergrund stellt. Das Framing wird somit nicht von der Unzufriedenheit mit der bestehenden Situation bestimmt, sondern von einer positiv besetzten Erzählung über die Vorteile der Förderung des Radverkehrs. Die Argumentationsstrategie der Initiative zeichnet sich dadurch aus, dass die positiven Effekte des Radverkehrs auf individueller und kollektiver Ebene hervorgehoben und viele Aussagen wissenschaftlich belegt werden (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024f).

9.3.3 Aktionsformen

Der Protest des Frankfurter Radentscheids zeichnet sich durch seinen Facettenreichtum aus. Das Instrument des Bürgerbegehrens steht im Zentrum der Proteststrategie, wird aber von vielen weiteren Aktionsformen flankiert. Bürgerbegehren gelten gemäß der in Kapitel 6.6 etablierten Systematisierung als Sammlungen, die die Mobilisierung möglichst vieler Unterstützer*innen anstreben. Die rechtliche Grundlage für die Durchführung eines Bürgerbegehrens in Frankfurt ist § 8b der Hessischen Gemeindeordnung (HGO):

„Die Bürger einer Gemeinde können über eine wichtige Angelegenheit der Gemeinde einen Bürgerentscheid beantragen (Bürgerbegehren).“ (§ 8b Absatz 1 Satz 1 HGO)

Die Initiative musste im Rahmen des Bürgerbegehrens eine Begründung ihrer Forderungen sowie einen Finanzierungsvorschlag einreichen (vgl. § 8b Absatz Satz 2; Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 196-201). Für ein erfolgreiches Bürgerbegehren, das einen Bürgerentscheid initiiert, ist in Frankfurt ein Quorum von drei Prozent erforderlich – das heißt drei Prozent der Wahlberechtigten (Mindestalter von 18 Jahren und wohnhaft in Frankfurt) müssen unterschrieben haben (vgl. § 8b Absatz 3 Satz 3 HGO). Für den Radentscheid lag das zu erreichende Quorum bei ca. 15.000 Unterschriften (vgl. ADFC Frankfurt 2018). Obwohl der Radentscheid Frankfurt die erforderliche Unterschriftenzahl erreichte, wurde das Bürgerbegehren vom Magistrat aus rechtlichen und inhaltlichen Gründen abgelehnt. Die Ursachen dafür werden in Kapitel 9.4.2 genauer erläutert.

Die Unterschriftensammlung erfolgte auf verschiedenen Wegen: In Geschäften (z.B. bestimmten Cafés und Fahrradläden) lagen Unterschriftenlisten aus, außerdem sammelte die Initiative im öffentlichen Raum und auf Veranstaltungen Unterschriften (vgl. Dörrenberg/Leclerc 2018; Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 135-141). Am Ende der Sammlung konnte die Initiative 35.517 Unterschriften beim Wahlamt einreichen, bis zur offiziellen Übergabe der Unterschriften an Verkehrsdezernent Klaus Oesterling kamen sogar mehr als 40.000 Unterschriften zusammen (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Alle weiteren Protestaktionen während der Unterschriftensammlung zielten darauf ab, auf das Bürgerbegehren aufmerksam zu machen und Unterstützer*innen zu mobilisieren.

Demonstrative Protestaktionen, also Demonstrationen, Kundgebungen oder künstlerische Aktionen, waren von Beginn an ein integraler Bestandteil der Proteststrategie des Frankfurter Radentscheids. Zum Start der Unterschriftensammlung im April 2018 schloss die Initiative ein goldenes Fahrrad, an dem eine Tafel mit den Forderungen des Radentscheids angebracht war, an den Römer an (s. Abb. 63) (vgl. Dörrenberg/Leclerc 2018; Radentscheid Frankfurt 2024c). Wenige Wochen später, am 25. Mai 2018 fuhr eine Gruppe von Radfahrer*innen im Rahmen der Aktion „Radfahrer gehen in Frankfurt unter“ in den Main, um öffentlichkeitswirksam vom Radentscheid gerettet zu werden (s. Abb. 64) (vgl. Leclerc 2018d; Radentscheid 2024c). Am 15. Juni organisierte der Radentscheid einen Fahrradkorso durch die Frankfurter Innenstadt, bei der die Teilnehmer*innen mit Verkleidungen die verschiedenen Stimmungen der Radfahrer*innen in Frankfurt symbolisierten:

„Die Verletzten fragten sich, ob Radeln gesund sei, die Übervorsichtigen, ob Sicherheit demnächst so aussehen müsse, und den Abschluss bildete eine Gruppe bunt gekleideter und fröhlicher Radfahrer. Ihre Botschaft: So soll es in Frankfurt werden.“ (Micksch 2018; Radentscheid 2024c)

Wegen ausbleibender Rückmeldungen zum Status des Bürgerbegehrens errichtete der Radentscheid am 18. Januar 2019 einen temporären Pop-Up-Radweg in der Gallusanlage und markierte die Begrenzung zum Kfz-Verkehr mit Pylonen und Plüschtieren (Abb. 65) (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e; Leclerc 2019c). Mit

dieser Aktion veranschaulichte die Initiative nicht nur ihre Vorstellungen einer sicheren Radverkehrsführung, sondern sensibilisierte auch für die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Am 27. Januar 2019 organisierte der Radentscheid eine Demonstration mit ca. 600 Teilnehmer*innen auf dem Römerplatz, um gegen die drohende Ablehnung des Radentscheids zu protestieren (s. Abb. 66) (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Anlässlich des Stadtratsbeschlusses zum Einigungspapier „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ im August 2019 rollte die Radentscheidinitiative vor dem Römer einen roten Teppich aus, der einen Radweg symbolisierte (s. Abb. X) (vgl. Giebeler 2019). Mit all diesen Aktionen konnte der Radentscheid die Aufmerksamkeit auf die Anliegen der Initiative richten. Zudem zeigt die Bandbreite der Aktionen den Einfallsreichtum der Initiative.



Abb. 63: Goldenes Fahrrad mit den Forderungen des Radentscheids wird am Römer angeschlossen (Radentscheid Frankfurt 2018);
Abb. 64: „Radfahrer gehen in Frankfurt unter“ (Radentscheid Frankfurt 2018)



Abb. 65: Pop-Up-Radweg auf der Gallusanlage (Kammerer 2019); Abb. 66: Demonstration gegen kolportierte Ablehnung des Radentscheids (Radentscheid Frankfurt 2019)



Digitale Medien spielen in der Öffentlichkeitsarbeit des Frankfurter Radentscheids eine Schlüsselrolle und informieren über Aktionen und Forderungen. Die Initiative betreibt eine eigene Webseite, wobei hervorzuheben ist, dass zentrale Inhalte auch in englischer Sprache veröffentlicht werden (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024b). Darüber hinaus ist sie auch auf den Social-Media-Plattformen Facebook, Instagram und Twitter/X aktiv (vgl. Radentscheid Frankfurt 2025a; Radentscheid Frankfurt 2025b; Radentscheid Frankfurt 2025c), wo sie mit dem einheitlichen Hashtag „#NeueWegeFFM“ operiert. Die Mitglieder des Radentscheids nutzen zur Verbreitung ihrer Anliegen auch klassische Formen der Pressearbeit wie Interviews und Pressekonferenzen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 103-108; Leclerc 2019b).

Ein charakteristisches Merkmal der aktivistischen Strategie des Frankfurter Radentscheids ist die eigenständige Erarbeitung von Plänen und Konzepten, die die Forderungen des Bürgerbegehrens inhaltlich und räumlich konkretisieren. In dieser Hinsicht sind die übergeordnete Radnetzplanung inklusive eines detaillierten Maßnahmenkatalogs (2019), das Konzept der „Frankfurter Fahrradstraße“ (2020) sowie das Modell „SiGlinde“ zur sicheren Umgestaltung kleiner Kreuzungen (2022) zu nennen, deren Inhalte bereits in Kapitel 9.3.2.2 diskutiert wurden. Für die „Frankfurter Fahrradstraße“ und das Kreuzungsmodell „SiGlinde“ hat der Radentscheid eigene Broschüren mit Anwendungsbeispielen erstellt (vgl. Radentscheid Frankfurt 2022; Radentscheid Frankfurt 2020). Aus Sicht der Initiative hat die inhaltliche Vertiefung im Zuge der konzeptionellen Arbeit eine große Wirkung in Bezug auf die öffentliche Wahrnehmung entfaltet:

„Also es ist ja das eine [...] zu sagen: Wir wollen mehr Radwege. Aber es ist ja das andere zu sagen: Wir wollen mehr Radwege und hier haben wir eine beispielhafte Planung für diesen Straßenabschnitt [...], das hat quasi Hand und Fuß. Das wird ganz anders wahrgenommen. Zum einen in der Öffentlichkeit [...], aber zum anderen auch in der Politik [...].“ (Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 904-912).

Die Erstellung von Karten und anderen Visualisierungen spielt dabei eine wichtige Rolle. Die Konzepte und Darstellungen sind Ausdruck dessen, dass die Initiative Radentscheid Frankfurt eine fachlich fundierte Geigenexpertise aufgebaut hat, einschließlich der Fähigkeit, ihre Vorstellungen visuell ansprechend zu kommunizieren. Allerdings ist sich der Frankfurter Radentscheid des Vorteils bewusst, dass es Personen im Team gibt, die aufgrund ihres beruflichen Hintergrundes bereits über entsprechende Darstellungskompetenzen verfügen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 165-173; 897-902).

Nach der erfolgreichen Einigung mit der Stadtpolitik im Jahr 2019 hat der Radentscheid seine öffentlichen Protestaktionen deutlich reduziert, fungiert aber als kritischer Begleiter des Umsetzungsprozesses des Maßnahmenpakets und bringt sich immer wieder in aktuelle verkehrspolitische Diskussionen in Frankfurt ein. Dies zeigte beispielsweise eine Schwimm demo im August 2024, mit der die Initiative gegen die Blockade des „Masterplans Mobilität“ durch die Frankfurter FDP-Fraktion protestierte (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 667-677; Radentscheid Frankfurt 2024d). Darüber hinaus nimmt die Initiative seit vielen Jahren an Fahrrademonstrationen in Frankfurt teil und organisiert die Frankfurter Kidical Mass (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024c).

9.4 Planungsprozess

Aufbauend auf den in Kapitel 9.3 erarbeiteten Erkenntnissen zum Protest des Radentscheids wird in den folgenden Unterkapiteln untersucht, wie die Stadtpolitik mit dem Bürgerbegehren umgegangen ist, worauf sie sich mit der Initiative geeinigt hat und inwieweit die vereinbarten Maßnahmen umgesetzt wurden. Zunächst ist es jedoch erforderlich zu skizzieren, welche Akteur*innen im Kontext der Radverkehrsplanung in Frankfurt von Relevanz sind.

9.4.1 Planungsträger*innen

In der Frankfurter Radverkehrsplanung wirken verschiedene Akteur*innen zusammen, die unterschiedliche Aufgabenbereiche abdecken und eng zusammenarbeiten. Die **Koordinierungsstelle Radverkehr** im Dezernat für Mobilität bildet die Schnittstelle zwischen Politik und Verwaltung und steuert die strategische Gesamtausrichtung der Radverkehrsplanung in Frankfurt, indem sie aus den Vorgaben der Kommunalpolitik Aufgaben für die Verwaltung ableitet. Geleitet wird die Koordinierungsstelle vom Radverkehrsbeauftragten der Stadt Frankfurt (vgl. Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 51-56; Stadt Frankfurt am Main 2025b; Stadt Frankfurt am Main 2025f). Das **Radfahrbüro** im Straßenverkehrsamt wurde 2009 gegründet und kümmert sich um konkrete Maßnahmen wie die Planung und Anordnung von Radwegen, Abstellanlagen und Beschilderungen. Gleichzeitig ist es für Öffentlichkeitsarbeit und Beschwerdemanagement zuständig und dient als erste Anlaufstelle für alle Anliegen zum Thema Radverkehr (vgl. Leclerc 2021a; Stadt Frankfurt am Main 2025e; Interview Radfahrbüro Frankfurt: 29-38, 79-84). Das **Sachgebiet Radverkehr** im Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE) fokussiert sich stärker auf die technische Planung baulicher Maßnahmen. Es bearbeitet komplexe Projekte wie den Umbau großer Verkehrsachsen oder den Bau von Radschnellwegen und wurde erst im Zuge der Umsetzung des Radentscheids geschaffen (vgl. Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 56-77; Stadt Frankfurt am Main 2025d; Stadt Frankfurt am Main 2025f).

Die Aufgaben der Koordinierungsstelle Radverkehr, des Radfahrbüros und des Sachgebiets Radverkehr im ASE werden maßgeblich von den Vorgaben der Kommunalpolitik beeinflusst (vgl. Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 150-157). Als der Radentscheid initiiert wurde, gab es in Frankfurt eine Regierungskoalition aus CDU, Grünen und SPD (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2025), seit der Kommunalwahl 2021 gibt es eine Viererkoalition aus FDP, Grünen, SPD und Volt (vgl. Stadt Frankfurt 2025a). Bis zur Kommunalwahl 2021 war der SPD-Politiker Klaus Oesterling Verkehrsdezernent, seitdem führen die Grünen das Dezernat (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 382; Radentscheid Frankfurt 2024e).

9.4.2 Umgang mit dem Frankfurter Radentscheid

Nach dem Abschluss der Unterschriftensammlung reichte die Initiative Radentscheid Frankfurt ihre Unterstützerlisten beim Wahlamt der Stadt Frankfurt ein. Dieses bestätigte nach einer Prüfung der Unterschriften das Erreichen des erforderlichen Quorums von 15.065 Unterschriften (vgl. Leclerc 2019e). Anschließend wurde das Bürgerbegehren durch das kommunale Rechtsamt und den Hessischen Städtetag auf seine rechliche Zulässigkeit geprüft (vgl. ebd.). Auf Grundlage der Rechtsgutachten erklärte der Magistrat der Stadt Frankfurt den Radentscheid für unzulässig. Als Hauptgründe für diese Entscheidung wurden die unzureichend konkretisierten Ziele und der mangelhafte Finanzierungsvorschlag genannt (vgl. Leclerc 2019g). Die Kostenkalkulation für die Umsetzung der Forderungen und die Kostendeckung waren nach Ansicht des Magistrats nicht ausreichend begründet worden (vgl. Leclerc 2019c). Die Radentscheidinitiative weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Erarbeitung eines wasserdichten Finanzierungsvorschlags eine zu hohe Hürde für ehrenamtlich initiierte Bürgerbegehren darstelle – so hätten auch städtische Vertreter*innen im Laufe des Prozesses eingeräumt, dass die Stadt selbst nicht dazu in der Lage gewesen wäre, eine seriöse Kostenschätzung zu erstellen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 203-209).

Im April 2019 wurde die Ablehnung des Bürgerbegehrens offiziell beschlossen (vgl. Leclerc 2019d). Bereits im Januar 2019 beauftragte der Magistrat den Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling (SPD) damit, Verhandlungsgespräche mit den Vertrauenspersonen der Radentscheidinitiative aufzunehmen, um Möglichkeiten für die Umsetzung der geforderten Maßnahmen auszuloten (vgl. Leclerc 2019g).

Neben Verkehrsdezernent Oesterling nahmen auch Vertreter*innen der Regierungsparteien CDU, Grüne und SPD an den Verhandlungen teil (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 334-337). Außerdem wurden teilweise Verwaltungsmitarbeiter*innen, z.B. aus dem Radfahrbüro, in die Gespräche einbezogen, die mit ihrer Planungserfahrung und Fachexpertise die Umsetzbarkeit bestimmter Maßnahmen beurteilten und Fachfragen beantworten konnten (vgl. ebd.; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 337-339). Nach insgesamt acht Gesprächsrunden erzielten die Verhandlungspartner*innen eine Einigung und stellten der Stadtöffentlichkeit im Juni 2019 ein Einigungspapier vor, das zentrale Forderungen des Bürgerbegehrens aufgreift (vgl. Frankfurter Rundschau 2019). Das erarbeitete Einigungspapier wurde im August 2019 auf Antrag der Regierungskoalition von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschlossen (vgl. Giebeler 2019; Stadt Frankfurt am Main 2024). Die Analyse des Umgangs mit dem Frankfurter Radentscheid zeigt, dass dieser vor allem deshalb erfolgreich war, weil die kommunalpolitischen Entscheidungsträger*innen trotz der formalen Ablehnung des Bürgerbegehrens bereit waren, sich inhaltlich mit den Forderungen des Radentscheids auseinanderzusetzen und mit der Initiative über Möglichkeiten der Umsetzung zu verhandeln.

9.4.3 Planungsinhalte der Einigung zwischen Stadt und Radentscheid

Im Folgenden wird dargelegt, auf welche inhaltlichen Vereinbarungen sich der Radentscheid nach mehrmonatigen Verhandlungen mit den Vertreter*innen der Regierungskoalition aus CDU, Grünen und SPD sowie dem damaligen Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling (SPD) verständigt hat. Ein Vergleich der Inhalte des Einigungspapiers mit den Forderungen des Bürgerbegehrens zeigt, dass die Initiative ihre zentralen Anliegen durchsetzen konnte (vgl. Interview Radentscheid 2024: 340-348). Der gemeinsame Antrag „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ der Regierungskoalition, der im August 2019 von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde, setzt folgende Schwerpunkte:

- „Sichere Radwege für alle [...]“ (CDU-Fraktion Frankfurt am Main et al. 2019: 2 ff.)
- „Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ (ebd.: 5 f.)
- „Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen“ (ebd.: 6)
- „Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer“ (ebd.: 7)
- „Deutlich mehr Fahrradparkplätze“ (ebd.: 8)
- „Kampagne für die Frankfurter Fahrrad-Metropole“ (ebd.: 8)

Für den Bau sicherer Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und die fahrradfreundliche Umgestaltung von Nebenstraßen wurden zehn bzw. fünfzehn konkrete Straßenabschnitte benannt (vgl. ebd.: 2 ff.). Als Ziel wurde formuliert, bis zum Jahr 2023 Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von mindestens 45

Kilometern neu zu bauen oder umzugestalten (vgl. ebd.: 2). Pro Jahr sollten mindestens 5 Kilometer an Nebenstraßen fahrradfreundlich umgestaltet werden (vgl. ebd.: 5). Darüber hinaus wurde die Prüfung von konkreten innerstädtischen Fahrradtrassen und fünfzehn Kreuzungsbereichen veranlasst (s. Abb. 67) (vgl. ebd.: 6 f.). Es ist auffällig, dass sich die vereinbarten Maßnahmen besonders auf die Frankfurter Innenstadt und die anliegenden Stadtteile beziehen; Straßenabschnitte und Kreuzungen an den Rändern der Stadt sind kaum vermerkt. Zudem wurde das Ziel formuliert, jährlich 2.000 neue Fahrradabstellplätze zu schaffen (vgl. ebd.: 8). Im Rahmen des Radentscheidbeschlusses wurde die Stadt Frankfurt angewiesen, jährlich mindestens 2.000 neue Fahrradabstellplätze zu schaffen und in die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs zu investieren (vgl. ebd.: 8). Um die ambitionierten Ziele erreichen zu können, wurde in der Vereinbarung zwischen Radentscheidinitiative und Regierungskoalition die Einrichtung der Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“ beschlossen, in deren Rahmen neue Stellen für die Planung und Umsetzung des Radentscheids geschaffen werden sollen (vgl. ebd.: 8).

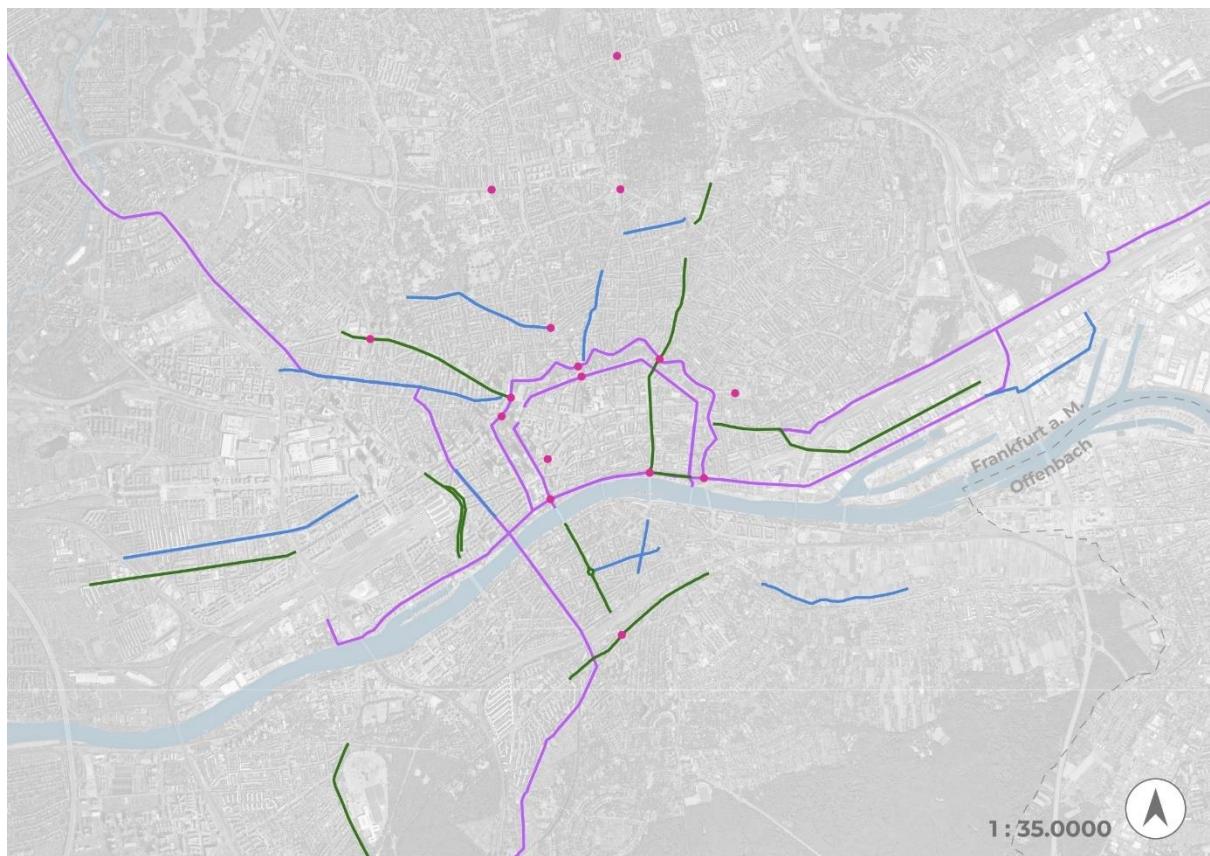


Abb. 67: Vereinbarte Maßnahmen im Rahmen des Beschlusses „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ (blau: Hauptstraßen; grün: Nebenstraßen; lila: Fahrradtrassen; violett: Kreuzungen) (eigene Darstellung nach Stadt Frankfurt am Main 2025b unter Verwendung von Google Earth 2025)

9.4.4 Umsetzung der vereinbarten Radverkehrsmaßnahmen

Mit der Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Schönen Aussicht, einer Hauptverkehrsstraße in der Frankfurter Innenstadt, wurde im Oktober 2019 die erste Maßnahme auf Grundlage des Radentscheidbeschlusses umgesetzt (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2019). In den Folgejahren wurden weitere Projekte aus dem Maß-

nahmenpaket umgesetzt. An Hauptverkehrsstraßen wie der Hanauer Landstraße und der Friedberger Landstraße entstanden sichere Radverkehrsanlagen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2023b; Stadt Frankfurt am Main 2023c), und Nebenstraßen wie der Oeder Weg und der Grüneburgweg wurden zu Fahrradstraßen umgestaltet (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2024; Stadt Frankfurt am Main 2022). Darüber hinaus wurden bisher für acht der im Radentscheidbeschluss vermerkten Kreuzungsbereiche Umgestaltungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2025b). Die Schaffung von Fahrradtrassen ist bisher lückenhaft und nur in wenigen Abschnitten, z.B. auf dem Mainkai, erfolgt (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2025b; Stadt Frankfurt am Main 2021). Nach Angaben der Stadt Frankfurt wurden bisher insgesamt 34 Kilometer neue Radverkehrsanlagen geschaffen, womit die Stadt hinter der im Radentscheidbeschluss formulierten Zielstellung von 45 Kilometern bis 2023 zurückbleibt (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2025b). Dafür wurden bisher über 10.000 neue Fahrradstellplätze im gesamten Stadtgebiet geschaffen (vgl. ebd.). Für viele der vereinbarten Maßnahmen ist eine Umsetzung noch nicht absehbar. Die Karte (Abb. 68) zeigt, welche der vereinbarten Maßnahmen bereits realisiert wurden und welche sich noch in der Planungs- und Umsetzungsphase befinden.

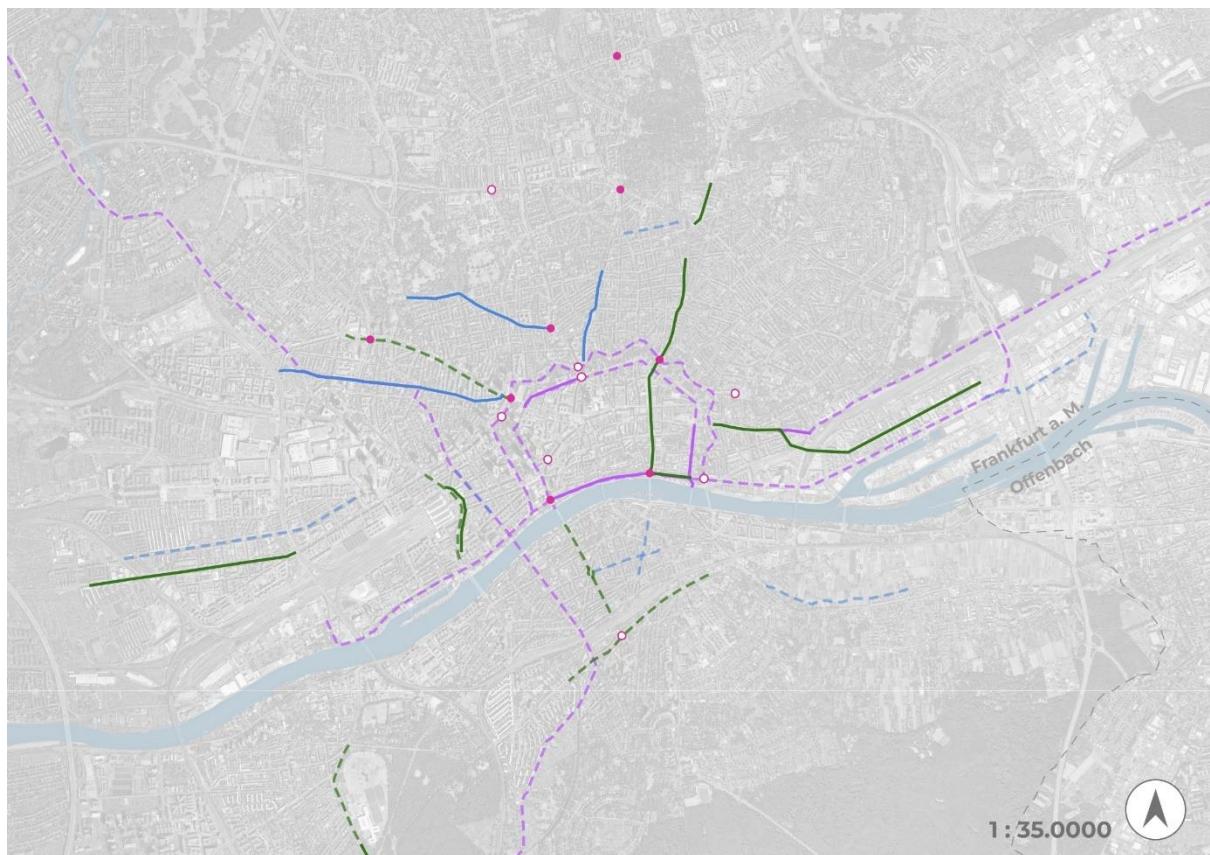


Abb. 68: Umsetzungsstand (gestrichelt/nicht ausgefüllt: in Planung; durchgezogen/gefüllt: umgesetzt; grün: Hauptstraßen; blau: Nebenstraßen; lila: Fahrradtrassen; violett: Kreuzungen) (eigene Darstellung nach Stadt Frankfurt am Main 2025b unter Verwendung von Google Earth 2025)

Umsetzungshemmnisse

Dass bisher noch nicht alle der vereinbarten Maßnahmen umgesetzt wurden, ist aus Sicht der Radentscheidinitiative und des Radfahrbüros auf mehrere strukturelle und gesellschaftspolitische Faktoren zurückzuführen. Ein wesentliches Problem stellt der Personalmangel bei den Bau- und Markierungsfirmen dar, sodass sich Projekte verzögern oder nicht umgesetzt werden können (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 638-652; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 433-443).

Ein weiteres Hemmnis ist die politische und gesellschaftliche Opposition gegen die geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Auf lokaler Ebene, insbesondere in den Ortsbeiräten, stoßen Maßnahmen häufig auf Widerstand, wobei insbesondere die Umgestaltung von Nebenstraßen und der Wegfall von Parkplätzen Kritik hervorrufen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 615-617; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 448-458). Die zunehmende Polarisierung des öffentlichen Diskurses erschwert die Umsetzung der Maßnahmen, da lokale Proteste und der Einfluss von Interessengruppen die Politik verunsichern und zu einer abwartenden Haltung führen, insbesondere im Vorfeld von Wahlen (vgl. Interview Radfahrbüro Frankfurt: 479-486; Radentscheid Frankfurt 2023). Der Radentscheid Frankfurt befürchtet, dass es infolge eines politischen Richtungswechsels zu einem Rückbau von Radverkehrsmaßnahmen kommen könnte (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 586-597).

9.5 Reaktionen Dritter auf Protest und Planung

9.5.1 Zivilgesellschaft

Aufgrund der gesamtstädtischen Dimension und der Präsenz in den lokalen Medien haben der Radentscheid und seine Umsetzung vielfältige Reaktionen in der Zivilgesellschaft hervorgerufen. Während viele lokale Initiativen die Forderungen des Radentscheids unterstützen, stehen andere Akteur*innen der auf diesem Wege initiierten Förderung des Radverkehrs kritisch gegenüber.

Auf ihrer Website stellt die Initiative dar, dass der Radentscheid von 33 lokalen Initiativen, Verbänden und Unternehmen unterstützt wird – darunter vom BUND-Kreisverband Frankfurt, dem Asta der Goethe-Universität und der Umweltinitiative Transition Town Frankfurt (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Außerdem fungieren Greenpeace und der ADFC Frankfurt als Partner des Radentscheids, wobei der Unterschied zwischen „Partnern“ und „Unterstützern“ nach Aussage der Initiative Radentscheid Frankfurt allein in der Bezeichnung liegt (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 233-238; Radentscheid Frankfurt 2024e).

Einige Mitglieder des ADFC Frankfurt äußerten zunächst deutliche Kritik an den Forderungen des Radentscheids (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 64-69). So bezeichnete der verkehrspolitische Sprecher des ADFC Frankfurt einige Vorschläge, wie den Bau durchgehender Fahrradtrassen mit einer Breite von 2,30 Metern als utopisch und argumentierte, dass dafür in weiten Teilen der Stadt nicht genügend Platz vorhanden sei. Zudem favorisierte der ADFC die Markierung von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn gegenüber den vom Radentscheid geforderten baulich getrennten Radverkehrsanlagen (vgl. Giebeler 2018; Interview Rad-

entscheid Frankfurt 2024: 245-253; Leclerc 2018a). Aufgrund der Anpassung der Forderungen vor dem Beginn der Unterschriftensammlung rief der ADFC seine Mitglieder schließlich doch zur Unterstützung auf und resümierte:

„Nach dieser gründlichen Überarbeitung steht der Radentscheid jetzt mitten in der Realität dieser Stadt. Niemand kann behaupten, dass der fünfgrößten Kommune Deutschlands völlig Unmögliches abverlangt würde. [...] Was der Radentscheid fordert, ist [...] nicht Utopia, sondern völlig angemessen!“ (Giebeler 2018).

Wesentlich für den Positionswechsel des ADFC waren Gespräche mit Vertreter*innen der Radentscheidinitiative, in denen inhaltliche Differenzen ausgeräumt wurden (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 69-74; Leclerc 2018a).

Innerhalb der Stadtbevölkerung stieß der Radentscheid auf große Zustimmung, was auch die ca. 40.000 Unterschriften für das Bürgerbegehren belegen (vgl. Radentscheid Frankfurt 2024e). Nach Angaben der Initiative war bei vielen Menschen keine große Überzeugungsarbeit nötig, um sie zur Unterstützung der Forderungen durch ihre Unterschrift zu motivieren (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 433-439). Als die Stadtpolitik die Entscheidung über das Bürgerbegehren hinauszögerte, erhielt die Radentscheidinitiative viel Zuspruch – auch von Personen, die die inhaltlichen Forderungen nicht unterstützten, aber die Vorgehensweise der Entscheidungsträger*innen kritisierten (vgl. ebd.: 452-462). Gleichzeitig gab es auch Bürger*innen, die die Mitglieder des Radentscheids für ihre Forderungen diffamierten (vgl. ebd.: 439-443). Auf den Social-Media-Plattformen wurde der Radentscheid im Laufe der Zeit immer wieder mit Hassbotschaften konfrontiert (vgl. ebd.: 416-423; Leclerc 2019b).

Die Handwerkskammer (HWK) und die Industrie- und Handwerkskammer (IHK) stehen der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radentscheidbeschluss sehr kritisch gegenüber. Beide Institutionen vertreten in der Öffentlichkeit eine autofreundliche Position und lehnen einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu Lasten von Parkplätzen und Kfz-Fahrspuren ab. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen befürchten sie eine Beschniedigung der Leistungsfähigkeit, die sich negativ auf den Wirtschaftsverkehr auswirken könnte (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 467-474; Leclerc 2021b). Darüber hinaus haben sich in den vergangenen Jahren verschiedene lokale Initiativen („Initiative Mainkaichao“, „Sachsenhausen wehrt sich“, „Verkehrswende Frankfurt“ und „Vorfahrt Frankfurt“) gegründet, die sich für den Erhalt des Kfz-orientierten Status Quo einsetzen und der Förderung des Radverkehrs ablehnend gegenüberstehen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 480-522). Das Protestframing dieser Initiativen zeichnet sich durch einen populistischen Charakter aus:

„Die Frankfurter Grünen betreiben unter dem Einfluss der Radfahrerlobby eine Verkehrspolitik, die zu einem exponentiellen Anwachsen von Umweltschäden, wirtschaftlichen Schäden und Todesfällen führt, weil Rettungsfahrzeuge in ihren bewusst herbeigeführten Staus hängenbleiben!“ (Schmoll 2025)

Die Radentscheidinitiative stellt die Relevanz dieser Gegenopposition in Frage und führt deren mediale Präsenz auf persönliche Beziehungen zurück (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2025: 520-521). Zudem verweist sie auf eigene Recherchen, die ergeben hätten, dass die verschiedenen Initiativen von denselben Personen organisiert würden (vgl. ebd.: 505-508). Ausgehend von den Erfahrungen im Kontext einzelner Maßnahmen, bei denen es zu projektbezogenen Konflikten kam (z.B. die fahrradfreundliche Umgestaltung des Oeder Wegs) stellt die Initiative Radentscheid Frankfurt fest:

„Wir erleben eine Verhärtung der Fronten und eine Verrohung der Debattenkultur. Gegner der Maßnahmen verbreiten offen Lügen und ‘gefühlte’ Wahrheiten [...]“ (Radentscheid Frankfurt 2023).

Die Analyse der zivilgesellschaftlichen Rezeption des Radentscheids zeigt, dass die Förderung des Radverkehrs von vielen Initiativen und Bürger*innen unterstützt wird. Gleichzeitig hat sich der Diskurs um die Förderung des Radverkehrs in Frankfurt im Zuge der Umsetzung des Radentscheidbeschlusses zunehmend polarisiert.

9.5.2 Kommunalpolitik

Vertreter*innen der ehemaligen Regierungskoalition aus CDU, Grünen und SPD verhandelten nach der Ablehnung des Bürgerbegehrens mit der Radentscheidinitiative und vereinbarten ein Maßnahmenpaket, das im August 2019 von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung verabschiedet wurde (s. Kapitel 9.4.2). Dieser Beschluss hat die Forderungen des Radentscheids politisch legitimiert und die Umsetzung zahlreicher Radverkehrsmaßnahmen veranlasst. An dieser Stelle wird die politische Rezeption des Radentscheids nuancierter beleuchtet.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Stadtratsfraktionen von CDU, SPD, Grünen und Linken die hohe Beteiligung an der Unterschriftensammlung als positives Zeichen einer aktiven Demokratie werteten (vgl. Leclerc 2018a). Grüne und Linke stellten sich hinter die Forderungen des Radentscheids (vgl. Leclerc 2018c). Vertreter*innen der SPD, darunter auch der Verkehrsdezernent Klaus Oesterling, waren den Forderungen gegenüber ebenfalls aufgeschlossen, betrachteten die Realisierbarkeit einiger Maßnahmen aber skeptisch (vgl. ebd.). Die CDU bewertete das zivilgesellschaftliche Engagement zur Förderung des Radverkehrs grundsätzlich positiv, mahnte aber an, für Finanzierungssicherheit zu sorgen und nicht zu Lasten des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV zu handeln (vgl. ebd.).

Die unterschiedlichen inhaltlichen Positionen zum Radentscheid spiegelten sich auch in dem politischen Framing der Vereinbarung mit der Initiative wider. Während SPD und Grüne die Errungenschaften in den Vordergrund stellten und als „Zeitenwende“ bezeichneten, wiesen die Vertreter*innen der CDU auch darauf hin, welche Maßnahmen sie im Rahmen der Verhandlungen verhindern konnten (vgl. Frankfurter Rundschau 2019; Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 350-359). Dennoch betonte auch die CDU: „Wir tragen das Papier voll und ganz mit.“ (Frankfurter Rundschau 2019). Die AfD beklagte, der Radentscheidbeschluss würde „massive Einschränkungen zu Lasten des Autoverkehrs [...]“ (Frankfurter Rundschau 2019) hervorufen. Die FDP wurde nach der Kommunalwahl 2021 Teil der neuen Regierungskoalition und bekannte sich

zunächst zur weiteren Umsetzung des Radentscheids (vgl. Leclerc 2024a). Im Laufe der Jahre vertrat die Frankfurter FDP allerdings zunehmend die Interessen des Kfz-Verkehrs und kündigte schließlich im November 2024 an, den Radentscheidbeschluss nicht mehr mitzutragen und forderte stattdessen ein Moratorium für den Wegfall von Fahrspuren (vgl. ebd.).

Im Laufe der Zeit erlebte die Initiative Radentscheid Frankfurt einen deutlichen Wandel in der politischen Reaktion auf ihre Forderungen. Rückblickend resümiert die Initiative, dass ihre Mitglieder zunächst als „Chäoten“ oder „linke Spinner“ wahrgenommen wurden, deren Engagement keinen Erfolg haben würde (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 277-286). Erst die große öffentliche Unterstützung und die hohe Zahl der Unterschriften hätten die Entscheidungsträger*innen dazu bewogen, die Taktik des passiven Aussitzens aufzugeben und sich ernsthaft inhaltlich mit den Anliegen des Radentscheids auseinanderzusetzen und Verhandlungsgespräche aufzunehmen (vgl. ebd.: 288-295).

Es zeigt sich, dass der Umgang mit dem Radentscheid und dessen Umsetzung ein polarisierendes politisches Thema ist. Der kommunalpolitische Rückhalt ist eine Grundvoraussetzung für die Realisierung der Maßnahmen des Radentscheidbeschlusses.

9.6 Wechselwirkungen zwischen Protest und Planung

Das vom Frankfurter Radentscheid beantragte Bürgerbegehren wurde zwar formell abgelehnt, dennoch konnte die Initiative in Verhandlungen mit den Vertreter*innen der Stadtpolitik ihre zentralen Anliegen durchsetzen, sodass der Protest als erfolgreich bezeichnet werden kann, auch wenn bisher noch nicht alle vereinbarten Maßnahmen aus dem Radentscheidbeschluss umgesetzt wurden (Abschnitt 9.4.4).

Die Wirkung des Radentscheids beschränkt sich jedoch nicht auf die Herbeiführung des politischen Beschlusses und die Realisierung konkreter Maßnahmen, sondern ist in einem größeren Zusammenhang zu sehen. Zur Umsetzung des beschlossenen Maßnahmenkatalogs wurden innerhalb der Frankfurter Verwaltung insgesamt acht zusätzliche Stellen für die Planung von Radverkehrsanlagen geschaffen: Das Radfahrbüro wurde personell aufgestockt und das Sachgebiet Radverkehr im ASE eingerichtet (vgl. Frankfurter Neue Presse 2021; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 308-314). Der Leiter des Radfahrbüros spricht angesichts des durch den Radentscheid angestoßenen Umstrukturierungsprozesses in der Verwaltung und der Erweiterung des Handlungsspielraums von einer „Zeitenwende“ in der Frankfurter Radverkehrsplanung (vgl. Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 303-306). Auch die Initiative Radentscheid Frankfurt würdigt, dass der Radverkehr mittlerweile bei allen kommunalen Straßenplanungen berücksichtigt wird und zur Begründung bestimmter Maßnahmen auf den Radentscheidbeschluss verwiesen wird (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 371-378). Darüber hinaus wird ein allgemeiner Kurswechsel in der Frankfurter Verkehrspolitik konstatiert:

„Was für mich der größere Nutzen ist, ist [...] nicht die konkrete Straße, sondern der generelle Mentalitätswandel [...]. Dieser Radentscheidbeschluss wird [...] ständig zitiert, wird mitgedacht. Es entstehen

aller Orten Fahrradbügel, es werden Bordsteine abgesenkt, es werden einfach ganz viele kleine Maßnahmen [...] umgesetzt. Die sieht man nicht, die kommen nicht in die Presse, die werden nicht groß rezipiert, aber durch die Masse dieser kleinen Maßnahmen entsteht eine ganz andere Fahrerfahrung [...]. Also da hat sich ganz klar was verändert.” (Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 538-547).

Der diagnostizierte Mentalitätswandel zeigt sich darin, dass auch Projekte realisiert wurden, die kein expliziter Bestandteil des Radentscheidbeschlusses waren, wie z.B. die Schaffung von Radverkehrsanlagen auf der Berliner Straße und der Eschersheimer Landstraße (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 380-388; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 638-651). Der Radentscheid wirkt somit als Katalysator für die Frankfurter Radverkehrsplanung. Darüber hinaus beobachtet die Radentscheidinitiative, dass die von ihr erarbeiteten Konzepte wie die „Frankfurter Fahrradstraße“ und das Kreuzungsdesign „SiGlinde“ in den städtischen Planungen aufgegriffen werden (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 759-772).

Die durch den Radentscheid veranlassten Radverkehrsanlagen werden nach Einschätzung des Radfahrbüros und der Initiative sehr gut angenommen (vgl. Interview Radfahrbüro 2024: 368-377; Radentscheid Frankfurt 2023). Dass sich die Bedingungen für das Radfahren in Frankfurt objektiv verbessert haben, zeigt sich daran, dass die Stadt Frankfurt im Vergleich der Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen mittlerweile auf Platz 2 im ADFC-Klimatest vorgerückt ist, wenngleich die Durchschnittsnote von 3,61 zeigt, dass noch immer ein großes Verbesserungspotenzial besteht (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2023).

Die Mitglieder des Radentscheids nehmen an monatlichen informellen Gesprächsrunden mit dem Radfahrbüro und dem ADFC Frankfurt teil, in denen aktuelle Projektplanungen vorgestellt und diskutiert werden. Durch diesen kontinuierlichen Austausch können kommunale Planungen auf ihre Akzeptanz innerhalb der Fahrradlobby überprüft werden, gleichzeitig gibt es Möglichkeiten für die zivilgesellschaftlichen Vertreter*innen, eigene Anliegen einzubringen und Fragen zu konkreten Planungsvorhaben zu stellen (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 743-754; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 508-536).

Auch wenn der Erfolg des Frankfurter Radentscheids von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst wurde, lassen sich einige besonders wichtige Aspekte identifizieren. Die Vorgehensweise der Initiative bei der Initiierung des Bürgerbegehrens und während des Umsetzungsprozesses wird vom Radfahrbüro, also von planerischer Seite, ausdrücklich gelobt:

„Das haben die wirklich sehr professionell gemacht. Da gab es Leute aus der Landschaftsplanung, aus der Stadtplanung. Die auch zum Teil Visualisierung auf den Weg gebracht haben [...]. Das haben wenige andere Initiativen in Deutschland so in der Art und Weise produziert. [...] Es war ein konstruktiver Austausch und kein „Ich-schlag-mal-drauf“-Austausch. Und es war geprägt von einem hohen Grad an Vertrauen [...]. Das kann man [...] auch jeder Initiative empfehlen: Dieses Vertrauensverhältnis aufzubauen, [...]. Dann kommt man in der Regel wesentlich weiter.“ (Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 239-257)

Der konstruktive Umgang miteinander verhinderte die Bildung verhärteter Fronten (vgl. Interview Radfahrbüro 2024: 538-542). Das Vorgehen des Frankfurter Radentscheids, aber auch der Umgang der kommunalpolitischen Entscheidungsträger*innen mit den Forderungen der Initiative haben Vorbildcharakter für andere Städte, auch wenn die lokalspezifischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind (vgl. Interview Radentscheid Frankfurt 2024: 949-951). Eine günstige Voraussetzung für die Umsetzung des Radentscheidbeschlusses war der Umstand, dass es in der Frankfurter Verwaltung bereits etablierte Institutionen mit Kompetenzen im Bereich der Radverkehrsplanung gab, die durch den Radentscheid einen politisch legitimierten Rückhalt, mehr finanzielle Mittel und mehr Handlungsmöglichkeiten erhielten (vgl. ebd.: 927-947; Interview Radfahrbüro Frankfurt 2024: 548-553).

Die konzeptionelle und inhaltlich fundierte Arbeitsweise des Frankfurter Radentscheids und die damit erzielten Wirkungen weisen sehr starke Parallelen zu den niederländischen Fahrradprotesten der 1970er Jahre auf, die dort zu einem Wandel der Planungskultur in der Verkehrsplanung geführt haben (s. Abschnitt 4.3.1). Auch dort war die Bereitschaft der politischen Entscheidungsträger*innen zur Wertschätzung zivilgesellschaftlicher Gegenexpertise ein ausschlaggebender Faktor für die verkehrspolitische Neuausrichtung.

10. Kritische Reflexion der Fallbeispiele

In diesem Kapitel werden die aus den drei untersuchten Fallbeispielen gewonnenen Erkenntnisse zusammengeführt und miteinander verglichen, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu identifizieren. Der Vergleich erfolgt entlang der inhaltlichen Schwerpunkte, die für alle drei Fallbeispiele analysiert wurden, und umfasst den Planungs- und Protestprozess sowie die Wechselwirkungen zwischen den zivilgesellschaftlichen Protestträger*innen und der Planung. Im Fokus steht dabei die Beeinflussung planerischer Entscheidungen durch das Protesthandeln sowie die Form der Interaktion zwischen Protest- und Planungsakteur*innen. Auf dieser Grundlage können Faktoren identifiziert werden, die den Erfolg radverkehrsbezogener Planungsproteste beeinflussen. Die Verknüpfung der Erkenntnisse aus der statistischen Protestadatenauswertung und den Falluntersuchungen bildet die Grundlage für die Konzeption eines Policy Papers zum Umgang mit den Forderungen radverkehrsbezogener Planungsproteste (s. Kapitel 11).

10.1 Zusammenführung und Vergleich

Räumlicher Fokus

Alle ausgewählten Beispiele sind in deutschen Großstädten verortet. Die untersuchten Proteste in Hamburg und Leipzig weisen mit der Elbchaussee und dem Promenadenring einen kleinräumlichen Ortsbezug auf. Dennoch haben sowohl die Elbchaussee in Hamburg als auch der Leipziger Promenadenring eine wichtige Verkehrsfunktion für den Bezirk bzw. die Gesamtstadt. Der Protest in Frankfurt unterscheidet sich von den anderen beiden dahingehend, dass die Radentscheidinitiative Forderungen auf gesamtstädtischer Maßstabs-ebene formuliert hat, die im Protestverlauf konkretisiert wurden und mit bestimmten Straßenzügen und Kreuzungsbereichen im Stadtgebiet verknüpft wurden. Die Analyse der Fallbeispiele unterstreicht, dass radverkehrsbezogene Planungsproteste sowohl im klein- als auch großräumlichen Kontext auftreten können.

Protestträger*innen

Der Großteil der Protestträger*innen, der im Rahmen der untersuchten Protestbeispiele in Erscheinung getreten ist, weist entweder einen direkten Bezug zum Radverkehr auf (z.B. Kurs Fahrradstadt, ADFC Leipzig, Radentscheid Frankfurt) oder ist der Umweltbewegung zuzuordnen, aus deren Leitlinien sich ein Einsatz für den Radverkehr ableiten lässt. In Hamburg und Leipzig ist zu beobachten, dass der Protest von verschiedenen, zum Teil unabhängig voneinander agierenden Protestträger*innen getragen wird, bei denen es sich primär um bestehende Zusammenschlüsse oder lokale Vereine und Verbände handelt. Das Frankfurter Beispiel zeigt eine andere Facette radverkehrsbezogenen Protests: Hier fungiert die für den Protest gegründete Initiative Radentscheid Frankfurt als alleinige Trägerin von Protestaktionen.

Protestanlässe

Die Anlässe für den jeweiligen Protest sind sehr spezifisch. In Hamburg waren die Inhalte der Verkehrsplanung im Rahmen der Grundinstandsetzung der Elbchaussee der Hauptanlass für den Protest. Dieser Protest war also primär planungsabhängig. Bei den beiden Fallbeispielen in Leipzig und Frankfurt bezieht sich der Protest hingegen primär auf situative Protestanlässe wie die bestehende Verkehrssituation und bestimmte

Verkehrsregelungen für den Radverkehr oder übergeordnete Entwicklungen wie die Auswirkungen des Klimawandels und die Bevölkerungszunahme. In beiden Fällen lassen sich aber zum Teil auch planungsabhängige Protestanlässe identifizieren, bei denen sich die Protestträger*innen auf Planungen beziehen, deren Beginn und Realisierung sie eingefordert haben. Es zeigt sich, dass Radverkehrsproteste selten mit einer planerischen Reaktion „beendet“ werden, sondern die Protestträger*innen auch den Umsetzungsprozess kritisch begleiten und ihre Protestforderungen an veränderte Rahmenbedingungen anpassen.

Protestforderungen

Im Rahmen der Untersuchung der Fallbeispiele konnte eine Vielzahl unterschiedlicher Protestforderungen identifiziert werden, wenngleich alle eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zum Ziel haben. Die Protestträger*innen, die die Umbauplanungen für die Hamburger Elbchaussee kritisierten, formulierten in ihren reaktiven Protestforderungen den Wunsch nach Änderungen bestimmter Planungsinhalte und Anpassungen des Planungsverfahrens. In Leipzig und Frankfurt stellten die Protestträger*innen primär initiative Forderungen. Das Protestgeschehen in Leipzig zeichnet sich durch eine hohe Komplexität der Forderungen und eine Weiterentwicklung im Laufe des Protestprozesses aus: Diese reicht vom Kampf für das Recht auf Radfahren auf dem Promenadenring über die Schaffung sicherer Radverkehrsinfrastruktur bis hin zu einer grundlegenden Umgestaltung des innerstädtischen Hauptstraßenrings. Die Forderungen des Frankfurter Radentscheids zeichnen sich durch einen hohen Detaillierungsgrad und eine umfangreiche Begründung der vorgebrachten Anliegen aus.

Aktionsformen

Für die öffentliche Verbreitung ihrer Protestanliegen und die Mobilisierung von Unterstützer*innen haben die Protestträger*innen der untersuchten Fallbeispiele auf ein breites Repertoire an Aktionsformen zurückgegriffen. Bei den betrachteten Fallbeispielen zeigt sich, dass demonstrative Aktionsformen wie Fahrraddemonstrationen und die Einrichtungen von Pop-Up-Radwegen ein zentraler Bestandteil radverkehrsbezogenen Protests sind. Außerdem nutzt ein Großteil der Akteur*innen zur Verbreitung der Protestinhalte digitale Aktionsformen wie Websites und Social-Media-Kanäle, aber auch klassische Formen der Pressearbeit wie Pressemitteilungen.

In Leipzig wurden die Protestaktionen zu Beginn von einer juristischen Auseinandersetzung begleitet, die den Erfolg und den Fortgang des Protests maßgeblich beeinflussten. Der Frankfurter Radentscheid nutzte das Instrument des Bürgerbegehrens als zentrales Protestmittel und führte zu diesem Zweck eine Unterschriftensammlung durch. Bei allen untersuchten Fallbeispielen haben die Protestträger*innen eigene Konzeptvorschläge und -entwürfe entwickelt, wobei sich der Detaillierungsgrad stark unterscheidet. Insbesondere die Mitglieder des Frankfurter Radentscheids entwickelten inhaltlich fundierte und grafisch anspruchsvolle Konzepte, um ihren Forderungen mehr Nachdruck zu verleihen und sie für die Planung, die Politik und die Stadtöffentlichkeit besser verständlich zu machen. Die konzeptionelle Arbeit der Träger*innen der untersuchten Proteste ist Ausdruck einer zivilgesellschaftlichen Expertise zum Thema Radverkehr.

Planungsinhalte

Ein Vergleich der Planungsinhalte ist aufgrund der sehr projektspezifischen Rahmenbedingungen nur schwer möglich und in detaillierter Form nicht zielführend. Der zentrale Unterschied zwischen den Fallbeispielen liegt darin, dass der Protest an der Elbchaussee in Hamburg von den bestehenden Umbauplanungen ausgelöst wurde, wohingegen die Planungen zur Förderung des Radverkehrs am Leipziger Promenadenring und in Frankfurt erst durch das Handeln zivilgesellschaftlicher Protestakteur*innen veranlasst wurde. An der Elbchaussee wurden Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt, die den Kfz-Verkehr nicht einschränken sollten, weshalb sie sich durch einen häufigen Wechsel der Führungsform auszeichnen. Dagegen wurden am Promenadenring und in Frankfurt Planungen realisiert, die Ausdruck einer Neuorganisation des Verkehrsraums zugunsten des Radverkehrs sind und somit auch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zur Folge haben (z.B. Umwandlung von Kfz-Fahrspuren zu Radfahrstreifen oder Entfernung von Parkplätzen).

Zivilgesellschaftliche und Politische Reaktionen auf Protest und Planung

Die Beurteilung der Proteste und der Planungen, auf die diese reagieren oder die diese veranlassen, ist in den untersuchten Kontexten sehr unterschiedlich. Das Framing der Protestträger*innen in Bezug auf die Umbauplanung der Elbchaussee wurde von einem Großteil der Altonaer Bezirkspolitik inhaltlich geteilt, und auch die meisten Bürger*innen, die sich im Planungsprozess eingebracht hatten, standen den Protestinhalten mehrheitlich eher unterstützend als ablehnend gegenüber. Der Frankfurter Radentscheid wurde von vielen Bürger*innen durch ihre Unterschrift unterstützt, und auch die Frankfurter Kommunalpolitik bewertet das Engagement des Radentscheids als positiv. Im Rahmen des Umsetzungsprozesses regte sich aber zum Teil lokale Opposition. In Leipzig haben die infolge der Proteste realisierten Radverkehrsmaßnahmen auf dem Promenadenring zu einem hitzig und polarisiert geführten Diskurs innerhalb der Kommunalpolitik und der Zivilgesellschaft geführt. Insbesondere von Interessenvertreter*innen des Kfz-Verkehrs und der Wirtschaft wurden die Maßnahmen scharf kritisiert, zum Teil gab es sogar Gegenprotesten.

Sowohl in Leipzig als auch in Frankfurt kam es primär im Zuge des Umsetzungsprozesses zu Formen der politischen und zivilgesellschaftlichen Ablehnung. Insbesondere das Leipziger Fallbeispiel verdeutlicht, in welchem Spannungsfeld sich Radverkehrsplanungen befinden. Einer Fahrradlobby, die von der Planung eine stärkere Beachtung der Bedürfnisse von Radfahrer*innen fordert, steht eine ebenfalls gut organisierte Lobby gegenüber, die Radverkehrsmaßnahmen zulasten anderer Mobilitätsformen – insbesondere des Kfz-Verkehrs – strikt ablehnt.

Einfluss des Protests auf die Planung

Die Art und der Grad des Einflusses des Protestes auf planerische Entscheidungsprozesse unterscheiden sich bei den untersuchten Beispielen sehr stark. An der Elbchaussee wurden im Laufe des Planungsprozesses geringfügige Anpassungen zur Verbesserung der Radverkehrsführung vorgenommen, allerdings gibt es keine Hinweise darauf, dass diese Anpassungen auf das Handeln der Protestträger*innen zurückzuführen sind. Ohnehin wurden die Forderungen der Protestierenden nur minimal erfüllt, sodass der Protest als erfolglos zu

bezeichnen ist. Im Zusammenhang mit dem Leipziger Promenadenring konnten die Protestträger*innen Teilerfolge erzielen. Die Aufhebung des Radfahrerverbot auf dem Promenadenring wurde juristisch erkämpft, und daran anknüpfend hat die Stadt mittlerweile in verschiedenen Abschnitten durch die Umwandlung von Kfz-Fahrspuren sichere Radverkehrsanlagen geschaffen. Allerdings sind die Forderungen nach einem durchgängigen Radverkehrsnetz sowie einer grundlegenden Umgestaltung zum grünen Promenadenring bisher unerfüllt geblieben. Sehr erfolgreich war der Protest des Frankfurter Radentscheids. Obwohl das Bürgerbegehren formal abgewiesen wurde, einigte sich die Initiative mit Vertreter*innen der Kommunalpolitik auf ein Maßnahmenpaket, das die wichtigsten Forderungen des Radentscheids aufgreift. Auch wenn bisher noch nicht alle vereinbarten Maßnahmen umgesetzt wurden, hat der Radentscheid einen generellen Mentalitätswandel in der Frankfurter Verkehrsplanung ausgelöst und Veränderungen in den städtischen Verwaltungsstrukturen herbeigeführt (z.B. durch Schaffung neuer Stellen).

Interaktion zwischen Zivilgesellschaft und Planung

Von besonderem Interesse für die Erarbeitung des Policy Papers sind die Interaktionen zwischen Protest- und Planungsträger*innen, die im Rahmen des jeweiligen Planungs- und Umsetzungsprozesses zu beobachten waren. Zwischen den Planungsträger*innen für die Grundinstandsetzung der Elbchaussee und den Planungsträger*innen wie Kurs Fahrradstadt war im Rahmen des Planungsprozesses nur ein geringfügiger Kontakt festzustellen, der sich auf die Teilnahme der Protestierenden an den offiziellen Beteiligungsformaten beschränkte. In Leipzig existiert mit der AG Rad eine etablierte Austauschplattform zur Einbindung zivilgesellschaftlicher Expertise in radverkehrsrelevante Planungsvorhaben wie die Neuordnung des Verkehrs auf dem Promenadenring. Bisher ist allerdings nur der ADFC Leipzig Teil dieses institutionalisierten Austauschs zwischen Planung und Zivilgesellschaft, anderen Protestträger*innen bleibt diese Möglichkeit bisher verwehrt. Der Radentscheid Frankfurt hat gemeinsam mit der Kommunalpolitik ein Einigungspapier entwickelt, dessen Inhalte maßgebliche Referenz für die kommunale Radverkehrsplanung sind – die Initiative ist also mitverantwortlich für den politischen Handlungsauftrag für die städtische Verwaltung. Darüber hinaus wird der Umsetzungsprozesse durch eine institutionalisierte Gesprächsplattform begleitet, in deren Rahmen ein regelmäßiger Austausch zwischen den Vertreter*innen des Radentscheids und den verantwortlichen Planer*innen stattfindet.

10.2 Faktoren für den Erfolg radverkehrsbezogener Planungsproteste

Auf Grundlage der Untersuchung der Fallbeispiele können einige Faktoren identifiziert werden, die zum Erfolg radverkehrsbezogener Planungsproteste beitragen. Dabei ist zu beachten, dass sich der Kausalzusammenhang zwischen einem bestimmten Einflussfaktor und der Wirkung des Protests nur schwer feststellen lässt. Dennoch lassen sich einige Faktoren identifizieren, die den Erfolg eines Protestes – also die Erfüllung seiner Forderungen – positiv beeinflussen können. Ein positiver Effekt ist besonders dann wahrscheinlich, wenn mehrere dieser Faktoren erfüllt sind.

So verdeutlicht insbesondere das Beispiel des Frankfurter Radentscheids, dass die konkrete Benennung der Protestanliegen und die Nachvollziehbarkeit der vorgebrachten Argumente die Chancen erhöhen, dass sich

planerische Entscheidungsträger*innen ernsthaft mit den Forderungen aus der Zivilgesellschaft befassen. Einen wichtigen Beitrag dazu kann die selbstständige Erstellung von Konzepten durch die Protestträger*innen leisten, wobei gilt: Je mehr inhaltliche Tiefe, desto besser. Außerdem sind Entwürfe, die die planerische Realisierbarkeit mitdenken, tendenziell erfolgversprechender. Die professionelle Kommunikation von Protestinhalten gegenüber Planer*innen und der Öffentlichkeit unterstreicht die vorhandene Gegenexpertise, was die Erfolgsaussichten insgesamt stärkt. Dieser Aspekt war bereits ein wichtiger Bestandteil der niederländischen Radverkehrsproteste der 1970er Jahre und kommt auch bei der Arbeit des Frankfurter Radentscheids besonders stark zum Ausdruck. Auch Akribie und Ausdauer der Protestierenden können auf lange Sicht zum Erfolg führen, wie die mehrjährigen Proteste am Leipziger Promenadenring beispielhaft zeigen. Juristische Auseinandersetzungen können – so sie denn erfolgsversprechend sind – bei der Durchsetzung zivilgesellschaftlicher Anliegen helfen.

In allen drei Fällen ist deutlich geworden, dass Protestaktionen dazu beitragen, das Framing der Protestierenden öffentlich bekannt zu machen und innerhalb der (Kommunal-)Politik und der Zivilgesellschaft Unterstützung für die vorgebrachten Anliegen zu mobilisieren. Aus der Perspektive der Protestträger*innen ist es besonders wichtig, einen direkten Kontakt zu verantwortlichen Planungsträger*innen aufzubauen, wobei auf einen sachlichen und vertrauensvollen Umgang zu achten ist. Der institutionalisierte Austausch wie etwa durch die AG Rad in Leipzig oder die Gesprächsrunden in Frankfurt zwischen dem Radfahrbüro, dem ADFC und dem Radentscheid ist eine Möglichkeit, diesen Dialog zu führen. Protestträger*innen, die noch nicht als etablierte Akteur*innen mit einer entsprechenden Expertise zum Thema Radverkehr anerkannt sind, müssen andere Formen des Dialogs mit der kommunalen Planung finden.

Entscheidend für den Erfolg radverkehrsbezogener Proteste sind letztendlich aber nicht allein die Protestträger*innen, da die Bereitschaft von Planungsträger*innen zum offenen Austausch über die geforderten Planungsinhalte eine Grundvoraussetzung hierfür ist. Bei bestehenden Planungsvorhaben können vordefinierte Grundprämissen – wie im Hamburger Fallbeispiel das Bestreben des LSBG, die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auf der Elbchaussee nicht einzuschränken –, die Möglichkeitsräume für Änderungen aufgrund von Protesten stark einengen, sodass auch umfangreiche Beteiligungsprozesse unter Umständen als „Alibi-Beteiligung“ wahrgenommen werden können. In Frankfurt war die Stadtpolitik trotz der formalen Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens bereit, mit den Vertreter*innen des Radentscheids über die Forderungen zu verhandeln. Es ist unerlässlich, dass die Anliegen von der Kommunalpolitik und der Stadtverwaltung unterstützt werden und bei einer Umsetzung auch gegenüber kritischen Stimmen verteidigt werden.

10.3 Verknüpfung der Erkenntnisse aus der statistischen Protestdatenauswertung und den Fallbeispielen

Der Abgleich der Erkenntnisse aus den Fallbeispielen mit den Ergebnissen der statistischen Protestdatenauswertung bestätigt wesentliche datenbasierte Befunde. So unterstreicht insbesondere die Analyse des Leipziger

Fallbeispiels die große Relevanz lokaler Vereine und Verbände als Träger*innen radverkehrsbezogener Proteste. Viele der Protestträger*innen weisen einen Bezug zu den Zielen übergeordneter Bewegungen wie der Umweltbewegung oder der Bewegung zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen auf.

Die statistische Auswertung hat ergeben, dass es in der Stichprobe der radverkehrsbezogenen Planungsproteste überdurchschnittlich oft situative Anlässe und initiative Forderungen gibt. Dies zeigt sich auch bei den Fallbeispielen, die allerdings bewusst so gewählt wurden, dass sie diese Charakteristika widerspiegeln. Auffällig ist jedoch, dass in der Regel sowohl situative als auch planungsabhängige Anlässe formuliert werden und sowohl initiative als auch reaktive Forderungen. Das Leipziger Fallbeispiel zeigt die Konflikthaftigkeit des Themas Radverkehr: Neben den vordergründig untersuchten Protesten, die sich für eine Förderung des Radverkehrs auf dem Promenadenring einsetzen, ist es als Reaktion auf entsprechende Maßnahmen zu Protesten *gegen* die kommunalen Planungen gekommen. In der statistischen Protestdatenauswertung wurde deutlich, dass die Protestträger*innen ihr Handeln häufig mit bestehenden Konflikten, der Wirkung des (bestehenden oder eingeforderten) Planungsvorhabens und mit moralischen Grundsätzen begründen. Diese statistischen Befunde werden von den fallbezogenen Analysen gedeckt. Deutlich geworden ist allerdings auch, dass die Begründungen der Protestierenden zum Teil sehr projekt- bzw. ortsspezifisch sind und die idealtypische Kategorisierung im Rahmen der Protestereignisanalyse die Komplexität der Argumentationslogik der Protestträger*innen nicht abbilden kann.

10.4 Methodenkritik

Als etablierte Forschungsmethode der Protest- und Bewegungsforschung ermöglichen Fallbeispiele einen detaillierten Einblick in spezifische Ausprägungen des Phänomens radverkehrsbezogene Planungsproteste und einen Vergleich verschiedener Fälle. Die aus der Analyse gewonnenen Erkenntnisse sind stark von der getroffenen Fallauswahl beeinflusst, weshalb die Befunde nur begrenzt verallgemeinerbar sind und durch weitere Fallbeispiele verifiziert oder falsifiziert werden müssten. In ihrem Zusammenwirken mit der statistischen Protestdatenanalyse, die deutlich mehr Fälle betrachtet, jedoch in einem deutlich geringeren Detaillierungsgrad, bildet die Untersuchung von Fallbeispielen einen erkenntnisreichen Methodenmix zur Bearbeitung der Forschungsfragen. Die beiden Methoden ergänzen sich gegenseitig: Statistische Beobachtungen können mit Fallbeispielen genauer erklärt und kontextualisiert werden, fallbezogene Auffälligkeiten durch einen Rückbezug auf die statistische Häufigkeitsverteilung auf ihre Repräsentativität für die untersuchte Stichprobe radverkehrsbezogener Planungsproteste geprüft werden. Die Zusammenführung der Befunde aus der statistischen Protestdatenauswertung mit den Erkenntnissen aus den drei Fallbeispielen trägt dazu bei, radverkehrsbezogene Planungsproteste als Forschungsgegenstand besser zu verstehen und Wechselwirkungen mit der Planung nachzuvollziehen. Jedoch ist bei der Verallgemeinerung der gewonnenen Erkenntnisse Vorsicht geboten, da der Einfluss von Protesten von einer Vielzahl an Faktoren abhängig ist und maßgeblich vom Planungsverständnis der beteiligten Planer*innen bestimmt wird. Auf Grundlage der empirischen Erforschung radverkehrsbezogener Planungsproteste wird im Folgenden ein Entwurf für ein Policy Paper konzipiert, das sich an Planer*innen in der kommunalen Verwaltung richtet und Handlungsvorschläge für den Umgang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten und ihren Forderungen entwickelt.

11. Policy Paper: Strategischer Umgang kommunaler Verwaltungen mit zivilgesellschaftlichen Radverkehrsanliegen und -protesten

Mit Hilfe der statistischen Auswertung der Protestdaten und der vertiefenden Untersuchung der ausgewählten Fallbeispiele in Hamburg, Leipzig und Frankfurt wurde ein besseres Verständnis der Besonderheiten von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten erarbeitet. Auf dieser Grundlage wird im Folgenden ein Policy Paper entwickelt, das Handlungsvorschläge für den planerischen Umgang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten und den damit zum Ausdruck gebrachten zivilgesellschaftlichen Anliegen unterbreitet.

Adressat dieses Policy Papers ist die kommunale Verwaltung, deren Aufgabe es ist, Radverkehrsmaßnahmen zu planen und dabei zwischen verschiedenen Interessen abzuwägen. Die Auseinandersetzung mit Planungsprotesten ist mittlerweile eine Normalität der gegenwärtigen Planungspraxis. Da diese sich kaum verhindern lassen, ist es für die kommunalen Verwaltungen unerlässlich, einen strategischen Umgang mit Protesten zu finden. Die Arbeit der Verwaltung findet im Spannungsfeld politischer und zivilgesellschaftlicher Interessen statt und muss gleichzeitig den fachlichen Anforderungen an sichere Radverkehrsanlagen gerecht werden. Es ist festzustellen, dass für eine effizientere Gestaltung des Austauschs die Mitwirkung aller Beteiligten erforderlich ist. Zivilgesellschaftliche Akteur*innen sollten darauf achten, ihre Anliegen möglichst konkret zu kommunizieren und nachvollziehbar zu begründen. Bei der Kommunikation von Anliegen sind ein professionelles Auftreten und eine möglichst hohe fachliche und konzeptionelle Kompetenz anzustreben. Die Kommunalpolitiker*innen sollten sich kontinuierlich fortbilden und fachlich beraten lassen. Der Planungs- und Umsetzungsprozess von Radverkehrsmaßnahmen sollte von der Kommunalpolitik sachlich begleitet werden, um polarisierte Debatten soweit möglich durch Argumente zu befrieden. Gleichzeitig sollte die Kommunalpolitik der Verwaltung klare Handlungsanweisungen geben und sie bei der öffentlichen Legitimation von Radverkehrsmaßnahmen unterstützen.

Konkrete Motivation für dieses Policy Paper ist die durch radverkehrsbezogene Planungsproteste zum Ausdruck gebrachte Unzufriedenheit mit den Inhalten kommunaler Planungsvorhaben, insbesondere aber die Einforderung planerischer Lösungen für Situationen, die von den zivilgesellschaftlichen Protestträger*innen als unbefriedigend problematisiert werden. Das Policy Paper besteht aus zehn Grundsätzen, die dazu beitragen können, Handlungsansätze für den Umgang mit Radverkehrsprotesten und ihren Anliegen zu entwickeln, den Diskurs zur Förderung des Radverkehrs zu verschärfen und die Akzeptanz kommunaler Radverkehrsmaßnahmen zu verbessern. Dabei wird eine stärkere Einbindung zivilgesellschaftlicher Expertise in die Prozesse der Radverkehrsplanung angestrebt.

1. Aus Protesten erwachsene Gegenexpertise als Ressource für die Radverkehrsplanung begreifen

Die Fachexpert*innen in den kommunalen Verwaltungsstrukturen sollten die Expertise zivilgesellschaftlicher Akteur*innen, die sich etwa durch das Erarbeiten fundierter Bestandsanalysen und eigene Konzeptvorschläge zeigt, als wertvolle Ressource anerkennen und dieses Wissen in den Gestaltungsprozess der kommunalen Radverkehrsplanung integrieren.

Die Entstehung von Radverkehrsprotesten sollte von der Verwaltung nicht als Bedrohung angesehen werden, sondern Planer*innen sollten die produktive Kraft nutzen, die den von zivilgesellschaftlichen Akteur*innen eingebrachten Inhalten innenwohnen kann. Natürlich variiert die Verwertbarkeit von Protestinhalten stark, beispielsweise weil sich die formulierten Protestanliegen hinsichtlich ihres Detaillierungsgrads und ihrer Realisierbarkeit unterscheiden. Dennoch sollte es die kommunale Verwaltung vermeiden, Proteste kategorisch als eine Infragestellung der Legitimität ihrer Arbeit anzusehen. Die Initiator*innen von Radverkehrsprotesten können mit ihren Alltagserfahrungen, ihrer Motivation für das Thema Radverkehr und ihrer Gegenexpertise wichtige Impulse für die kommunale Radverkehrsplanung liefern. Anzustreben ist deshalb die Etablierung einer Planungskultur, die, den theoretischen Überlegungen des Sozialwissenschaftlers und Berliner Fahrradaktivisten Dirk von Schneidemesser folgend, „die zivile Partizipation als Ressource begreift und Wissen nicht als Besitz betrachtet, sondern als Teil eines Prozesses“ (Schneidemesser 2021: 160).

2. Kritische Prüfung von Radverkehrsfordernungen unerlässlich

Die kommunale Verwaltung sollte die Anliegen und Vorschläge zivilgesellschaftlicher Initiativen zur Förderung des Radverkehrs einer kritischen fachlichen Prüfung unterziehen – und zwar unabhängig davon, ob sie dem verkehrspolitischen Kurs der Stadt entsprechen oder nicht.

Den Grundsätzen planerischen Handelns folgend, sind die potenziellen Auswirkungen zu identifizieren, die eine Umsetzung der vorgebrachten Forderungen auf das Gesamtverkehrssystem hätte. Dabei muss mithilfe der fachlichen Expertise kritisch geprüft werden, ob die vorgebrachten Forderungen mit den Verkehrsraumansprüchen anderer Verkehrsträger*innen vereinbar sind und ob sie tatsächlich zur planerischen Lösung der von den zivilgesellschaftlichen Akteur*innen diagnostizierten Problemlagen beitragen können. Außerdem sollte vorab die finanzielle und rechtliche Umsetzbarkeit der geforderten Radverkehrsmaßnahmen abgeschätzt werden. Die intensive fachbezogene Auseinandersetzung mit den zivilgesellschaftlichen Anliegen erfordert eine entsprechende Verwaltungskapazität, trägt aber dazu bei, das von der Zivilgesellschaft eingebrachte Wissen besser für die Planung nutzbar zu machen.

3. Im Sinne des Gemeinwohls abwägen

Es ist abzuwägen, ob es sich bei den im Rahmen von Radverkehrsprotesten zum Ausdruck gebrachten Forderungen um Partikularinteressen handelt oder ob sie innerhalb der Stadtgesellschaft mehrheitliche Unterstützung erfahren. Planerische Entscheidungen sind generell im Sinne des Gemeinwohls zu treffen, dies gilt insbesondere auch dann, wenn sie im Zusammenhang mit Protesten stehen.

Die kontinuierliche Begleitung und gewissenhafte Beobachtung stadtpolitischer Diskurse können dazu beitragen, die zu erwartende Akzeptanz geplanter Radverkehrsmaßnahmen einzuschätzen und zu erfassen, von welchen Akteursgruppen eine Unterstützung oder Ablehnung zu erwarten ist. Bei Radverkehrsprotesten gilt es zu prüfen, ob die vorgebrachten Forderungen innerhalb der Zivilgesellschaft einen Rückhalt finden oder ob sie das Partikularinteresse einer kleinen Gruppe sind.

Im Zuge der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sollte die kommunale Verwaltung proaktiv Strategien für den Umgang mit möglichen Gegenprotesten und anderen Formen der Kritik entwickeln und dabei gegenüber sachlichen Argumenten grundsätzlich verhandlungsbereit auftreten. Das Wissen über die unterschiedlichen – und manchmal sehr gegensätzlichen – Meinungen, die in verschiedenen Teilen der Zivilgesellschaft zum Thema Radverkehr vertreten werden, kann für die kommunale Verwaltung sehr wertvoll sein, um in polarisiert geführten verkehrspolitischen Diskursen vorbereitet aufzutreten zu können. Die fachliche Abwägungsentscheidung sollte in letzter Konsequenz immer im Sinne des Gemeinwohls getroffen werden, auch wenn sie zunächst polarisiert. Dazu muss die Verwaltung aber überzeugend darstellen, worin der langfristige Nutzen der Maßnahme besteht.

4. Kommunale Radverkehrsplanungen offen und transparent kommunizieren

Um unsachliche Debatten über kommunale Radverkehrsplanungen zu vermeiden, sollten Planungsträger*innen ihre Vorhaben in der Öffentlichkeit fachlich begründen und die Vorgehensweise transparent darstellen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Planungen handelt, die durch Radverkehrsproteste (mit-)veranlasst wurden, oder ob es sich um davon nicht berührte kommunale Planungsvorhaben handelt.

Um dem Anspruch einer offenen und transparenten Kommunikation gerecht zu werden, ist es wichtig, den planerischen Abwägungsprozess nachvollziehbar darzustellen. Stehen verschiedene Planungsalternativen im Raum, ist genau zu begründen, warum die Entscheidung für eine bestimmte Lösung – und gegen andere – getroffen wurde. Die Kommunikation sollte sich nicht nur auf die Darstellung von Fachinhalten beschränken, sondern auch transparent über die zu erwartenden Auswirkungen der Umsetzung informieren. Dabei sollten mögliche Kritikpunkte proaktiv adressiert werden, um sie nach Möglichkeit mit fachlichen Argumenten zu entkräften oder ihre Bedeutung im Abwägungsprozess mit anderen Aspekten transparent darzustellen.

5. Gesamtgesellschaftliche Vorteile des Fahrradfahrens hervorheben

In der öffentlichen Kommunikationsstrategie sollten die gemeinwohlorientierten Aspekte einer fahrradfreundlichen Stadtplanung und Verkehrspolitik betont werden, um dem Eindruck einer isolierten Fachplanung, die allein auf die Bedürfnisse von Radfahrer*innen fokussiert ist, entgegenzuwirken.

Um die Akzeptanz der Förderung des Radverkehrs auch in Bevölkerungsgruppen zu stärken, die selbst andere Mobilitätsformen bevorzugen, ist es wichtig, in der öffentlichen Kommunikation den Gemeinwohlaspekt des Radverkehrs zu betonen, indem die positiven Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die Gesundheit, die Umwelt und die Verkehrssicherheit in den Vordergrund gestellt werden. Gleichzeitig sollten zielgruppen-spezifische Argumente geliefert werden, die verdeutlichen, welche Vorteile die Umsetzung einer bestimmten Radverkehrsmaßnahme auch für andere Gruppen (z.B. andere Verkehrsteilnehmer*innen, den Einzelhandel oder die Gastronomie) haben kann. Dabei sollten insbesondere Akteur*innen adressiert werden, die Radverkehrsmaßnahmen potenziell kritischer gegenüberstehen (z.B. Auto- und Wirtschaftsverbände). In diesem Zusammenhang kann eine Öffentlichkeitskampagne sinnvoll sein, die die Vorteile des Radfahrens und Möglichkeiten der Integration in den Alltag vermittelt.

6. Institutionalisierte Austauschplattformen zum Thema Radverkehr etablieren

Die kommunale Verwaltung sollte Möglichkeiten des niedrigschwlligen Austauschs mit Protestinitiator*innen, zivilgesellschaftlichen Initiativen und der Stadtgesellschaft schaffen und institutionalisierte Gesprächsplattformen etablieren, z.B. in Form einer Koordinierungsstelle.

Mit der Realisierung einer regelmäßigen Austauschplattform zum Thema Radverkehr können die Vertreter*innen der kommunalen Radverkehrsplanung ein besseres Verständnis für zivilgesellschaftliche Anliegen und die zugrundeliegenden Motivationen erlangen. Gleichzeitig sollten sie bei der Auseinandersetzung mit der Zivilgesellschaft darauf achten, die Grenzen der planerischen Handlungsmöglichkeiten und -ressourcen klar zu kommunizieren. Ein denkbarer Ansatz zur Institutionalisierung des Austauschs mit der Zivilgesellschaft ist die Bildung einer Koordinierungsstelle für Radverkehrsthemen, die innerhalb der Stadtverwaltung als Schnittstelle zur Zivilgesellschaft fungiert, als Mediatorin auftreten und eingebrachte Anliegen an die zuständigen Sachgebiete weitervermitteln kann. Durch die Etablierung einer solchen Plattform können sich die Fachplaner*innen auf ihre inhaltliche Arbeit konzentrieren, erhalten über die Koordinierungsstelle aber trotzdem die Impulse aus der Zivilgesellschaft. Gleichzeitig erhalten Bürger*innen klare Ansprechpartner*innen für ihre Anliegen. Der Aufbau einer solchen Koordinierungsstelle muss selbstverständlich aus einem kommunalpolitischen Auftrag hervorgehen, der zugleich die Finanzierung einer solchen Institution sicherstellt. In Abhängigkeit von den konkreten Gegebenheiten kann auch die Etablierung einer regelmäßigen Arbeitsgruppe sinnvoll sein, in der Vertreter*innen aus Verwaltung, Kommunalpolitik, zivilgesellschaftlichen Initiativen und Wirtschaftsverbänden gemeinsam über Radverkehrsplanungen beraten und Konflikte in diesem Rahmen ausdiskutieren.

7. Vorgreifend beteiligen, um latente Unzufriedenheit und unausgesprochene Wünsche zu Radverkehrsthemen zu identifizieren

Radverkehrsbezogene Planungsproteste sind häufig Ausdruck einer latenten Unzufriedenheit mit der bestehenden Verkehrssituation. Daher sollten Verkehrsplaner*innen proaktiv versuchen, ein präziseres Verständnis der Bedürfnisse und Unzufriedenheiten zu erlangen, die es innerhalb der Zivilgesellschaft gibt, bevor diese offen artikuliert werden.

Für die kommunale Verwaltung ist es erstrebenswert, von zivilgesellschaftlichen Anliegen und Ideen nicht nur über Beteiligungsformate im Rahmen von Planungsvorhaben oder über Protestaktionen zu erfahren. Durch vorgreifende Partizipationsformen können unausgesprochene Wünsche von Bürger*innen aufgenommen und Unzufriedenheiten mit bestehenden Verkehrssituationen identifiziert werden. Unterstützt von einer fachlichen Abwägung können diese zivilgesellschaftlichen Meinungsäußerungen zu Impulsen für neue Radverkehrsplanungen werden. Die Grundprämisse dieses Ansatzes ist, dass die Planung nicht darauf wartet, dass Bürger*innen ihre radverkehrsbezogenen Anliegen an die Stadtverwaltung herantragen, sondern proaktiv versucht, mit der Stadtbevölkerung in den Austausch zu kommen.

Eine mögliche Umsetzung dieses Ansatzes könnte über die Koordinierungsstelle erfolgen, die den Kontakt zur Zivilgesellschaft durch regelmäßige Präsenz in verschiedenen Teilen einer Stadt sucht. Dabei können Bevölkerungsgruppen angesprochen werden, die die Beteiligungsangebote im Rahmen von Planungsvorhaben aus unterschiedlichen Gründen eher nicht wahrnehmen. Dass im Zuge einer vorgreifenden Beteiligung möglicherweise auch Anliegen geäußert werden, deren primärer Fokus nicht auf dem Radverkehr oder anderen Mobilitätsthemen liegt, sollte einkalkuliert werden. Solche Impulse sollten nicht ignoriert werden, sondern an die zuständigen Sachgebiete innerhalb der Verwaltung weitergeleitet werden.

8. Formate für den interkommunalen Austausch etablieren

Städte stehen im Kontext der Förderung des Radverkehrs, des Umgangs mit verschiedenen zivilgesellschaftlichen Interessengruppen sowie der Positionierung in hitzig geführten verkehrspolitischen Debatten vor ähnlichen Herausforderungen, weshalb ein Erfahrungsaustausch zu neuen Impulsen führen kann.

Erstrebenswert ist eine Plattform für den bundesweiten Austausch zwischen Vertreter*innen aus den kommunalen Verwaltungen. Da Kommunalverwaltungen mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind, empfiehlt sich ein solcher Austausch, beispielsweise über den Umgang mit zivilgesellschaftlichen Akteur*innen, die öffentliche Legitimation von Radverkehrsmaßnahmen und das Konfliktmanagement zwischen verschiedenen Interessengruppen. Im Rahmen dieses institutionalisierten Dialogs können bewährte Strategien in größerem Maßstab etabliert und nicht tragfähige Handlungsansätze identifiziert werden. Darüber hinaus bietet ein solcher Austausch die Möglichkeit, gemeinsam an Konfliktlösungsstrategien zu arbeiten. Mit Vertreter*innen aus Städten außerhalb Deutschlands, die im Hinblick auf ihre Radverkehrspolitik als besonders

progressiv gelten und häufig als Referenzbeispiele herangezogen werden, sollten nach Möglichkeiten Kontakte gepflegt werden, die die kommunale Planung um weitere Impulse bereichern.

9. Individuelle Strategien erarbeiten

Die Voraussetzungen für die Förderung des Radverkehrs und den Umgang mit den Forderungen zivilgesellschaftlicher Initiativen sind in jeder Stadt unterschiedlich. Kommunale Entscheidungsträger*innen sollten dies berücksichtigen und ihr planerisches Handeln und ihre Kommunikationsstrategie an den lokalen Kontext anpassen.

Grundlegende Parameter wie die Bevölkerungszusammensetzung, die Stadtmorphologie und die Topografie, aber auch verkehrsspezifische Faktoren wie der Modal Split, die bestehende Verkehrsinfrastruktur und die generelle Grundstimmung zum Thema Radverkehr sind zu unterschiedlich, als dass die Strategie der kommunalen Verwaltung ohne Anpassung von einer Stadt auf die andere übertragen werden kann. Außerdem verfügen Städte über sehr unterschiedliche Netzwerke an Akteur*innen, die jeweils individuelle Protestgeschichten haben. Deshalb sollte die kommunale Verwaltung bei der Entwicklung einer geeigneten Kommunikationsstrategie für Radverkehrsvorhaben analysieren, welche zivilgesellschaftlichen Initiativen in ihrer Stadt aktiv sind und inwieweit es bereits etablierte Formen des Austauschs mit ihnen gibt.

Entscheidend für die Handlungsmöglichkeiten der Stadtverwaltungen sind die kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnisse und die daraus resultierenden Handlungsaufträge für die Stadtverwaltung. Ohne die entsprechenden Anweisungen durch die Kommunalpolitik sind die Ressourcen der Stadtverwaltung zur Förderung des Radverkehrs stark eingeschränkt, da sie nicht die entsprechende Legitimation besitzen. Auch die finanzielle und personelle Ausstattung der Kommunen ist ein wichtiger Faktor, der strategische Anpassungen wie die stärkere Integration der Zivilgesellschaft in die Prozesse der kommunalen (Rad-)Verkehrsplanung beeinflusst.

10. Radverkehrsplanung langfristig, strategisch und integriert denken

Kommunalen Entscheidungsträger*innen muss bewusst sein, dass die Förderung der Radverkehrs auch mit einem entsprechenden Rückhalt aus der Kommunalpolitik und der Zivilgesellschaft nicht von heute auf morgen möglich ist. Auf dem Weg zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr müssen die Kommunen strategisch und vorausschauend agieren.

Radverkehrsmaßnahmen sollten im Rahmen eines strategischen Gesamtplans entwickelt und entsprechend kommuniziert werden. Punktuelle Prestigeprojekte können imageprägend wirken, müssen aber in eine Gesamtstrategie eingebettet sein und dürfen nicht alleine stehen. Erst durch die Schaffung eines durchgängigen Netzes sicherer Radverkehrsanlagen wird das Radfahren von breiten Schichten der Bevölkerung als attraktive Option für die Alltagsmobilität angesehen. Essenziell ist dabei eine integrierte Verkehrsplanung, die die Voraussetzung für den intermodalen Verkehr – also die Verknüpfung der Wege verschiedener Mobilitätsarten – schafft. Außerdem ist es wichtig, auf kooperative Weise mit den Umlandgemeinden zusammenzuarbeiten.

Der langfristige Nutzen jeder umgesetzten Maßnahme ist stets mitzudenken und transparent zu kommunizieren.

Schlussbemerkungen

Die Anpassung der Handlungs- und Kommunikationsstrategien der kommunalen Verwaltung ist als fortlaufender Lernprozess zu verstehen. Es erfordert Zeit und kann Rückschläge beinhalten, die Zusammenarbeit von Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft zu verbessern. Insofern haben die in diesem Policy Paper formulierten Empfehlungen keinen definitiven Charakter, sondern sollen als Denkanstoß und Grundlage für weiterführende Diskussionsbeiträge verstanden werden. Dies bedeutet auch, dass sie durch Erfahrungswerte aus der planerischen Praxis kritisch auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und erweitert werden sollten. Die vorgeschlagenen Richtlinien zielen nicht primär darauf ab, die Entstehung radverkehrsbezogener Planungsproteste unwahrscheinlicher zu machen, was auch nur bedingt erstrebenswert wäre, da diese Proteste Ausdruck zivilgesellschaftlichen Planungsengagements sind.

12. Fazit

Die wesentlichen Erkenntnisse dieser Masterarbeit werden im Folgenden zusammengefasst. Das Resümee zur Rolle von Radverkehrsprotesten im Kontext der kommunale Radverkehrsplanung erfolgt durch die Beantwortung der in Kapitel 1.2 formulierten Teilfragen. Anknüpfungspunkte für weiterführende Forschungsvorhaben werden im abschließenden Ausblick dargelegt.

12.1 Beantwortung der Forschungsfragen

Wie lassen sich radverkehrsbezogene Planungsproteste charakterisieren?

Im Vergleich zu anderen Formen planungsbezogenen Protests beziehen sich radverkehrsbezogene Planungsproteste auffallend häufig auf situative Anlässe und entstehen seltener im Kontext bestehender kommunaler Planungsvorhaben. Typische situative Anlässe sind die Unzufriedenheit mit der bestehenden Verkehrssituation, übergeordnete Trends wie die Auswirkungen des Klimawandels sowie übergeordnete Ziele der Umweltbewegung und der Bewegung zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die im Rahmen von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten formulierten Forderungen haben, anders als bei Planungsprotesten im Allgemeinen, mehrheitlich einen initiativen Charakter, das heißt die Protestträger*innen entwickeln selbstständig Problemlösungsvorschläge. Bei radverkehrsbezogenen Planungsprotesten, die sich auf kommunale Vorhaben beziehen, wird die Planung selten grundsätzlich in Frage gestellt, sondern es werden Forderungen zur inhaltlichen oder prozessualen Änderung der Planung formuliert. Die Protestträger*innen begründen ihr Engagement häufig mit bestehenden Konfliktsituationen (z.B. unsichere Verkehrsführung, die zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen führt), moralischen Grundsätzen (z.B. eine als ungerecht empfundene Verkehrsraumaufteilung) oder den Wirkungen der bestehenden Verkehrssituation (z.B. Lärmbelastung und Luftverschmutzung durch den Kfz-Verkehr). Werden von den Protestierenden eigenständig Problemlösungsansätze formuliert, ist zudem die Betonung der positiven Wirkungen der geäußerten Vorschläge ein zentrales Element des Protestframings. Darüber hinaus ist festzustellen, dass radverkehrsbezogene Planungsproteste zwar überwiegend mit einem positiven Framing des Radverkehrs verbunden sind, es aber insbesondere im Zusammenhang mit kommunalen Planungen auch Proteste gibt, die die Förderung des Radverkehrs in Frage stellen.

Protestierende nutzen eine Vielzahl unterschiedlicher Aktionsformen, um ihren Anliegen Nachdruck zu verleihen. Demonstrative Aktionsformen wie Fahrraddemonstrationen oder die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen sind besonders charakteristisch für radverkehrsbezogene Planungsproteste. Viele der Protestträger*innen nutzen digitale Medien wie eigene Websites oder Social-Media-Plattformen, um über ihre Protestinhalte zu informieren oder um auf Protestaktionen aufmerksam zu machen. Im Rahmen der Analyse der ausgewählten Fallbeispiele wurde zudem deutlich, dass Sammlungen – insbesondere in Form von Bürgerbegehren im Kontext lokaler Radentscheide – sowie die Erarbeitung zivilgesellschaftlicher Konzeptvorschläge eine Besonderheit radverkehrsbezogener Planungsproteste darstellen.

Als Träger*innen von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten fungieren auffällig häufig lokale Vereine und Verbände, die sich über einen längeren Zeitraum mit dem Thema Radverkehr auseinandersetzt und eine entsprechende Expertise aufgebaut haben. Teilweise sind diese, etwa im Falle des ADFC, auch von Politik und Verwaltung bereits als Interessenvertretung der Radfahrer*innen anerkannt. Daneben gibt es aber auch protestspezifische Zusammenschlüsse wie z.B. Initiativen, die lokale Radentscheide initiieren. Radverkehrsbezogene Planungsproteste werden von Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft überwiegend positiv aufgenommen, aber dennoch birgt die planerische Umsetzung von Maßnahmen, die den Forderungen der Protestierenden entsprechen, ein hohes Konfliktpotenzial. Zivilgesellschaftliche Protestträger*innen begleiten den Umsetzungsprozess von Radverkehrsplanungen kritisch, gleichzeitig gibt es in Politik und Zivilgesellschaft Akteur*innen, die eine Förderung des Radverkehrs zu Lasten anderer Mobilitätsformen, insbesondere dem Kfz-Verkehr, ablehnen. Im Kontext der Radverkehrsplanung kommt es häufig zu einer diskursiven Polarisierung, die ein strategisches Vorgehen der kommunalen Verwaltung erfordert.

Inwieweit können zivilgesellschaftliche Akteur*innen mit Protesten Einfluss auf die kommunale Radverkehrsplanung nehmen?

Der Einfluss muss fallspezifisch beurteilt werden. Das Spektrum reicht von Protesten, die praktisch wirkungslos bleiben, über Proteste, die partielle Veränderungen anstoßen, bis hin zu Protesten, die umfassende planerische Reaktionen auslösen, sodass die Protestinhalte zum Anlass für neue Planungsvorhaben werden oder sogar Ausgangspunkt für strukturelle Veränderungen in der kommunalen Radverkehrsplanung sind. Die Einflussmöglichkeiten von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten sind von verschiedenen lokal- und protestspezifischen Faktoren wie den räumlichen Gegebenheiten sowie der Fach- und Kommunikationskompetenz der Protestträger*innen abhängig. Grundvoraussetzung für den Erfolg von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten ist die Bereitschaft von Politik und Verwaltung, sich ernsthaft mit den Forderungen der Protestierenden auseinanderzusetzen und deren Umsetzbarkeit zu prüfen. Die im Rahmen der Bearbeitung der Fallbeispiele geführten Interviews haben verdeutlicht, dass der direkte Kontakt der Protestierenden zu den Planer*innen in der Verwaltung essenziell ist, um Veränderungen zu erreichen. Öffentliche Aktionen können dazu beitragen, Protestinhalte zu verbreiten und Unterstützung in Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft zu mobilisieren.

Welche Strategie sollten kommunale Verwaltungen im Umgang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten verfolgen?

Beim planerischen Umgang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten ist die Handlungsstrategie grundsätzlich den konkreten Gegebenheiten anzupassen, da jeder lokale Kontext und auch jedes Protestgeschehen einzigartig ist. Dennoch lassen sich aus den Erkenntnissen dieser Arbeit Empfehlungen für die kommunale Verwaltung ableiten, die in Form eines Policy Papers zusammengefasst wurden (s. Kapitel 11). Die Vertreter*innen der kommunalen Radverkehrsplanung sollten eine Grundhaltung einnehmen, die Proteste und andere Formen des zivilgesellschaftlichen Engagements für den Radverkehr nicht als Bedrohung, sondern als

Ausdruck von Gegenexpertise anerkennt. Zugleich kann diese Strategie der Deeskalation von Konflikten dienen. Damit kann das in der Verwaltung vorhandene Fachwissen durch neue Impulse ergänzt und bereichert werden. Um zivilgesellschaftliche Radverkehrsexpertise nachhaltig in kommunale Planungsprozesse zu integrieren, bedarf es niedrigschwelliger Dialogplattformen und einer Institutionalisierung des Austauschs zwischen Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft. Die statistische Auswertung im Rahmen dieser Arbeit hat gezeigt, dass radverkehrsbezogene Planungsproteste mehrheitlich situative Protestanlässe haben, die keinen Bezug zu einem bestehenden Planungsvorhaben aufweisen. Die damit zum Ausdruck gebrachte Unzufriedenheit mit planerischem „Nicht-Handeln“ sollte Anstoß für eine voreilende Beteiligung sein, die unausgesprochene Problemdiagnosen und Wünsche innerhalb der Zivilgesellschaft aufdecken kann. Grunddeterminate des planerischen Handelns sollte eine offene und transparente Kommunikationsstrategie sein, wobei die Beiträge des Radverkehrs für gesamtgesellschaftliche Fortschritte hervorgehoben werden sollten. Alle Abwägungsentscheidungen im Rahmen kommunaler Radverkehrsplanungen sollten im Sinne des Gemeinwohls erfolgen.

12.2 Ausblick

Im Rahmen dieser Masterarbeit wurden die Besonderheiten und Wirkmechanismen von radverkehrsbezogenen Planungsprotesten herausgearbeitet. Die gewonnenen Erkenntnisse können durch weitere Fallstudien verifiziert oder falsifiziert werden, um das Wissen über diese Art von Protesten zu erweitern. Die statistische Auswertung von Protestdaten hat sich als effektives Forschungsinstrument erwiesen. Denkbar wäre eine spezifische Erhebung zu radverkehrsbezogenen Planungsprotesten, die entsprechend konkretisierte Untersuchungsschwerpunkte definiert, um etwa das Protestframing genauer untersuchen zu können. Auf diese Weise könnten die problematisierten Anlässe, die vorgebrachten Forderungen sowie die damit verbundenen Argumentationslogiken einer Vielzahl unterschiedlicher Proteste auf einer noch detaillierteren Untersuchungsebene miteinander verglichen werden. Von Interesse wäre z.B., welche Führungsformen im Zusammenhang mit radverkehrsbezogenen Planungsprotesten eingefordert werden. Da sich die Untersuchung auf ausgewählte Großstädte bezieht, wäre es auch interessant, die Betrachtung radverkehrsbezogener Planungsproteste auf Klein- und Mittelstädte auszuweiten. Bei diesen Überlegungen ist jedoch kritisch abzuwegen, ob der dafür erforderliche hohe Ressourcenaufwand durch den Mehrwert solcher Untersuchungen für den planungstheoretischen Diskurs und für die Planungspraxis gerechtfertigt werden würde.

Im Rahmen eines Policy Papers wurden Grundsätze für den Umgang kommunaler Verwaltungen mit zivilgesellschaftlichen Anliegen, die in Form von Protesten artikuliert werden, formuliert. Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Planung und Zivilgesellschaft zu Themen der Radverkehrsplanung und der Verkehrsplanung insgesamt sollten in der Planungsforschung verstärkt diskutiert werden. Die Handlungsempfehlungen des Policy Papers bilden eine Diskussionsgrundlage, sollten aber evaluiert und durch Praxiserfahrungen und weitere fallbezogene Untersuchungen modifiziert und erweitert werden. Darüber hinaus könnte auch eine soziologische Annäherung an den Forschungsgegenstand der radverkehrsbezogenen Planungsproteste einen großen Erkenntnisgewinn liefern. Im Mittelpunkt solcher Arbeiten könnten beispielsweise die Motivationen der Protestierenden, gruppeninterne Prozesse wie die Planung von Protestaktionen oder auch

die Organisationsstruktur stehen. Die Ergebnisse dieser Masterarbeit zeigen, dass die Einbindung des zivilgesellschaftlichen Engagements für den Radverkehr in kommunale Planungsprozesse ein wichtiger Baustein für eine integrative und auch sozial nachhaltige Mobilitätswende sein kann und Formen der Kooperation zwischen Bürgerschaft und Verwaltung forciert werden sollten.

13. Quellenverzeichnis

13.1 Literaturquellen

- Batterbury**, Simon; **Manga**, Alejandro (2021): The sociality of cycling. In: Norcliffe, Glen; Brogan, Una; Cox, Peter; Gao, Boyang; Hadland, Tony; Hanlon, Sheila; Jones, Tim; Oddy, Nicholas; Vivanco, Luis (2021): Abgerufen unter: Routledge Companion to Cycling. Routledge. London. Abgerufen unter: https://www.researchgate.net/publication/354587172_The_sociality_of_cycling (letzter Zugriff: 21.01.2025)
- Battiston**, Alice; **Napoli**, Ludovico; **Bajardi**, Paolo; **Panisson**, André; **Perotti**, Alan; **Szell**, Michael; **Schifanella**, Rossano (2023): Revealing the determinants of gender inequality in urban cycling with large-scale data. EPJ Data Science. Heft 12. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-023-00385-7> (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- Beleites**, Michael (2016): Dicke Luft. Die unabhängige Umweltbewegung in der DDR. Schriftenreihe des Sächsischen Landesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen DDR. Band 16. Evangelische Verlagsanstalt GmbH. Leipzig.
- BBSR** (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (Hrsg.) (2021): Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. BBSR. Bonn. Abgerufen unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket.html> (letzter Zugriff: 30.01.2025)
- Bertram**, Grischa Frederik (2018): „Aber nicht so!“ . Theorie und Praxis, Ansprüche und Wirklichkeiten bürgerschaftlichen Planungsprotests in Berlin 2005 bis 2015. Dissertation. Universität Kassel. Abgerufen unter: <https://kobra.uni-kassel.de/handle/123456789/11073> (letzter Zugriff: 23.01.2025)
- Bertram**, Grischa Frederik (2015): Postdemokratischer Protest? Anlässe und Trägerschaften städtischer Proteste. In: Bitzegeio, Ursula; Mittag, Jürgen; Winterberg, Lars (Hrsg.) (2015): Der politische Mensch. Akteure gesellschaftlicher Partizipation im Übergang zum 21. Jahrhundert. Schriftenreihe interdisziplinäre Perspektiven. Band 1. Dietz. Bonn. S. 75-110.
- Bertram**, Grischa Frederik; **Altrock**, Uwe (2023): Jenseits agonistischer Planungstheorien: Die „Normalität“ von Protesten und ihr Einfluss auf die Konflikttaugung in der räumlichen Planung. In: Raumforschung und Raumordnung. Heft 05/2023. S. 493-508. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.14512/rur.1674> (letzter Zugriff: 23.01.2025)
- Bertram**, Grischa Frederik; **Altrock**, Uwe (2020): Auf dem Weg zur Normalität: Planungsbezogener Protest und planerische Reaktionen. In: Raumforschung und Raumordnung. Heft 02/2020. S. 185-201. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.2478/rara-2019-0059> (letzter Zugriff: 23.01.2025)
- Bertram**, Grischa Frederik; **Kienast**, Gerhard (2024): Beschreibung der Protestdatenbank. Funktionsweise, Inhalte und Merkmalsausprägungen. Nicht öffentliche zugänglich.
- Bertram**, Grischa Frederik; **Kienast**, Gerhard (2023): Planning-Related Protest as a Key to Understanding Urban Particularities. In: Urban Planning. Heft 04/2023. S. 326-339. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.17645/up.v8i4.7088> (letzter Zugriff: 23.01.2025)
- Bijker**, Wiebe E. (1995): Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change. The MIT Press. Cambridge (Massachusetts)/London. Abgerufen unter: https://sciencepolicy.colorado.edu/students/envs_5110/bijker.pdf (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- Bischof**, Susan; **Quent**, Matthias (2017): Was bewegt die Zivilgesellschaft. Protestereignisanalyse als Indikator für soziale Konfliktpotenziale. In: Wissen schafft Demokratie. Heft 1. S. 124–149. Abgerufen unter: <https://www.idz-jena.de/pubdet/wsd1-11> (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- BMDV** (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) (Hrsg.) (2022): Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Fahrradland Deutschland. Abgerufen unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html> (letzter Zugriff: 19.01.2025)
- Borchard**, Rolf Reiner Maria (1992): Die Hamburger Elbchaussee. Die schönste Straße der Welt. Wilhelm Ernst & Sohn.

- Bruno**, Matthew; **Dekker**, Henk-Jan; **Lindenberg Lemos**, Letícia (2021): Mobility protests in the Netherlands of the 1970s: Activism, innovation, and transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions*. Heft 40. S. 521-535. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.001> (letzter Zugriff: 31.01.2025)
- Butzlaff**, Felix (2016): Die neuen Bürgerproteste in Deutschland. Organisatoren, Erwartungen, Demokratiebilder. *Studien des Göttinger Instituts für Demokratieforschung zur Geschichte politischer und gesellschaftlicher Kontroversen*. Band 10. Transcript. Bielefeld. Abgerufen unter: <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/69364> (letzter Zugriff: 24.01.2025)
- Castells**, Manuel (1977): *The Urban Question: A Marxist Approach*. Arnold. London.
- Constantini**, Nicole Marie (2017): The White Bicycle: Performance, Installation Art, and Activism in Ghost Bike Memorials. Dissertation. Louisiana State University. Abgerufen unter: Louisiana State University Louisiana State University. Abgerufen unter: <https://repository.lsu.edu/gradschooldissertations/4462> (letzter Zugriff: 23.01.2025)
- Cox**, Peter (2024): *Cycling Activism. Bike Politics and Social Movements*. Routledge. London.
- Dekker**, Henk-Jan (2022): Between Protest and Counter-Expertise: User Knowledge, Activism, and the Making of Urban Cycling Networks in the Netherlands Since the 1970s. *NTM Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin*. Heft 30. S. 281-309. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.1007/s00048-022-00341-y> (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- Fainstein**, Susan S.; **Fainstein**, Norman I. (1985): Economic Restructuring and the Rise of Urban Social Movements. *Urban Affairs Quarterly*. Heft 02/1985. S. 187-206. Abgerufen unter: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/004208168502100204> (letzter Zugriff: 25.01.2025)
- Feddes**, Fred; **de Lange**, Marjolein; **te Brömmelstroet**, Marco (2020): Hard work in paradise. The contested making of Amsterdam as a cycling city. In: Cox, Peter; Koglin, Till (Hrsg.) (2020): *The Politics of Cycling Infrastructure: Spaces and (In)Equality*. Policy Press. S. 133-156. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.1332/policypress/9781447345152.003.0008> (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- FGSV** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. FGSV-Verlag. Köln.
- FGSV** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RAST 06. FGSV-Verlag. Köln.
- Fraunholz**, Uwe (2002): Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik. *Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft*. Band 156. Vandenhoeck & Ruprecht. Göttingen. Abgerufen unter: https://digi20.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb00046090_00001.html (letzter Zugriff: 21.01.2025)
- Freie und Hansestadt Hamburg** (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) (Hrsg.) (2022): ReStra. Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/die-themen-der-behoerde/grundlagen-strassenwesen/restra-193078> (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- Furness**, Zachary Mooradian (2010): *One Less Car. Bicycling and the Politics of Automobility*. Temple University Press. Philadelphia. Abgerufen unter: <https://www.jstor.org/stable/j.ctt14bs7fb> (letzter Zugriff: 24.01.2025)
- Furness**, Zachary Mooradian (2007): Critical Mass, Urban Space and Vélocity. *Mobilities*. Heft 2. S. 299-319. Abgerufen unter: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17450100701381607> (letzter Zugriff: 24.01.2025)
- Furness**, Zachary Mooradian (2005): „Put the fun between your legs!“: The politics and counterulture of the bicycle. Dissertation. University of Pittsburgh. Abgerufen unter: <http://d-scholarship.pitt.edu/10058/> (letzter Zugriff: 20.01.2025)
- Gestring**, Norbert; **Ruhne**, Renate; **Wehrheim**, Jan (2014): Einleitung. In: Gestring, Norbert; Ruhne, Renate; Wehrheim, Jan (Hrsg.) (2014): *Stadt und soziale Bewegungen*. Springer VS. Wiesbaden. S. 7-21. Abgerufen unter: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-01398-1> (letzter Zugriff: 24.01.2025)
- Giugni**, Marco G. (1998): Was It Worth the Effort? The Outcomes and Consequences of Social Movements. In: *Annual Review of Sociology*. Heft 24. S. 371-393. Abgerufen unter: <https://www.jstor.org/stable/223486> (letzter Zugriff: 22.01.2025)

Golub, Aaron (2016): Is the Right to Bicycle a Civil Right? Synergies and Tensions Between the Transportation Justice Movement and Planning for Bicycling. In: Golub, Aaron; Hoffman, Melody; Lugo, Adonia; Sandoval, Gerardo (Hrsg.) (2016): *Bicycle Justice and Urban Transformation: Biking for All?* Routledge. London.

Goodwin, Jeff; **Jasper**, James M. (2014): The Social Movements Reader. Cases and Concepts. Blackwell Readers in Sociology. Band 12. Wiley-Blackwell. Abgerufen unter: <https://ebookcentral-1proquest-1com-14da9i9zs327c.han.ub.uni-kassel.de/lib/unikassel/detail.action?docID=1818237#> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Halbrock, Christian (1992): Beginn einer eigenständigen Umweltbewegung in der DDR. In: Rüddenklau, Wolfgang (Hrsg.) (1992): *Störenfried. DDR-Opposition 1986-1989; mit Texten aus den „Umweltblättern“.* S. 43-51.

Hardinghaus, Michael (2021): InfRad: Infrastruktur als Einflussfaktor auf den Radverkehr. In: Klein, Tobias (Hrsg.) (2021): Radverkehrsinfrastruktur – Baustein der Verkehrswende. Gemeinsame Abschlusspublikation des NRVP-Forschungsbegleitkreises „Förderschwerpunkt Infrastruktur“. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin. S. 16-23. Abgerufen unter: <https://difu.de/publikationen/2021/radverkehrsinfrastruktur-baustein-der-verkehrswende> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Hesse, Markus; **Kühn**, Manfred (2023): Planungskonflikte in der pluralistischen Demokratie. Raumforschung und Raumordnung. Heft 81. S. 422-436. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.14512/rur.1710> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Holt, Richard (1990): *Sport and the British. A modern history.* Clarendon Press. Oxford.

Horton, Dave (2009): Social Movements and the Bicycle. Abgerufen unter: <https://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Hummel, Sebastian; **Klein**, Tobias (2021): Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen. Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs. In: Klein, Tobias (Hrsg.) (2021): Radverkehrsinfrastruktur – Baustein der Verkehrswende. Gemeinsame Abschlusspublikation des NRVP-Forschungsbegleitkreises „Förderschwerpunkt Infrastruktur“. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin. S. 69-76. Abgerufen unter: <https://difu.de/publikationen/2021/radverkehrsinfrastruktur-baustein-der-verkehrswende> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Kern, Thomas (2008): *Soziale Bewegungen. Ursachen, Wirkungen, Mechanismen.* VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.

Köhren, Leonie (2019): Ein neues Gesicht für Frankfurt. Die Bedeutung der Postmoderne für die Wiederentdeckung des Stadtraums und einer identitätsstiftenden städtischen Architektur im ausgehenden 20. Jahrhundert. [arthistoricum.net](https://doi.org/10.11588/arthistoricum.584), Universitätsbibliothek Heidelberg. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.11588/arthistoricum.584> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Kühn, Manfred; **Sommer**, Christoph (2023): Konflikte und Partizipation in der Planung: ein Forschungsansatz. Working Paper. Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS). Erkner. Abgerufen unter: <https://www.econs-tor.eu/bitstream/10419/273404/1/185234864X.pdf> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Kuscher, Philipp (2023): Beschleunigung von öffentlichen Planungsverfahren. Herausforderungen für die kommunale Radverkehrsplanung auf dem Weg zur verbesserten Zusammenarbeit. *Verwaltung & Management.* Heft 02/2023. S. 81-89. Abgerufen unter: <https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0947-9856-2023-2-81.pdf> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Kwiatkowski, Michał Adam (2024): Bicycle critical mass events 30 years on – are they an urban mobility movement or a bicycle festival? In: *Environmental & Socio-economic Studies.* Heft 02/2024. S. 28-39. Abgerufen unter: <https://orcid.org/0000-0002-4708-7508> (letzter Zugriff: 23.01.2025)

Lahusen, Christian (2012): Soziale Bewegungen. In: Mau, Steffen; Schöneck, Nadine (Hrsg.) (2012): *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands.* VS Verlag Für Sozialwissenschaften. Wiesbaden. S. 717-729. Abgerufen unter: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-531-18929-1_49 (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Leininger, Felix Fidel (2021): Die Radentscheid-Bewegung in Deutschland - Aushandlung und Umsetzung zwischen Bürger:innenengagement und kommunaler Praxis. Diplomarbeit. Technische Universität Wien. Abgerufen unter: <https://repositum.tu-wien.at/handle/20.500.12708/17324> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Levels, Annika (2020): (Re-) claiming urban streets: The conflicting (auto)mobililities of cycling and driving in Berlin and New York. In: *The Journal of Transport History.* Heft 03/2020. S. 381-401. Abgerufen unter: <https://journals-1sagepub-1com-1od1fgfzs3528.han.ub.uni-kassel.de/doi/full/10.1177/0022526620941200> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Leyendecker, Katja (2020): What constructs a cycle city? A comparison of policy narratives in Newcastle and Bremen. In: Cox, Peter; Koglin, Till (Hrsg.) (2020): The Politics of Cycling Infrastructure: Spaces and (In)Equality. Policy Press. S. 113-132. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.1332/policypress/9781447345152.003.0007> (letzter Zugriff: 23.01.2025)

Lopez, Audrey Louise (2020): Winds of Change: New Women and the Bicycle around the Turn of the Twentieth Century. In: Footnotes. A Journal of History. Heft 4. S. 104-129. Abgerufen unter: <https://journals.librarypublishing.arizona.edu/uhistjrn/article/id/619/> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Marks, Patricia (1990): Bicycles, Bangs, and Bloomers: The New Woman in the Popular Press. University Press of Kentucky. Lexington.

Mayer, Margit (2014): Soziale Bewegungen in Städten - städtische soziale Bewegungen. In: Gestring, Norbert; Ruhne, Renate; Wehrheim, Jan (Hrsg.) (2014): Stadt und soziale Bewegungen. Springer VS. Wiesbaden. S. 25-42. Abgerufen unter: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-01398-1> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Mayer, Margit (2008): Städtische soziale Bewegungen. In: Roth, Roland; Rucht, Dieter (Hrsg.) (2008): Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch. Campus. Frankfurt a.M. S. 293-318.

McClintock, Hugh (1992): The Bicycle and City Traffic : Principles and Practice. Belhaven Press. London.

Menzl, Marcus (2014): Nimby-Proteste - Ausdruck neu erwachten Partizipationsinteresses oder eines zerfallenden Gemeinwesens? In: Gestring, Norbert; Ruhne, Renate; Wehrheim, Jan (Hrsg.) (2014): Stadt und soziale Bewegungen. Springer VS. Wiesbaden. S. 65-81. Abgerufen unter: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-01398-1_4 (letzter Zugriff: 26.01.2025)

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.) (2021): LRV 2030. Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt. Abgerufen unter: https://mid.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MID/Infrastruktur/Radverkehr/LRV-2030/LRV_2030_02-2021.pdf (letzter Zugriff: 19.01.2025)

Monheim, Heiner; **Monheim-Dandorfer**, Rita (1990): Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Rasch und Röhrling. Hamburg.

Mössner, Samuel; **Gomes de Matos**, Catarina (2015): Urbane Proteste und lokale Demokratie. In: Othengrafen, Frank; Sondermann, Martin (Hrsg.) (2015): Städtische Planungskulturen im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen. Planungsrundschau 23. Altrock Verlag. Berlin. S. 327-341.

Neumann, Peter (2007): Bürgerbegehren und Bürgerentscheid. In: Mann, Thomas; Püttner, Günter (Hrsg.) (2007): Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis. Band 1: Grundlagen und Kommunalverfassung. Springer. Berlin/Heidelberg. S. 353-377. Abgerufen unter: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-540-68884-6_18 (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Opp, Karl-Dieter (1996): Gesellschaftliche Krisen, Gelegenheitsstrukturen oder rationales Handeln? Ein kritischer Theorienvergleich von Erklärungen politischen Protests. Zeitschrift für Soziologie. Heft 3. S. 223–242. Abgerufen unter: <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/zfsoz-1996-0304/html?lang=de&csrltid=AfmBOoosIlr5EcBSpOhhz-bAT7Z8GXC95UStUtqzbFusysp17fevMPJi> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Othengrafen, Frank; **Sondermann**, Martin (2015): Städtische Planungskulturen im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen. Planungsrundschau 23. Altrock Verlag. Berlin.

Rérat, Patrick; **Wyss**, Ursula; **Liebi**, Michael; **Lehmann**, Christine (2024): Velowende. Für eine lebendige Stadt. Rüffer & Rub. Zürich.

Roth, Roland; **Rucht**, Dieter (2008): Einleitung. In: Roth, Roland; Rucht, Dieter (Hrsg.) (2008): Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch. Campus. Frankfurt a.M. S. 9-38.

Rucht, Dieter (2006): Politischer Protest in der Bundesrepublik Deutschland: Entwicklungen und Einflussfaktoren. In: Hoecker, Beate (Hrsg.) (2006): Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. Eine studienorientierte Einführung. Verlag Barbara Budrich. Leverkusen. S. 184-208.

Rucht, Dieter (2001): Protest in der Bundesrepublik. Strukturen und Entwicklungen. Campus. Frankfurt a.M./New York.

Rucht, Dieter; **Hocke**, Peter; **Oremus**, Dieter (1995): Quantitative Inhaltsanalyse. Warum, wo, wann und wie wurde in der Bundesrepublik protestiert? In: von Alemann, Ulrich (Hrsg.) (1995): Politikwissenschaftliche Methoden. Grundriss für Studium und Forschung. Westdeutscher Verlag. Opladen. S. 261-291.

Schäfer, Karsten (2020): Volle Fahrt Richtung Verkehrswende. Wie Fahrradentscheide als direktdemokratisches Instrument die Republik erobern. GWP – Gesellschaft. Wirtschaft. Politik. Heft 02/2020. S. 149-155. Abgerufen unter: <https://www.budrich-journals.de/index.php/gwp/article/view/35378> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Schwierz, Kristin (2022): Alle Macht den Zweirädern! Radentscheide und das Revival des Bürgerbegehrrens. Común. Magazin für stadtpolitische Interventionen. Heft 6. Abgerufen unter: <https://comun-magazin.org/download/> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Snow, David A.; **Trom**, Danny (2002): The Case Study and the Study of Social Movements. In: Klandermans, Bert; Staggenborg, Suzanne (Hrsg.) (2002): Methods of social movement research. University of Minnesota Press. Minneapolis. S. 146-172.

Stoffers, Manuel (2021): Fietsactivisme in Nederland. In: Agora Magazine. 2021. S. 7-9. Abgerufen unter: <https://agora-magazine.org/fietsactivisme-in-nederland/> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Strüver, Anke (2015): Critical Mass als performative Kritik der städtischen Verkehrspolitik? Fahrradfahren mit Judith Butler auf dem Gepäckträger. sub\urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung. Band 3. Heft 3. 2015. S. 33-50. Abgerufen unter: <https://zeitschrift-suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/204/338#content> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Tarrow, Sidney G. (2011): Power in movement. Social movements and contentious politics. Cambridge University Press. Cambridge

Timmermann, Heinz (1973): Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933. Czwalina. Ahrensburg bei Hamburg.

Uitermark, Justus; **Nicholls**, Walter; **Loopmans**, Maarten (2012): Cities and Social Movements: Theorizing beyond the Right to the City. In: Environment and Planning A: Economy and Space. Heft 11/2022. S. 2546-2554. Abgerufen unter: <https://dare.uva.nl/search?identifier=334e7813-b513-491b-b06b-a6d90643fe49> (letzter Zugriff: 23.01.2025)

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. Abgerufen unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

von Schneidemesser, Dirk (2021): Öffentliche Mobilität und neue Formen der Governance: das Beispiel Volksentscheid Fahrrad. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.) (2021): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Springer Fachmedien. Wiesbaden. S. 139-163. Abgerufen unter: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-32106-2_6 (letzter Zugriff: 24.01.2025)

von Staden, Julia (2020): Stuttgart 21 - eine Rekonstruktion der Proteste. soziale Bewegungen in Zeiten der Postdemokratie. Soziale Bewegung und Protest. Band 3. Transcript. Bielefeld.

Walter, Andrea (2015): Lokale Lobbyisten oder Mitgestalter der Politik vor Ort? Wie Akteure organisierter Zivilgesellschaft auf lokaler Ebene ihre Rolle als politische Interessensvertreter verstehen. In: Bitzegeio, Ursula; Mittag, Jürgen; Winterberg, Lars (Hrsg.) (2015): Der politische Mensch. Akteure gesellschaftlicher Partizipation im Übergang zum 21. Jahrhundert. Schriftenreihe interdisziplinäre Perspektiven. Band 1. Dietz. Bonn. S. 257-283.

Walter, Franz (2013): Bürger in Bewegung. Zur Einführung. In: Marg, Stine; Geiges, Lars; Butzlaff, Felix; Walter, Franz (Hrsg.) (2013): Die neue Macht der Bürger. Rowohlt. Reinbek. S. 9-13.

Walvin, James (1978): Leisure and society 1830-1950. Themes in British social history. Longman. London.

Warren, Mark E. (2021): Democracy and Association. Princeton University Press. Princeton.

Williams, Dana M. (2018): Happiness and Freedom in Direct Action: Critical Mass Bike Rides as Ecstatic Ritual, Play, and Temporary Autonomous Zones. In: Leisure Studies. Heft 37. S. 589-602. Abgerufen unter: <https://works.hcommons.org/re-cords/9hjyk-dj247#description-heading> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

Wolf, Winfried (2017): Abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands. PapyRossa Verlag, Köln.

13.2 Onlinequellen

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2025a): Gute Gründe für Tempo 30. Abgerufen unter: <https://www.adfc.de/artikel/gute-gruende-fuer-tempo-30> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2025b): Modale Filter beruhigen Quartiere und schaffen Platz. Abgerufen unter: <https://www.adfc.de/artikel/modale-filter-beruhigen-quartiere-und-schaffen-platz> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2025c): Über uns. Abgerufen unter: <https://www.adfc.de/ueber-uns> (letzter Zugriff: 24.01.2025)

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2021): Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Abgerufen unter: <https://www.adfc.de/artikel/verwaltungsvorschrift-zur-strassenverkehrs-ordnung> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club): Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) (Hrsg.) (2021): Förderung des Radverkehrs in Städten + Gemeinden. Dokumentation N° 158. Abgerufen unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Doku-158-Radverkehr-DStGB-ADFC_comp.pdf (letzter Zugriff: 20.01.2025)

ADFC Frankfurt (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Frankfurt) (2018): Radentscheid Frankfurt. Abgerufen unter: <https://www.adfc.de/artikel/radentscheid-frankfurt> (letzter Zugriff: 06.01.2025)

ADFC Frankfurt (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Frankfurt) (2017): Was ist das? Ein Sharrows! Abgerufen unter: https://www.adfc-frankfurt.de/2017/12/politik-verkehr/00359_heiteres-verkehrszeichen-raten-was-ist-das-ein-sharrow/ (letzter Zugriff: 20.01.2025)

ADFC Hamburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Hamburg) (2024): ADFC Hamburg. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/@AdfcHamburg> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

ADFC Hamburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Hamburg) (2021): Umbau Elbchaussee: Deutliche Verbesserungen fürs Rad, aber kritische Abschnitte. Abgerufen unter: <https://hamburg.adfc.de/pressemittelung/umbau-elbchaussee-deutliche-verbesserungen-fuers-rad-aber-kritische-abschnitte> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

ADFC Hamburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Hamburg) (2018a): Elbchaussee: ADFC bezeichnet Planungen der Stadt als absurd. Abgerufen unter: <https://web.archive.org/web/20181102105645/https://hamburg.adfc.de/news/elbchaussee-adfc-bezeichnet-planungen-der-stadt-als-absurd/> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

ADFC Hamburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Hamburg) (2018b): Facebookbeitrag vom 11. November 2018. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/AdfcHamburg/posts/pfbid02F9QfoB1xo8kPPKswnh7QCjeotgvWGXd25cCvMSmfoCSZQLqjVSvTQVwDgen5Ql> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

ADFC Hamburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Hamburg); **Hamburg dreht sich** (2018): Befahrung der Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/events/862145857325673/> (letzter Zugriff: 30.12.2024)

ADFC Leipzig (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Leipzig) (2025): Über den ADFC Leipzig. Abgerufen unter: <https://leipzig.adfc.de/ueber-uns> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

ADFC Leipzig (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Leipzig) (2021): So viele gute Gründe dank Radwegen auf dem Leipziger Innenstadtring. Abgerufen unter: <https://leipzig.adfc.de/artikel/so-viele-gute-gruende-dank-radwegen-auf-dem-leipziger-innenstadtring> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

ADFC Leipzig (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Leipzig) (2010): Positionspapier des ADFC Leipzig zur Entfernung der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h auf dem Innenstadtring. Abgerufen unter: https://leipzig.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/leipzig/user_upload/Positionspapier_Promenadenring_31.05.2010.pdf (letzter Zugriff: 10.01.2025)

ADFC Leipzig (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Leipzig); **Verkehrswende Leipzig** (2023): „Danke Stadt Leipzig“ – Pop-Up Bikeline & Die-in am 9.5.2023. Abgerufen unter: <https://verkehrswende-le.de/danke-stadt-leipzig-pop-up-bikelane-die-in-am-9-5-2023/> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Ammer, Kai (2017): Osterstraße autofrei! Bewegt Hamburg neu. Abgerufen unter: <https://osterstrasseautofrei.wordpress.com/> (letzter Zugriff: 30.12.2024)

Bezirksversammlung Altona (2020): Gute Planung statt eiliger Entscheidungen - Stellungnahme zur Zweitverschickung Elbchaussee Abschnitt Manteuffelstraße-Parkstraße Antrag der Fraktionen von GRÜNE und SPD (NEUFASSUNG). Abgerufen unter: <https://bv-hh.de/altona/documents/gute-planung-statt-eiliger-entscheidungen-stellungnahme-zur-zweitverschickung-elbchaussee-abschnitt-manteuffelstrasse-parkstrasse-antrag-der-fraktionen-von-gruene-und-spd-neufassung-5540> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.) (Hrsg.) (2023): Radverkehr selber machen! Wie wir Politik und Verwaltung in unseren Städten und Kommunen zum Handeln bewegen. BUND-Handbuch. Abgerufen unter: <https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/radverkehr-selber-machen/> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Butter, Eric (2021): Petition für regelmäßige autofreie Sonntage auf dem Innenstadtring. Abgerufen unter: <https://greenwire.greenpeace.de/greenpeace-leipzig/inhalt/petition-fuer-regelmaessige-autofreie-sonntage-auf-dem-innenstadtring> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

CDU-Faktion Frankfurt am Main; DIE GRÜNEN im Römer; SPD-Faktion im Römer (2019): Fahrradstadt Frankfurt am Main. Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von CDU, SPD und GRÜNEN zur Vorlage M 47/19. Abgerufen unter: https://www.stvv.frankfurt.de/download/NR_895_2019.pdf (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Changing Cities e.V. (2025a): #BundesRad. Abgerufen unter: <https://www.bundesrad.org/> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Changing Cities e.V. (2025b): Radentscheide in Deutschland. Abgerufen unter: <https://changing-cities.org/radentscheide/> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Critical Mass Leipzig (2025): Critical Mass Leipzig. Facebook. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/p/Critical-Mass-Leipzig-100064639093660/> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Decker, Kerstin (2022): Autofahrer müssen für Radler eine Spur abgeben. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_fbe26f7345a6729479770183884cae359d5b4d49 (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Dekant, Thilo (2021): Kommunikationsformen zwischen Wissenschaft und Politik I: Das Policy-Paper. Abgerufen unter: <https://userblogs.fu-berlin.de/macht-forschung-politik/2021/01/28/kommunikationsformen-zwischen-wissenschaft-und-politik-i-das-policy-paper/> (letzter Zugriff: 26.01.2025)

Die Linke (Fraktion Hamburg-Nord) (2019): Termin | Elbchaussee wird Fahrradstraße. Kurs Fahrradstadt - große Verkehrswende-Demo. Abgerufen unter: <https://www.linksfraktion-nord.de/topmeldung-im-detail/termin-elbchaussee-wird-fahrradstrasse0/> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Dörrenberg, Clemens; Leclerc, Florian (2018): Mehr für den Radverkehr tun. Frankfurter Initiative sammelt Unterschriften für ein Bürgerbegehren. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_7536a8bc5d1d9dbe5d0722753bfeacd4a8d619fb (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Dunte, Andreas (2021): "Beim Thema Radverkehr kommt die Wirtschaft nicht vor". Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_6d1bc3daa9e393791d486b30580a7fa3bc74e87a (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Frankfurter Neue Presse (2021): Autos ignorieren Überholverbot - Mehr Radwege am Stadtrand - Der Mainkai wird im Sommer markiert. Frankfurter Neue Presse. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FNP_90ed2835355a624b55b937753fb65eb8a5f7def0 (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Frankfurter Neue Presse (2019b): Freie Fahrt für freie Radler. Radentscheid Frankfurt baut Wege aus - Dezernent spricht von "neuer Seite der Verkehrspolitik". Frankfurter Neue Presse. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FNP_1a4ca814900fd06809a06000932f51e49857418e (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Frankfurter Rundschau (2019): Zeitenwende beim Radfahren. Die Koalition im Römer einigt sich mit dem Radentscheid Frankfurt auf eine umfassende Förderung des Radverkehrs, auch zulasten der Autofahrer. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_97ed3123fcec0b460812f6f18e60ffe31eb1b716 (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Freie und Hansestadt Hamburg (2024a): Das bisherige Verfahren. Abgerufen unter: <https://beteiligung.hamburg/elbchaussee2/node/4730.html> (letzter Zugriff: 28.12.2024)

Freie und Hansestadt Hamburg (2024b): Elbchaussee-Dialog: Für ein besseres Miteinander. Abgerufen unter: <https://beteiligung.hamburg/elbchaussee2/index.html> (letzter Zugriff: 29.12.2024)

Freie und Hansestadt Hamburg (2024c): Entwürfe vergleichen. Abgerufen unter: <https://beteiligung.hamburg/elbchaussee2/entwuerfe-raster.html> (letzter Zugriff: 29.12.2024)

Freie und Hansestadt Hamburg (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) (2023): Grundnetz der Hauptverkehrsstraßen und Bundesautobahnen. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/hauptverkehrsstraßen-193350> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Freitag, Michael (2019): ADFC Leipzig und Fridays for Future: Die 48-Stunden-Demo am Bahnhof hat begonnen + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2019/06/ADFC-Leipzig-und-Fridays-for-Future-Die-48-Stunden-Demo-am-Bahnhof-hat-begonnen-Video-283184> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Freitag, Michael; Julke, Ralf (2023): Kristina Weyh zur Neuordnung des Verkehrs vorm Hauptbahnhof: Das ist ein Gebot der Vernunft + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/04/kristina-weyh-zur-neuordnung-des-verkehrs-vorm-hauptbahnhof-gebot-verunft-528098> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Gefeller, Elisabeth; **Würz**, Anika (2023): Elbchaussee: Umbau für Radfahrer gelungen? Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/HA_c15c275629d342e1746d201ba81c997e93b6b247 (letzter Zugriff: 02.01.2024)

Giebeler, Bertram (2019): Jetzt endlich beschlossen: "Fahrradstadt Frankfurt am Main"! Stadtverordnetenversammlung segnet Einigung der Römer-Koalition mit dem Radentscheid ab! Abgerufen unter: https://www.adfc-frankfurt.de/2019/08/politik-verkehr/00413_jetzt-endlich-beschlossen-fahrradstadt-frankfurt-am-main/ (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Giebeler, Bertram (2018): Radentscheid: Unterschriftensammlung läuft auf Hochtouren! Frankfurter/-innen, ob im ADFC oder nicht, nutzt die Chance! Abgerufen unter: https://www.adfc-frankfurt.de/frankfurt-aktuell/ausgaben/2018-03/2018_3_06_radentscheid_unterschriftensammlung/ (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Großer, Annemarie (2024): Die Vision des Ökolöwen: Ein grüner Innenstadtring. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2024/01/die-vision-des-ökolöwen-grüner-innenstadtring-570919> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Hamburg dreht sich (2024): HAMBURG DREHT SICH. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/HamburgDrehtSich> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Hamburg dreht sich (2018a): Facebookbeitrag vom 27. März 2018. Abgerufen unter: [https://www.facebook.com/Hamburg-Dreh-Sich/posts/pfbid031k3sXMv1EEiyVx1Uj1D2MUQCKAs3RA1hvcPAHjxdmqtzbA61RDLD1xr5oKrZC4j8l?__cft__\[0\]=AZU2iP7gy9YzxR8RQacjm2yv0Qz91LUOm_5LhpdL6lxECBSN-9sK8cHoGW8F0ZyjAJzsYGcD_J7AU1pwNA16oIxZ34-QcwD_MUU7HlfqIcfnu](https://www.facebook.com/Hamburg-Dreh-Sich/posts/pfbid031k3sXMv1EEiyVx1Uj1D2MUQCKAs3RA1hvcPAHjxdmqtzbA61RDLD1xr5oKrZC4j8l?__cft__[0]=AZU2iP7gy9YzxR8RQacjm2yv0Qz91LUOm_5LhpdL6lxECBSN-9sK8cHoGW8F0ZyjAJzsYGcD_J7AU1pwNA16oIxZ34-QcwD_MUU7HlfqIcfnu) gJu6dWm2ive6vBT_jdS65KwiF9O2Z6C19GxBqdw81U4HP15NFPHVGtvMMsNQig&__tn__=%2CO%2CP-R (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Hamburg dreht sich (2018b): Aufruf zum Einsatz gegen ambitionslose Elbchaussee-Planung. Abgerufen unter: <https://web.archive.org/web/20181111120415/https://hamburg-dreht-sich.de/aufruf-zum-einsatz-gegen-ambitionslose-elbchausseeplanung/> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Hamburger Abendblatt (2018): Die Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://www.abendblatt.de/nachrichten/article214231749/Die-Elbchaussee.html> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Hempel, Franz (2021): „Das Fahrrad ist unschlagbar“. Abgerufen unter: <https://www.luhze.de/2021/05/19/das-fahrrad-ist-un-schlagbar/> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

HMWV (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) (Hrsg.) (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Abgerufen unter: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/11/241107_AGNH_Leitfaden_Fahrradab-stellanlagen_web.pdf (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Hübner, Malte (2025): Die nächste Masse ist ganz nah. Die Critical-Mass-Bewegung ist in beinahe jeder größeren Stadt zu Hause. Abgerufen unter: <https://criticalmass.in/citylist> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

John, Alexander (2019): Platz schaffen - 48-Stunden-Demo für Verkehrswende in Leipzig. Abgerufen unter: <https://leipzig.adfc.de/veroeffentlichung/platz-schaffen-48-stunden-demo-fuer-verkehrswende-in-leipzig> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Julke, Ralf (2024a): CDU-Vorstoß gegen Radwege auf dem Ring: Wirtschaftskammern als CDU-Lobby und Kritik von ADFC und Verkehrswende. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2024/12/cdu-vorstoss-gegen-radwege-auf-dem-ring-wirtschaftskammern-als-cdu-lobby-und-kritik-von-adfc-und-verkehrswende-612151> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Julke, Ralf (2024b): Der Ring ist für Autos da! CDU-Faktion will die Radfahrstreifen auf dem Promenadenring wieder weg haben. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2024/12/ring-autos-cdu-fraktion-radfahrstreifen-promenadenring-weg-haben-611800> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Julke, Ralf (2024c): Der Stadtrat tagte: Radfahrer können nicht von Hauptverkehrsstraßen verbannt werden + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2024/04/der-stadtrat-tagte-radfahrer-koennen-nicht-von-hauptverkehrstrassen-verbannt-werden-587262> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Julke, Ralf (2023a): Ab Oktober: Grüner Radfahrstreifen vor dem Hauptbahnhof wird bis zur Lohrstraße verlängert + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2023/09/ab-oktober-gruner-radfahrstreifen-hauptbahnhof-lohrstrasse-verlangerung-553079> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Julke, Ralf (2023b): Es werde grün: Ab Montag wird der Ringabschnitt vom Hauptbahnhof bis zur Lohrstraße markiert. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2023/10/es-werde-grun-montag-ringabschnitt-hauptbahnhof-lohrstrasse-markierung-557659> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Julke, Ralf (2023c): Neue Ampelschaltung, neuer Verkehrsfluss: Nach Ostern kommt vorm Hauptbahnhof der erste Radweg auf die Straße + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/04/neue-am-pelschaltung-neuer-verkehrsfluss-vorm-hauptbahnhof-kommt-erster-radweg-strasse-526027> (letzter Zugriff: 29.01.2025)

Julke, Ralf (2023d): Neue Verkehrslösung vorm Hauptbahnhof: Drei Linke-Stadträte haben ein paar Fragen. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/04/neue-verkehrsloesung-vorm-hauptbahnhof-drei-linke-stadtraete-fragen-526409> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Julke, Ralf (2023e): SPD Leipzig zur Umgestaltung vor dem Hauptbahnhof: Vielleicht war's schlechte Kommunikation? + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/04/spd-leipzig-zur-umgestaltung-vor-dem-hauptbahnhof-vielleicht-schlechte-kommunikation-528394> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Julke, Ralf (2023f): Verkehrskonflikte auf dem Innenstadtring: Vorm Hauptbahnhof zeigt die neue Verkehrsraumaufteilung schon Wirkung. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/11/verkehrskonflikte-auf-dem-innenstadtring-hauptbahnhof-verkehrsraumaufteilung-wirkung-565994> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Julke, Ralf (2023g): Wahlkampfauftakt vorm Hauptbahnhof: Die Autolobby macht mobil + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/04/wahlkampfauftakt-vorm-hauptbahnhof-autolobby-mobilmachung-526814> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Julke, Ralf (2022a): Der Stadtrat tagte: Grünes Licht für den Radweg am Hauptbahnhof + Video. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2022/10/der-stadtrat-tagte-gruenes-licht-fuer-den-radweg-am-hauptbahnhof-478135> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Julke, Ralf (2022b): Grüner Radweg auf dem Dittrichring ist fertig: Im Juni geht's in der Tauchnitzstraße und vorm Hauptbahnhof weiter. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2022/05/gruener-radweg-auf-dem-dittrichring-ist-fertig-im-juni-gehts-in-der-tauchnitzstrasse-und-vorm-hauptbahnhof-weiter-452652> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Julke, Ralf (2022c): Positiver Bescheid für Petition: Radweg vor dem Hauptbahnhof kommt zum Jahreswechsel auf die Fahrbahn. Leipziger Internetzeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2022/09/positiver-bescheid-fuer-petition-radweg-vor-dem-hauptbahnhof-kommt-zum-jahreswechsel-auf-die-fahrbahn-470354> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Julke, Ralf (2022d): Radweg vorm Hauptbahnhof: CDU-Fraktion stemmt sich gegen den Verlust einer Fahrbahn. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2022/09/radweg-vorm-hauptbahnhof-cdu-fraktion-stemmt-sich-gegen-den-verlust-einer-fahrbahn-473563> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Julke, Ralf (2020a): Marcus Weiss bekommt Antwort: Warum die Radverbotsschilder am Promenadenring noch immer nicht entfernt sind. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2020/09/Markus-Weiss-kommt-Antwort-Warum-die-Radverbotsschilder-am-Promenadenring-noch-immer-nicht-entfernt-sind-348712> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Julke, Ralf (2020b): Seit zwei Jahren ist eine sichere Lösung für Radfahrer/-innen auf dem Promenadenring fällig. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/engagement/2020/08/Seit-zwei-Jahren-ist-eine-sichere-Loesung-fuer-Radfahrer-innen-auf-dem-Promenadenring-faellig-343982> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Julke, Ralf (2019): 2020 soll das erste Stück Innenstadtring für Fahrräder freigegeben werden. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2019/09/2020-soll-das-erste-Stueck-Innenstadtring-fuer-Fahrraeder-freigegeben-werden-295078> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Krause, Katy (2024a): Elbchaussee: Polizei stoppt Bau des Radwegs. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/HA_152bbd4433580427ac9add36f7166c77c39a3525 (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Krause, Katy (2024b): Elbchaussee im ADFC-Test: „Das grenzt an Nötigung“. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/HA_747812ab3579938887de2780dfef287ae7acdcbf (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Kreuijer, Rosalie (2022): Gastkommentar des ADFC zur Lage am Hauptbahnhof: Der Radverkehr braucht mehr Platz! Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://leipzig.adfc.de/artikel/willy-brandt-braucht-platz-und-wir-auch> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Küchler, Fabienne; **Tappert**, Andreas (2022): ADAC beschwört Jung: Radweg "führt nicht zum besseren Miteinander". Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_3bf189aefe4dd32c4ec194ec12435e884a1065d8 (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2024a): Für ein lebenswertes, sicheres und klimafreundliches Hamburg. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2024b): Kurs Fahrradstadt. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/KursFahrradstadt> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2020a): Einmal reicht nicht. Es geht erneut auf Elbchaussee! Fahrrad Demo Hamburg. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/2020/01/29/elbchaussee-fahrrad-demo/> (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2020b): Elbchaussee – zurück in die Zukunft! Stoppt die Planung zum Umbau der Elbchaussee. Abgerufen unter: https://kursfahrradstadt.de/wp-content/uploads/2020/01/2020-01-29-pm_elbchaussee_demo_kurs_fahrradstadt-1.pdf (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2020c): Elbchaussee bleibt „Autobahn“ – Fahrrad fahren in Hamburg bald noch gefährlicher? Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/2020/01/23/elbchaussee-fahrrad-hamburg-kurs-fahrradstadt-eingebung/> (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2020d): KURS FAHRRADSTADT Kundgebung Demo Elbchaussee Hamburg 09 02 2020 zu Vision Zero und Klimaschutz. Abgerufen unter: https://www.youtube.com/watch?v=QXGty0vV_t8 (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2020e): Sturm an der Elbe hält KURS FAHRRADSTADT – Demo nicht auf. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/2020/02/09/kurs-fahrradstadt-fahrraddemo-elbchaussee-altona-hamburg-fahrradstadt/> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Kurs Fahrradstadt (2019a): Elbchaussee wird Fahrradstraße. Kundgebung KURS FAHRRADSTADT 14. April 2019. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/wp-content/uploads/2019/04/2019-04-14-elbchaussee-rede.pdf> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Kurs Fahrradstadt (2019b): KURS FAHRRADSTADT Demo auf der Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/2019/04/15/kurs-fahrradstadt-demo-auf-der-elbchaussee/> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2019c): Verkehrswende-DEMO auf der Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/2019/03/27/verkehrswende-demo-elbchaussee/> (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Kurs Fahrradstadt (2018): Elbchaussee wird Fahrradstraße. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/wp-content/uploads/2018/04/pm-elbchaussee-wird-fahrradstrac39fe.pdf> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Kurs Fahrradstadt (2016): KURS FAHRRADSTADT Fahrradstadt konsequent bauen statt Radler neuen Gefahren auszusetzen. Abgerufen unter: <https://www.change.org/p/kurs-fahrradstadt-fahrradstadt-konsequent-bauen-statt-radler-neuen-gefahren-auszusetzen> (letzter Zugriff: 30.12.2024)

Lau, Dirk (2020): Fahrradclub lehnt Elbchaussee-Pläne ab. Abgerufen unter: <https://web.archive.org/web/20200928215152/https://hamburg.adfc.de/news/fahrradclub-lehnt-elbchaussee-plaene-ab/> (letzter Zugriff: 02.01.2025)

Leclerc, Florian (2024a): FDP fordert Stopp für Radentscheid. „Moratorium“ für den Wegfall von Fahrspuren sei nötig / Widerspruch zum Koalitionsvertrag. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_75efce84623fa30a2da43bc3339a994eb4805eaf (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Leclerc, Florian (2024b): Nummer 35 geht baden im Main. Der Radentscheid hat ein Mainschwimmen organisiert, um den Masterplan Mobilität zu unterstützen. Unser Autor Florian Leclerc schwamm mit, Renate Hoyer fotografierte. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_71e9c4e0191fdc4f145428cdf201dce802de4e41 (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Leclerc, Florian (2021a): Autos ignorieren Überholverbot - Mehr Radwege am Stadtrand - Der Mainkai wird im Sommer markiert. Frankfurter Neue Presse. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FNP_90ed2835355a624b55b937753fb65eb8a5f7def0 (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Leclerc, Florian (2021b): Frankfurt: Initiative fordert mehr Tempo beim Radentscheid. Abgerufen unter: <https://www.fr.de/frankfurt/frankfurt-initiative-fordert-mehr-tempo-beim-radentscheid-90469969.html> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Leclerc, Florian (2021c): Radentscheid: "Die Zeit zum Zögern ist vorbei". Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FNP_465b981c9737c4f94791c781cb389379350cc054 (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Leclerc, Florian (2019a): Erneute Verhandlung mit Radentscheid. Verkehrsdezernent wirbt für Kompromiss. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_7d484061cec1e1e66784309f24cf7c3684038ccb (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Leclerc, Florian (2019b): Kämpfer für die Verkehrswende. Heiko Nickel hat den Radentscheid Frankfurt mit initiiert. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_3760ced150f01d00d46fdcb1e0391c636a325a70 (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Leclerc, Florian (2019c): Kein Ja zum Radentscheid. Magistrat bereitet ablehnende Vorlage vor / Grüne kritisieren Rechtsgutachten. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_a320d3bf09ce0c34ded864b71135f84138b38d53 (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Leclerc, Florian (2019d): Radentscheid abgelehnt. Radentscheid abgelehnt. Der Magistrat bewertet das Bürgerbegehren als rechtlich unzulässig. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_b2f41b1cdf82901282bf957729fd7541edf38956 (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Leclerc, Florian (2019e): Radentscheid Frankfurt ist erfolgreich. Wahlamt erkennt Bürgerbegehren an. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_31c164388073e91de847582dac2f7c2db866933e (letzter Zugriff: 07.01.2025)

Leclerc, Florian (2019f): Radentscheid setzt Magistrat Frist. Empfehlung zu Bürgerbegehren fehlt / Initiative will Frankfurter bei Europawahl abstimmen lassen. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_43ee5775a335ff39d10a0f0ffacbd16a3a277efb (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Leclerc, Florian (2019g): Reden statt Radentscheid. Verkehr: Ein Bürgerbegehren will der Magistrat vermeiden, stattdessen soll es Gespräche mit den Initiatoren geben. Frankfurter Neue Presse. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FNP_e491e7597908152a574bfd902afe8a70342426c5 (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Leclerc, Florian (2018a): ADFC unterstützt Radentscheid. Fahrradklub stellt sich nach anfänglicher Skepsis hinter das Bürgerbegehren. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_4e5d562d1f3aa8427b804af8ebc08e2b38f21e61 (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Leclerc, Florian (2018b): Bürgerbegehren fürs Radfahren. Frankfurter Bündnis sammelt Unterschriften, um bessere Radwege zu erzwingen. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_3a138c35d89fbc240cbfc3001c1b9c78343f842d (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Leclerc, Florian (2018c): Lob für Bürgervotum. SPD zweifelt an breiten Radtrassen. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_398bdf9d3061cc652caf334850426017bf07d3a5 (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Leclerc, Florian (2018d): Radfahrer stürzen sich in den Main. Mit einer spektakulären Aktion macht der Radentscheid Frankfurt auf seine Forderungen aufmerksam. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_a03eab46265cc56d0fc37168825a4dffad7300e (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Lehmann, Jens (2023): Neues Chaos vor dem Hauptbahnhof macht Leipzig bundesweit lächerlich. Abgerufen unter: <https://www.cdu-leipzig.de/aktuelles/2023/neues-chaos-vor-dem-hauptbahnhof-macht-leipzig-bundesweit-laecherlich> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Leipziger Internet Zeitung (LIZ) (2023a): Ab heute freie Fahrt: Radweg vom Hauptbahnhof bis Lohrstraße freigegeben. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/12/ab-heute-freie-fahrt-radweg-hauptbahnhof-lohrstrasse-freigegeben-568348> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Leipziger Internet Zeitung (LIZ) (2023b): ADFC Leipzig zum neuen Radfahrstreifen auf dem Innenstadtring: Provisorien sind nur der erste Schritt. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2023/11/adfc-leipzig-zum-neuen-radfahrstreifen-auf-dem-innenstadtring-provisorien-erster-schritt-562466> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Leipziger Internet Zeitung (LIZ) (2021): Für eigene, breite Radspuren um den gesamten Ring: Fahrraddemonstration am Freitag, 7. Mai. Leipziger Internet Zeitung. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2021/05/fuer-eigene-breite-radspuren-um-den-gesamten-ring-fahrraddemonstration-am-freitag-7-mai-388737> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB); Stadt Leipzig (Verkehrs- und Tiefbauamt) (2021): Leipzig in Bewegung. Die Mobilitätsstrategie 2030. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsstrategie-2030> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Leipziger Volkszeitung (LVZ) (2023): Radweg-Lücke zwischen Hauptbahnhof und Lohrstraße geschlossen. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_2cccb252be575f1a79a91689b320ca7425fec354 (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Leipziger Volkszeitung (LVZ) (2020): ADFC ruft zur Fahrrad-Demo um Leipziger City-Ring auf. Abgerufen unter: <https://www.lvz.de/lokales/leipzig/adfc-ruft-zur-fahrrad-demo-um-leipziger-city-ring-auf-52S2KQW2SQAPLWBII07FNOPHHU.html> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Leipziger Volkszeitung (LVZ) (2011): ADFC kritisiert Verbotschilder für Radfahrer. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_610dd24ca24ac1344bb428c166968ab22adf8699 (letzter Zugriff: 12.01.2025)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2024a): Elbchaussee-Baumaßnahme. Kooperationsprojekt Elbchaussee: Gemeinsame Infrastruktur-Sanierung. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/baumassnahmen-und-planungen/elbchaussee/elbchaussee-baumassnahme> (letzter Zugriff: 28.12.2024)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2024b): Elbchaussee-Dialog. Gemeinsam die Nutzbarkeit für alle verbessern. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/baumassnahmen-und-planungen/elbchaussee/elbchaussee-beteiligungsprozess> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2023): Infrastruktur-Sanierung: Erster Bauabschnitt in der Elbchaussee erfolgreich früher abgeschlossen. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/baumassnahmen-und-planungen/elbchaussee/elbchaussee-baumassnahme/newsticker-news-1> (letzter Zugriff: 29.12.2024)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2021a): GI Elbchaussee - 1. Bauabschnitt. Erläuterungsbericht zur geänderten Schlussverschickung. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/resource/blob/782906/6737749ce55d477d34fdee58cd31489/elbchaussee-manteuffelstrasse-bis-parkstrasse-abgestimmte-planung-bericht-data.pdf> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2021b): Kooperationsprojekt Elbchaussee. 1. Bauabschnitt. Info-Veranstaltung vor Baubeginn. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/resource/blob/783020/a3d37bc559d1543a90a81bcd5046a64/elbchaussee-informationsveranstaltung-baubeginn-praesentation-13-april-2021-data.pdf> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2021c): Sanierung der Elbchaussee. Baumaßnahmen und Beteiligung. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/resource/blob/782922/728e7d8b536311874fbe0dec77fcc294/elbchaussee-infobroschuer-baumassnahme-und-beteiligung-juli-2021-data.pdf> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) (2018): Verkehrsplanung. Kurze Begriffserläuterungen. Abgerufen unter: <https://wellingsbuetteler-landstrasse.beteiligung.hamburg/drupal/sites/default/files/2020-10/glossar-verkehrsplanung-begriffserlaeuterungen-3-auflage.pdf> (letzter Zugriff: 29.12.2024)

MDR Sachsen (2023): Zwei Fahrspuren weniger am Hauptbahnhof Leipzig - am Montag wird es noch enger. Abgerufen unter: <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/leipzig/leipzig-leipzig-land/hauptbahnhof-verkehr-aenderung-behinderung-autoradweg-100.html> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Micksch, Steven (2018): Radfahrer protestieren in der City. Radentscheid Frankfurt organisiert Demo mit Wundverbänden und vermeintlichen Verletzungen. Frankfurter Rundschau. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/FR_9d396bc16891d386d14c0fe0e6099f3d18ca4e90 (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Mittmann, Eric (2023a): Mobilität in Leipzig: OB Jung will Stadt den Fußgängern zurückgeben. Abgerufen unter: <https://www.tag24.de/leipzig/politik-wirtschaft/mobilitaet-in-leipzig-ob-jung-will-stadt-den-fussgaengern-zurueckgeben-2837935> (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Mittmann, Eric (2023b): Radspur am Leipziger Hauptbahnhof: Mehr als 17.000 Unterzeichner gegen die Pläne der Stadt. Abgerufen unter: <https://www.tag24.de/leipzig/lokales/radspur-am-leipziger-hauptbahnhof-mehr-als-17-000-unterzeichner-gegen-die-plaene-der-stadt-2807061> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Neidhard, Nikolaus (2024): Leipzigs Innenstadtring wird autofrei. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_f4a33de1df374ee7fb3b2ae888ce5cd8a6d8cc31 (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2025a): Ein grüner Promenadenring für Leipzig. Abgerufen unter: <https://mehrgruen.oe-koloewe.de/gruener-promenadenring-fuer-leipzig/> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2025b): Im Fokus: Wie der Leipziger Ring zu einem grünen Promenadenring wird und was uns das bringt. Abgerufen unter: <https://c.ekoloeve.de/civicrm/mailing/view?reset=1&id=2204&cid=&c> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2025c): Leitbild der Ökolöwen. Abgerufen unter: <https://www.ekoloeve.de/leitbild.html> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2025d): Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/oekoloewe> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2023): Ökolöwe jubelt: Endlich sicher radeln auf dem nördlichen Ring! Abgerufen unter: <https://www.oekoloewe.de/presse-detail/oekoloewe-jubelt-endlich-sicher-radeln-auf-dem-noerdlichen-ring.html> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2022): Ökolöwe gehen Radwege auf dem Dittrichring nicht weit genug. Pressemitteilung Nr. 02/2022. Abgerufen unter: https://www.oekoloewe.de/presse-detail/pm-radwege-auf-dem-dittrichring.html?file=files/oekoloewe/Nachhaltige%20Mobilitaet%20%26%20Stadtentwicklung/2022_02_PM_Radwege%20auf%20dem%20Dittrichring.pdf (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2020): Facebookbeitrag vom 2. Juni 2020. Facebook. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/oekoloewe/posts/pfbid02EBdq7xEytNQSM6onzpwdAkpsTVhN8jV8bhtbzfpjXYobCQPA-neM4Q2nHVpCEc9XR1> (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2019a): Aus Autospur wird Radweg um den Ring. Aus Autospur wird Radweg um den Ring Kurzkonzept für eigene Radspur auf dem Promenadenring. Abgerufen unter: <https://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/autospuren-zu-radwegen-auf-dem-promenadenring.html?file=files/oekoloewe/Nachhaltige%20Mobilitaet%20%26%20Stadtentwicklung/Nachrichten/AUTOSPUREN%20ZU%20RADWERGEN%20AUF%20DEM%20PROMENADENRING/Konzept%20fuer%20fahrradfreundlichen%20Promenadenring.pdf&cid=14288> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2019b): Autospuren zu Radwegen auf dem Promenadenring. Abgerufen unter: <https://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/autospuren-zu-radwegen-auf-dem-promenadenring.html> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2018): Wie viel investiert Leipzig in den Radverkehr? Abgerufen unter: https://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/wie-viel-investiert-leipzig-in-den-radverkehr.html?page_n163=3 (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Orbeck, Mathias (2020): Grüne fordern Lösungen fürs Radfahren auf dem Ring. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__3cf0f711088612122553990e3db59c9e5be99fc3 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Popien, Matthias (2020): Elbchaussee-Umbau: Wo Radfahrer auf die Straße müssen. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/HA__519e3b667401e48cb6f7d97dbd6096603cda7a5f (letzter Zugriff: 28.12.2024)

Puppe, Matthias (2023): Arbeiten für neuen Radweg am Ring verzögern sich. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__cf8337c34a9a45f24fc5dd2acf9ef98b53ca80e (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Puppe, Matthias; **Raabe**, Bastian (2023): Neuer Radweg auf dem Innenstadtring sorgt für Kritik von allen Seiten. BUND und ADFC Leipzig sehen Weiche für Autos als Gefahr / ADAC erwartet Staus. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__dc30f041b837e3c6d73c26549d91042a1dd0bbb5 (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Puppe, Matthias; **Roth**, Matthias (2018): Gericht kippt Radfahrer verbot auf dem Innenstadtring. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__9d6bc57572c8581c1ac0426f7730c42875e617e8 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2025a): Radentscheid Frankfurt. Facebook. Abgerufen unter: https://www.facebook.com/RadentscheidFrankfurt/?locale=de_DE (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2025b): Radentscheid Frankfurt. X. Abgerufen unter: https://x.com/RadentscheidFFM?ref_src=twsr%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2025c): Radentscheid Frankfurt am Main. Instagram. Abgerufen unter: https://www.instagram.com/radentscheid_ffm/ (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2024a): Frankfurt auf neuen Wegen - #NeueWegeFFM. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/auf-neuen-wegen/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2024b): Gute Radwege für ein lebenswertes Frankfurt. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2024c): Kidical Mass Frankfurt – Der Kinder-Fahrrad-Korso. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/kidicalmass/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2024d): Lasst den Masterplan Mobilität nicht baden gehen! Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2024/08/lass-t-den-masterplan-mobilitaet-nicht-baden-gehen/> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2024e): Über uns. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/ueber-uns/> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2024f): Warum Frankfurt den Radentscheid braucht. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/warum/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2023): Es ist viel passiert! Jahresrückblick 2023. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2023/12/jahresrueckblick2023/> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2022): Frankfurter Kreuzungen. Vorschläge zur fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Kreuzungen. Abgerufen unter: https://www.radentscheid-frankfurt.de/wp-content/uploads/2022/03/Frankfurter-Kreuzungen_Broschuere_hohe-Aufloesung.pdf (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2021): Keine Koalition ohne Fortführung des Radentscheid – Mobilitätswende jetzt! Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2021/04/keine-koalition-ohne-fortfuehrung-des-radentscheid-mobilitaetswende-jetzt/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2020): Frankfurter Fahrradstraße. Vorschläge zur fahrradfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Nebenstraßen. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2020/05/frankfurter-fahrradstrasse-unsere-vorschlaege-zur-fahrradfreundlichen-umgestaltung-frankfurter-nebenstrassen/> (letzter Zugriff: 04.01.2024)

Radentscheid Frankfurt (2019a): Frankfurts Weg zur Fahrradstadt: Phase 1. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2019/06/radentscheid-frankfurt-erfolgreich-einigung-mit-dem-magistrat-erzielt/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2019b): Radentscheid Frankfurt – Radnetzplanung – Katalog. Abgerufen unter: https://www.radentscheid-frankfurt.de/wp-content/uploads/2019/03/Radentscheid_Radnetzplanung_Katalog_20190307.pdf (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2018a): Die Forderungen des Bürgerbegehrens (2018). Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/forderungen/> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radentscheid Frankfurt (2018b): Forderungen des Radentscheids – Begründung. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/wp-content/uploads/2020/11/Forderungen-Begrueitung.pdf> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Radverkehr Hamburg (2019a): "Elbchaussee wird Fahrradstraße". Abgerufen unter: <https://www.youtube.com/watch?v=GG12gdfTFzE> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Radverkehr Hamburg (2019b): Elbchaussee-Kundgebung Kurs Fahrradstadt. Abgerufen unter: <https://www.youtube.com/watch?v=65EueHP5g14> (letzter Zugriff: 01.01.2025)

Rometsch, Jens (2024): Leipziger CDU will den City-Ring autofreundlicher gestalten. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_358cef53cf7b203a41cdeb2ca35d1f63461f50c1 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Rostock, Katja (2018a): Protokoll der ersten Dialog-Veranstaltung zum Elbchaussee-Dialog. Abgerufen unter: <https://lsbg.hamburg.de/resource/blob/782894/5bd7eba8af8f520d35db2ea92f0c9946/elbchaussee-1-dialog-veranstaltung-protokoll-4-mai-2018-data.pdf> (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Rostock, Katja (2018b): Protokoll der zweiten Dialog-Veranstaltung zum Elbchaussee-Dialog (Planungsworkshop). Abgerufen unter: https://geoportal-hamburg.de/beteiligung_elbchaussee2/sites/default/files/public/downloads/2._Dialog-Veranstaltung-16-11-2018-Protokoll.pdf (letzter Zugriff: 29.12.2024)

Sächsisches Oberverwaltungsgericht (2018): Urteil. Aktenzeichen: 3 A 278/16. 1 K 809/13. Abgerufen unter: <https://www.liz.de/wp-content/uploads/2024/12/16A278.pdf> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Schmoll, Herbert K. (2025): "Verkehrswende" Frankfurt. Abgerufen unter: <https://verkehrswende-frankfurt.de/> (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2025a): Der Koalitionsvertrag 2021 - 2026. Abgerufen unter: <https://frankfurt.de/fluglaerm-schutz/flug-laerm-schutz/koalitionsvertrag> (letzter Zugriff: 04.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2025b): Fahrradstadt Frankfurt am Main. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/541-0-Fahrradstadt-Frankfurt-am-Main.html> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2025c): Koordinierungsstelle Radverkehr. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/786-0-Koordinierungsstelle-Radverkehr.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2025d): Sachgebiet Radverkehr im ASE. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/562-0-Team-Radverkehr-im-ASE.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2025e): Team Radfahrbüro. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/559-0-Team-Radfahrbuero.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2025f): Über uns. Kompetenz für den Radverkehr. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/5-0-Ueber-uns.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2024): Fahrradstraße Grüneburgweg. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/795-0-Fahrradstrasse-Grueneburgweg.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2023a): Frankfurt am Main springt auf Platz zwei. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/755-0-Frankfurt-am-Main-springt-auf-Platz-2.html> (letzter Zugriff: 06.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2023b): Lückenschluss auf der Friedberger Landstraße. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/756-0-Lueckenschluss-auf-der-Friedberger-Landstrasse.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2023c): Neue Fahrradachse am Ostend. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/781-0-Neue-Fahrradachse-durchs-Ostend.html> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2022): Oeder Weg ist jetzt Fahrradstraße. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/699-0-Oeder-Weg-ist-jetzt-Fahrradstrasse.html> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2021): Neue Rad-Markierungen am Mainkai. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/660-0-Neue-Rad-Markierungen-am-Mainkai.html> (letzter Zugriff: 05.01.2025)

Stadt Frankfurt am Main (2019): Schöne Aussicht mit roten Radspuren. Abgerufen unter: <https://www.radfahren-ffm.de/544-0-Schoene-Aussicht-als-Auftakt-fuer-die-Fahrradstadt-Frankfurt.html> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Stadt Kassel (2024): Fahrradstraßen und Fahrradzonen. Abgerufen unter: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/mit-dem-fahrrad/fahrradstrassen-und-fahrradzonen.php (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Stadt Leipzig (2024): Radfahren auf dem Promenadenring. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/radfahren-auf-dem-promenadenring> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Stadt Leipzig (2023): Radfahrstreifen vor dem Hauptbahnhof wird bis zur Lörhrstraße verlängert. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/lueckenschluss-radfahrstreifen-vor-dem-hauptbahnhof-wird-bis-zur-loehrstrasse-verlaengert> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Stadt Leipzig (2022): Neue Verkehrsführung für Radverkehr auf dem Promenadenring. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/neue-verkehrsfuehrung-fuer-radverkehr-auf-dem-promenadenring> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Stadt Leipzig (2021a): Arbeitsgemeinschaft Rad: Stadt und ADFC Leipzig wollen intensiver zusammenarbeiten. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/arbeitsgemeinschaft%20rad:%20stadt%20und%20adfc%20leipzig%20wollen%20intensiver%20zusammenarbeiten> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Stadt Leipzig (2021b): Stadt ermöglicht abschnittsweise Radfahren auf Dittrichring. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/stadt%20erm%C3%B6glicht%20abschnittsweise%20radfahren%20auf%20dittrichring> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Stadt Leipzig (2019): Arbeitsgemeinschaft Radverkehr der Stadt Leipzig gibt es jetzt seit 30 Jahren. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/arbeitsgemeinschaft-radverkehr-der-stadt-leipzig-gibt-es-jetzt-seit-30-jahren> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Stadt Leipzig (2010): Neue Verkehrsanordnung am Promenadenring. Abgerufen unter: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/neue-verkehrsorganisation-am-promenadenring> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Stadt Straubing (2022): Straßenmarkierungen für Radfahrer / Fahrradstraßen / Fahrradzonen. Abgerufen unter: <https://gruene-wege.straubing.de/aktuelle-projekte/neue-straenmarkierung-fr-radfahrer/1847.Strassenmarkierungen-fuer-Radfahrer-Fahrradstraessen--Fahrradzonen.html> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Staeubert, Klaus (2024): Stadtrat erwägt Verlängerung des grünen Radweges. Auf weiten Teilen des Innenstadtrings wurden bereits Kfz-Fahrspuren reduziert. Das wird nun für einen weiteren Abschnitt geprüft. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__b225af4b9dd5906d0c0579d71bce0f61e5203e38 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Staeubert, Klaus (2023a): CDU-Fraktion fordert: Sicherheit im Verkehr vor Klimaschutz. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__e8c01117f9c60ee6dd3b88012004495030962429 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Staeubert, Klaus (2023b) Jung: "Werden Projekt nicht stoppen". Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__f379d812ef67355dc265140b4a6e763450ab871e (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Staeubert, Klaus (2023c): Neue Fahrradspuren auf dem Ring in Planung. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__784f3315129223f5c1b79733d23785cc837558de (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Staeubert, Klaus (2023d): Oberbürgermeister will Leipzig vom "Diktat des Autos" befreien. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__c2cc3ef93f44480e408cdc41cd47f29b0d7661b9 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Staeubert, Klaus (2023e): Stadt gibt neuen Radweg vor dem Hauptbahnhof frei. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__27b2b2dbf4d975f02d0507ae4b62ed9f05c12e8d (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Staeubert, Klaus (2022): Diesen Plan verfolgt Leipzig für den Verkehr auf dem Innenstadtring. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__28ae5045d0f62886b728fa5d2ba0e759b155a468 (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Staeubert, Klaus (2021): "Für Symbolpolitik lassen sich andere Baustellen finden". Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__fbe98ba4e4cb8ef1a0edfa6f236398220e200067 (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Staeubert, Klaus (2010): Stadt Leipzig will Ring für Radfahrer öffnen. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ__1a2cbc69bca157b401254e76453f00e0174fb95d (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Süddeutsche Zeitung (2018): Initiative plant Bürgerentscheid für mehr Fahrrad-Sicherheit. Abgerufen unter: <https://www.sueddeutsche.de/politik/frankfurt-am-main-initiative-plant-buergerentscheid-fuer-mehr-fahrrad-sicherheit-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-180307-99-384898> (letzter Zugriff: 03.01.2025)

Superurban (2018): Öffentliche Auftaktveranstaltung zum Elbchaussee Dialog. 04. Mai 2018. Abgerufen unter: https://beteiligung.hamburg/elbchaussee2/sites/default/files/public/downloads/1._Dialog-Veranstaltung-04-05-2018-Stimmungsbild-und-Zusatzbeitraege_0.pdf (letzter Zugriff: 30.12.2024)

Tappert, Andreas (2022a): "Das wird ein Aufstand werden" - Jung will Radwege auf dem Ring. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_cf35b3b18abdc54b703c5858a9c840ece742742e (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Tappert, Andreas (2022b): Kritik an Verkehrspolitik: Handwerker fühlen sich nicht mehr gewollt. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_733d3c958f1bb72d95dda0091601f9557b7d297a (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Tappert, Andreas (2022): Ökolöwen gehen Radwege auf dem Ring nicht weit genug. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_28719f90133fcfc31258c613df9fa567b6a88578 (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Tappert, Andreas (2022d): Reicht die Fahrradstraße nicht? Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_cce9c46ef10fc93cda02ca421871da4bfece902e (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Tappert, Andreas (2022e): Thomaspfarrer rügt Radstreifen auf dem Ring. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_a1888c26625e458d9970bc26bdca37b342961dc8 (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Tappert, Andreas (2021): Rathaus gibt Teile des Innenstadtrings für Radfahrer frei. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_f23ade53ff8ca90c37a36032f3487445e6b00481 (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Tappert, Andreas (2019a): "Das war ein Teufelskreis". Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_b52390dd8ccb5119af758318306c1c87fa46adde (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Tappert, Andreas (2019b): Radfahrer-Club will Straßen neu aufteilen. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_6c600fdb8746a26591ca4e003a17579adcd8e7d8 (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Tappert, Andreas (2010a): Oberbürgermeister Jung will das Fahrradfahren auf dem Ring unterbinden / Rechtslage umstritten. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_0838a22562a9f56ef4816bd2dbae36c4af64a91b (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Tappert, Andreas (2010b): Stadtverwaltung stellt neue Verkehrsorganisation vor. Radler-Lobby spricht von Rückschritt und sieht einen Rechtsverstoß. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_ba7a2b992c2847fed66196923126a4d6569e9d9f (letzter Zugriff: 13.01.2025)

Töpfer, Nancy (2023): Stoppen Sie die Einrichtung weiterer Fahrradwege in Leipzig Zentrum. Abgerufen unter: <https://www.change.org/p/stoppen-sie-die-einrichtung-weiterer-fahrradwege-in-leipzig-zentrum> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Universität Kassel (2024): Bürgerschaftlicher Protest in der lokalen räumlichen Planung. Ausprägungen, Verläufe und Wechselwirkungen. Abgerufen unter: <https://www.uni-kassel.de/fb06/institut-fuer-urbane-entwicklungen-1/fachgebiete/stadterneuerung-und-planungstheorie/forschung/buergerschaftlicher-protest> (letzter Zugriff: 22.01.2025)

VCD (Verkehrsclub Deutschland) Landesverband Nord e.V. (2020): Umbau Elbchaussee – Und mal wieder dreht sich alles nur ums Auto. Abgerufen unter: <https://nord.vcd.org/startseite/detail/umbau-elbchaussee-und-mal-wieder-dreht-sich-alles-nurums-auto> (letzter Zugriff: 30.12.2024)

Verkehrswende Leipzig (2025): Über uns. Wir wollen eine neue Mobilität in unserer Stadt gestalten. Abgerufen unter: <https://verkehrswende-le.de/ueber-uns/> (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Verkehrswende Leipzig (2022): Pop-Up Radweg Dittrichring. Abgerufen unter: <https://verkehrswende-le.de/event/pop-up-bikelane-dittrichring/> (letzter Zugriff: 11.01.2025)

Verkehrswende Leipzig (2021): Fahrraddemo: Ring frei fürs Rad! Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsarten. Facebook. Abgerufen unter: <https://www.facebook.com/events/221409926450981/?ref=newsfeed> (letzter Zugriff: 12.01.2025)

Welters, Dominic (2023): „Autofreier Ring ist eine große Vision“ - Leipzigs OBM Jung will Verkehrswende. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/LVZ_f19314147561a76ffd0d5b0fc9c33c4d78bd3950 (letzter Zugriff: 08.01.2025)

Wenig, Peter (2020): Elbchaussee: Streit um Radwege. ADFC lehnt Planungen der Behörde ab. Die verweist auf die teilweise sehr enge Straße. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/HA_2c6f4587497c693a7f2475ae0e96228bbff8d41e (letzter Zugriff: 27.12.2024)

Wenz, Johan (2025): Was ist Critical Mass? Abgerufen unter: <http://criticalmass.de/> (letzter Zugriff: 21.01.2025)

Wiedey, Karin (2024): Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://hamburg.adfc.de/artikel/elbchaussee> (letzter Zugriff: 30.12.2024)

Winter, Felix (2022): VII-P-07329. Betreff: Neulösung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs vor dem Hauptbahnhof. Abgerufen unter: https://static.leipzig.de/fileadmin/mediadatenbank/leipzig-de/Stadt/01.1_Geschaeftsbereich_OBM/15_Buero_fuer_Ratsangelegenheiten/Petitionen/VII-P-07329.pdf (letzter Zugriff: 10.01.2025)

Wittenberg, Lucie (2018): Radweg-Zoff um die Elbchaussee. ADFC fordert beim Umbau eigene Route auf der Straße. Stadt plant Ausweichstrecke. Abgerufen unter: https://www.wiso-net.de/document/MOP0__23a891e1ed7d15d99e6d0aa2c7d62f55f1938e96 (letzter Zugriff: 30.12.2024)

Zosel, Linus-Benedikt (2022): Weiteres Teilstück des grünen Ring-Radweges ist fertig. Leipziger Volkszeitung. Abgerufen unter: LVZ (2022): https://www.wiso-net.de/document/LVZ_20995e015acc1202f81d6931a1c68c5193669c9c (letzter Zugriff: 11.01.2025)

13.3 Rechtsgrundlagen

HGO (Hessische Gemeindeordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 90, 93)

StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist"

VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

13.4 Bildquellen

Abb. 1: eigene Darstellung

Abb. 2: Julke, Ralf (2024): Die Sharrows kurz vor der Kreuzung Tauchnitzstraße. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/melder/verkehrsmelder/2024/08/stadt-markiert-sharrows-in-franz-flemming-strasse-598725> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 3: Region Hannover (2020): Die Region Hannover informiert: Radfahren in Ortsdurchfahrten. Abgerufen unter: <https://www.burgdorf.de/portal/seiten/die-region-hannover-informiert-radfahren-in-ortsdurchfahrten-902000902-20500.html> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 4: Giebeler, Bertram (2014): Rothschildallee ostwärts jetzt mit Fahrrad-Schutzstreifen! Abgerufen unter: https://www.adfc-frankfurt.de/2014/11/politik-verkehr/00284_rothschildallee-ostwaerts-jetzt-mit-fahrrad-schutzstreifen-blitz-idee-vom-strassenverkehrsamt/ (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 5: Stadt Köln (2022): Radfahrstreifen auf der Berliner Straße. Abgerufen unter: <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse-service/radfahrstreifen-auf-der-berliner-strasse> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 6: Zinken, Paul (2018): Jetzt auf Nummer sicher: eine Fahrrad-Streife der Polizei fährt auf den ersten mit Pollern geschützten Radweg an der Holzmarktstraße. Abgerufen unter: <https://taz.de/Erste-Protected-Bike-Lanes-eingeweiht/!5546811/> (letzter Zugriff: 29.01.2025)

Abb. 7: Hitij, Maja (2020): Cyclists use a ‘pop-up’ bike road in Kreuzberg district in Berlin, Germany. Abgerufen unter: <https://www.theguardian.com/world/2020/aug/24/berlin-reports-rise-in-fatalities-as-new-bike-lanes-fail-to-keep-cyclists-safe> (letzter Zugriff: 26.01.2025)

Abb. 8: Ueding, Martin (2023): Die Gefahr baulich getrennter Radwege. Abgerufen unter: <https://martin-ueding.de/posts/die-gefahr-baulich-getrennter-radwege/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 9: Bezirksamt Steglitz Zehlendorf (2025): Gallwitzallee. Abgerufen unter: <https://www.infravelo.de/projekt/gallwitzallee/> (letzter Zugriff: 29.01.2025)

Abb. 10: Michalke, Norbert (2019): Expertise aus Kopenhagen: Dänische Firma soll neue Radwege in Berlin planen. Abgerufen unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/danische-firma-soll-neue-radwege-in-berlin-planen-4630588.html> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 11: Regionalverband FrankfurtRheinMain (2020): Vordertaunus-Radschnellweg einen Schritt weiter. Abgerufen unter: <https://www.region-frankfurt.de/Services/Presseportal/Pressemitteilungen/Vordertaunus-Radschnellweg-einen-Schritt-weiter.php?object=&ModID=7&FID=3255.554.1&NavID=3255.86&La=1> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 12: Stadt Augsburg (2025): Fahrradstraßen in Augsburg. Abgerufen unter: <https://www.augsburg.de/buergerservice-rat haus/verkehr/radverkehr/fahrradstrassen> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 13: Kreisstadt Mettmann (2023): Der Kirchendeller Weg ist nun eine Fahrradzone. Abgerufen unter: <https://www.mettmann.de/web/?p=30119> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 14: Schwendy, Timm (2025): Geschützte Kreuzung nach niederländischem Design. Abgerufen unter: <https://bw.adfc.de/artikel/kreuzung> (letzter Zugriff: 20.01.2025)

Abb. 15: Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2024): September 2024: Neue Diagonalsperre an der Kita Mariannenstraße/Hildegardstraße. Fahrradfahrer:innen kommen durch, der Kfz-Durchgangsverkehr nicht. Alle Hauseingänge sind trotzdem mit dem Auto erreichbar. Abgerufen unter: https://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/leipziger-superblocks.html?page_n163=12 (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 16: Stadt Dinslaken (2025): Radabstellanlagen. Abgerufen unter: <https://innenstadt-dinslaken.de/projekte-und-massnahmen/radabstellanlagen/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 17: eigene Darstellung nach Bruno et al. 2021: 524

Abb. 18: eigene Darstellung nach Changing Cities e.V. 2025b

Abb. 19: eigene Darstellung

Abb. 20: Bertram, Grischa Frederik; Kienast, Gerhard (2023): Planning-Related Protest as a Key to Understanding Urban Particularities. In: Urban Planning. Heft 04/2023. S. 330. Abgerufen unter: <https://doi.org/10.17645/up.v8i4.7088> (letzter Zugriff: 23.01.2025)

Abb. 21: eigene Darstellung

Abb. 22: eigene Darstellung

Abb. 23: eigene Darstellung

Abb. 24: eigene Darstellung

Abb. 25: eigene Darstellung

Abb. 26: eigene Darstellung

Abb. 27: eigene Darstellung

Abb. 28: eigene Darstellung

Abb. 29: eigene Darstellung

Abb. 30: eigene Darstellung

Abb. 31: eigene Darstellung

Abb. 32: eigene Darstellung

Abb. 33: eigene Darstellung

Abb. 34: eigene Darstellung

Abb. 35: eigene Darstellung

Abb. 36: eigene Darstellung

Abb. 37: eigene Darstellung

Abb. 38: eigene Darstellung

Abb. 39: eigene Darstellung

Abb. 40: eigene Darstellung

Abb. 41: eigene Darstellung unter Verwendung von Google Earth 2025

Abb. 42: eigene Darstellung

Abb. 43: Kurs Fahrradstadt (2019): KURS FAHRRADSTADT Demo auf der Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://kurs-fahrradstadt.de/2019/04/15/kurs-fahrradstadt-demo-auf-der-elbchaussee/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 44. Kurs Fahrradstadt (2019): KURS FAHRRADSTADT Demo auf der Elbchaussee. Abgerufen unter: <https://kursfahrradstadt.de/2019/04/15/kurs-fahrradstadt-demo-auf-der-elbchaussee/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 45: eigene Darstellung unter Verwendung von Google Earth 2025

Abb. 46: eigene Darstellung

Abb. 47: Leipziger Internet Zeitung (2019): Ein vorerst letztes Picknick auf dem Ring am Sonntag. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/leipzig/2019/07/Autofrei-am-Hauptbahnhof-48-Stunden-Demo-zeigt-Alternativen-auf-Video-283393> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 48: Verkehrswende Leipzig (2021): Einladung zur Fahrraddemo am 7. Mai. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2021/05/fuer-eigene-breite-radspuren-um-den-gesamten-ring-fahrrad-demonstration-am-freitag-7-mai-388737> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 49: Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2019): Autospuren zu Radwegen auf dem Promenadenring. Abgerufen unter: <https://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/autospuren-zu-radwegen-auf-dem-promenadenring.html> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 50: Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. (2023): So könnte es am Goerdelerring künftig aussehen. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2024/01/die-vision-des-okolowen-gruner-innenstadtring-570919> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 51: Julke, Ralf (2022): Die grün eingefärbten Radfahrstreifen auf dem Martin-Luther-Ring / Dittrichring. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2022/10/klare-antwort-auf-eine-einwohneranfrage-der-radstreifen-auf-dem-dittrichring-wird-nicht-wieder-zurueckgebaut-477647> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 52: Richter, Tom (2023): Veränderte Verkehrsführung am Hauptbahnhof aus der Vogelperspektive. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/05/von-der-auto-zur-radstadt-verkehrswende-am-hauptbahnhof-532159> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 53: Quester, Roland (2023): Der grün eingefärbte Radstreifen auf dem Tröndlinring. Abgerufen unter: <https://www.l-iz.de/politik/brennpunkt/2023/12/ab-heute-freie-fahrt-radweg-hauptbahnhof-lohrstrasse-freigegeben-568348> (letzter Zugriff: 31.01.2025)

Abb. 54: Change.org (2025a): Keine Alleingänge am Leipziger Hauptbahnhof - Bauarbeiten stoppen und Menschen einbinden. Abgerufen unter: <https://www.change.org/p/keine-alleing%C3%A4nge-am-leipziger-hauptbahnhof-bauarbeiten-stoppen-und-menschen-einbinden> (letzter Zugriff: 26.01.2025)

Abb. 55: Change.org (2025b): Stoppen Sie die Einrichtung weiterer Fahrradwege in Leipzig Zentrum. Abgerufen unter: <https://www.change.org/p/stoppen-sie-die-einrichtung-weiterer-fahrradwege-in-leipzig-zentrum> (letzter Zugriff: 26.01.2025)

Abb.56: eigene Darstellung

Abb. 57: Radentscheid Frankfurt (2019): Frankfurt auf neuen Wegen - #NeueWegeFFM. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/auf-neuen-wegen/> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 58: Radentscheid Frankfurt (2019): Frankfurt auf neuen Wegen - #NeueWegeFFM. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/auf-neuen-wegen/> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 59: Radentscheid Frankfurt (2019): Frankfurt auf neuen Wegen - #NeueWegeFFM. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/auf-neuen-wegen/> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 60: Radentscheid Frankfurt (2019): Frankfurt auf neuen Wegen - #NeueWegeFFM. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/auf-neuen-wegen/> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 61: Radentscheid Frankfurt (2020): Gestaltungsstandards der „Frankfurter Fahrradstraße“. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2020/05/frankfurter-fahrradstrasse-unsere-vorschlaege-zur-fahrradfreundlichen-umgestaltung-frankfurter-nebenstrassen/> (letzter Zugriff: 29.01.2025)

Abb. 62: Radentscheid Frankfurt (2022): So kann eine voll realisierte Siglinde aussehen. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2022/01/siglinde-unser-modell-fuer-kleine-kreuzungen/> (letzter Zugriff: 25.01.2025)

Abb. 63: Radentscheid Frankfurt (2018): 4. April 2018. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/ueber-uns/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 64: Radentscheid Frankfurt (2018): 25. Mai 2018. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/ueber-uns/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 65: Kammerer, Bernd (2019): Wie ein Radweg in der Gallusanlage aussehen könnte, machte die Bürgerinitiative gestern mit einem "Pop-up-Radweg" deutlich. Abgerufen unter: <https://www.fnp.de/frankfurt/reden-statt-radentscheid-11316640.html> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 66: Radentscheid Frankfurt (2019): So schnell geht uns die Luft nicht aus! – This was the Radentscheid demo on January 27, 2019. Abgerufen unter: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/en/2019/02/so-schnell-geht-uns-die-luft-nicht-aus-this-was-the-radentscheid-demo-on-january-27-2019/> (letzter Zugriff: 30.01.2025)

Abb. 67: eigene Darstellung nach Stadt Frankfurt am Main (2025b) unter Verwendung von Google Earth (2025)

Abb. 68: eigene Darstellung nach Stadt Frankfurt am Main (2025b) unter Verwendung von Google Earth (2025)

14. Anhang

14.1 Datentabellen

Zu 6.1: Quellenlage

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
Fremddarstellung vorhanden	197	91,6%	3101	89,9%
Eigendarstellung vorhanden	18	8,4%	349	10,1%
Gesamt	215	100,0%	3450	100,0%
nur Fremddarstellungen	30	13,9%	1084	31,4%
nur Eigendarstellungen	18	8,4%	343	9,9%
Fremd- und Eigendarstellungen	167	77,7%	2017	58,5%
Gesamt	215	100,0%	3450	100,0%

Zu 6.2: Stadtzugehörigkeit

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes		Anteil radverkehrsbezogener Planungsproteste am Protestaufkommen
		absolut	relativ	absolut	relativ	
Berlin	B	45	20,9%	890	25,8%	5,1%
Dresden	D	15	7,0%	276	8,0%	5,4%
Frankfurt	F	17	7,9%	298	8,6%	5,7%
Hamburg	H	23	10,7%	538	15,6%	4,3%
Köln	K	21	9,8%	307	8,9%	6,8%
Leipzig	L	53	24,7%	290	8,4%	18,3%
München	M	27	12,6%	645	18,7%	4,2%
Stuttgart	S	14	6,5%	206	6,0%	6,8%
Gesamt		215	100,0%	3450	100,0%	6,2%

Zu 6.2: Ortsbezug

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
kleinräumlich	157	73,0%	3087	89,5%
gesamtstädtisch	58	27,0%	363	10,5%
Gesamt	215	7,9%	298	8,6%

Zu 6.3: Aktive Proteste pro Jahr

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
vor 2005	6	2,8%	104	3,0%
2005	10	4,7%	248	7,2%
2006	8	3,7%	298	8,6%
2007	9	4,2%	352	10,2%
2008	16	7,4%	409	11,9%
2009	20	9,3%	465	13,5%
2010	25	11,6%	563	16,3%
2011	25	11,6%	605	17,5%
2012	30	14,0%	696	13,0%
2013	27	12,6%	788	22,8%
2014	30	14,0%	865	25,1%
2015	36	16,7%	841	24,4%
2016	42	19,5%	787	22,8%
2017	64	29,8%	825	23,9%
2018	71	33,0%	839	24,3%
2019	89	41,4%	853	24,7%
2020	102	47,4%	829	24,0%

Zu 6.4.1: Anzahl der Protestträger*innen

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
1	114	53,0%	1803	52,3%
2	42	19,5%	781	22,6%
3	26	12,1%	390	11,3%
4	9	4,2%	205	5,9%
5	9	4,2%	113	3,3%
6	7	3,3%	46	1,3%
7	1	0,5%	24	0,7%
8	4	1,9%	24	0,7%
9	0	0,0%	11	0,3%
10 und mehr	3	1,4%	47	1,4%
Gesamt	215	100,0%	3450	100,0%

Zu 6.4.1: Typisierung der Protestträger*innen (Mehrfachnennung möglich)

	W11	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
(Einzelne) Privatperson	W11	33	15,3%	678	19,7%
(Gruppe von) Privatpersonen	W12	35	16,3%	1062	30,8%
Zusammenschluss für den Protest	W21	53	24,7%	1502	43,6%
vor Protest bestehender Zusammenschluss	W22	34	15,8%	558	16,2%
Lokaler Verein	W23	70	32,6%	744	21,6%
lokale/regionale Verbandsgliederung	W24	74	34,4%	299	8,7%
überregionale Verbandsgliederung	W25	23	10,7%	100	2,9%
Partei/Fraktion	W31	16	7,4%	233	6,8%
Volksvertreter*in (Bund/Land/Stadt)	W32	5	2,3%	103	3,0%
Volksvertreter*in (Ortsteil)	W33	5	2,3%	70	2,0%
Unternehmen	W41	1	0,5%	137	4,0%
Volksvertretung (Stadt)	W51	2	0,9%	25	0,7%
Volksvertretung (Bezirk, nur B und HH)	W52	1	0,5%	9	0,3%
Volksvertretung (Ortsteil)	W53	3	1,4%	89	2,6%
Amtsperson/Behörde	W61	1	0,5%	66	1,9%
Sonstige	W98	8	3,7%	87	2,5%

Zu 6.4.2: Bewegungszugehörigkeit der Protestträger*innen (Mehrfachnennung möglich)

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Stadtpolitik	TBWE_W1	141	65,6%	859	24,9%
Denkmalschutz	TBW_W11	0	0,0%	118	3,4%
Recht auf Stadt	TBW_W12	3	1,4%	182	5,3%
Gentrifizierung	TBW_W13	0	0,0%	167	4,8%
Baukultur, Stadtkritik	TBW_W14	1	0,5%	86	2,5%
Rekonstruktion	TBW_W15	0	0,0%	22	0,6%
verträgliche Mobilität	TBW_W16	133	61,9%	295	8,6%
für Autoverkehr	TBW_W17	9	4,2%	31	0,9%
Urban Gardening, Stadtgrün	TBW_W18	0	0,0%	56	1,6%
Ökologie	TBWE_W2	43	20,0%	433	12,6%
Umweltschutz	TBW_W21	29	13,5%	197	5,7%
Klimaschutz	TBW_W22	14	6,5%	99	2,9%
Naturschutz	TBW_W23	2	0,9%	171	5,0%
Tierschutz	TBW_W24	0	0,0%	25	0,7%
Gesundheitsschutz	TBW_W25	2	0,9%	49	1,4%
Bevölkerungsteile	TBWE_W3	3	1,4%	279	8,1%
Mieter*innen	TBW_W31	0	0,0%	146	4,2%
Jugend	TBW_W32	2	0,9%	39	1,1%
Behinderung	TBW_W33	0	0,0%	22	0,6%
von/für Migrant*innen	TBW_W34	0	0,0%	59	1,7%
Arbeiter*innen	TBW_W35	0	0,0%	6	0,2%
Frauen	TBW_W36	1	0,5%	4	0,1%
Erwerbslose	TBW_W37	0	0,0%	9	0,3%
Gesellschaftspolitik	TBWE_W4	1	0,5%	228	6,6%
Linksradikalismus	TBW_W41	1	0,5%	41	1,2%
Alternative, selbstbestimmte Räume	TBW_W42	0	0,0%	113	3,3%
Antifaschismus	TBW_W43	0	0,0%	13	0,4%
Globalisierungskritik	TBW_W44	0	0,0%	3	0,1%
Rechte, Rassismus	TBW_W45	0	0,0%	40	1,2%
Datenschutz, Überwachung	TBW_W46	0	0,0%	6	0,2%
Eine Welt, Menschenrechte	TBW_W47	0	0,0%	11	0,3%
Frieden	TBW_W48	0	0,0%	1	0,0%
Postkolonialismus	TBW_W49	0	0,0%	6	0,2%
Sonstiges	TBW_W9	0	0,0%	80	2,3%

Zu 6.4.3: Unterstützung durch andere Akteur*innen (Mehrfachnennung möglich)

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Unterstützung	GES_VU	111	51,6%	2002	58,0%
Bundes-/Landespolitik	VUÜ	7	3,3%	86	2,5%
Stadtpolitik	VUP	57	26,5%	857	24,8%
Ortspolitik	VUO	32	14,9%	788	22,8%
Zivilgesellschaft	VUZ	51	23,7%	864	25,0%

Zu 6.5.1: Positionierung zum Radverkehr

Radverkehrsbezogene Planungsproteste		
	absolut	relativ
PRO	7	3,3%
CONTRA	57	26,5%
Gesamt	215	100,0%

Zu 6.5.2: Primärer Anlass

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
planungsabhängig		69	32,1%	2309	66,9%
situativ		146	67,9%	86	33,1%
Gesamt		215	100,0%	3450	100,0%

Zu 6.5.2: Primärer Anlass nach Positionierung zum Radverkehr

	CONTRA		PRO	
	absolut	relativ	absolut	relativ
planungsabhängig	21	87,5%	48	25,1%
situativ	3	12,5%	143	74,9%
Gesamt	24	100,0%	191	100,0%

	planungsabhängig		situativ	
	absolut	relativ	absolut	relativ
CONTRA	21	30,4%	3	2,1%
PRO	48	69,6%	143	97,9%
Gesamt	69	100,0%	146	100,0%

Zu 6.5.3: Primäre Forderung

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
reakтив	62	28,8%	2301	66,7%
инициатив	153	71,2%	1149	33,3%
Gesamt	215	100,0%	3450	100,0%

Zu 6.5.3: Primärer Anlass nach Positionierung zum Radverkehr

	CONTRA		PRO	
	absolut	relativ	absolut	relativ
reakтив	21	87,5%	41	21,5%
инициатив	3	12,5%	150	78,5%
Gesamt	24	100,0%	191	100,0%

	reakтив		инициатив	
	absolut	relativ	absolut	relativ
CONTRA	21	33,9%	3	2,0%
PRO	41	66,1%	150	98,0%
Gesamt	62	100,0%	153	100,0%

Zu 6.5.4: Protesttyp nach Framing

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
planungsabhängig-reakтив	56	26,0%	2089	60,6%
planungsabhängig-initiativ	13	6,0%	220	6,4%
situativ-reakтив	6	2,8%	212	6,1%
situativ-initiativ	140	65,1%	929	26,9%
Gesamt	215	100,0%	3450	100,0%

Zu 6.5.5: Begründungen

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Bestand	FBGE_1	125	58,1%	2035	59,0%
Schutzwürdigkeit	FBG_11	9	4,2%	798	23,1%
Bedarf für Bestand	FBG_12	19	8,8%	772	22,4%
Wirkung des Bestands	FBG_13	69	32,1%	782	22,7%
Bestehende Konflikte	FBG_14	76	35,3%	519	15,0%
Interessen Betreiber/Besitzer	FBG_15	4	1,9%	188	5,4%
Bestandskosten	FBG_16	3	1,4%	43	1,4%
Vorhaben	FBGE_2	174	80,9%	2435	70,6%
Art und Weise	FBG_21	37	17,2%	659	19,1%
Bedarf für Vorhaben	FBG_22	106	49,3%	711	20,6%
fehlender Bedarf für Vorhaben	FBG_23	9	4,2%	236	6,8%
Wirkung des Vorhabens	FBG_24	104	48,4%	1608	46,6%
Durchführbarkeit	FBG_25	32	14,9%	199	5,8%
Interessen Vorhabensträger	FBG_26	3	1,4%	333	9,7%
Kosten	FBG_27	7	3,3%	239	6,9%
Verfahren	FBGE_3	22	10,2%	657	19,0%
Recht	FBG_31	10	4,7%	354	10,3%
Kommunikation	FBG_32	12	5,6%	400	11,6%
Grundsätze	FBGE_4	79	36,7%	726	21,0%
Grundsätze	FBG_41	79	36,7%	726	21,0%

Zu 6.6: Anzahl der genutzten Aktionsformen

	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
	absolut	relativ	absolut	relativ
0	12	5,6%	255	7,4%
1	44	20,5%	844	24,5%
2	39	18,1%	666	19,3%
3	44	20,5%	527	15,3%
4	20	9,3%	371	10,8%
5	16	7,4%	244	7,1%
6	16	7,4%	181	5,2%
7	8	3,7%	127	3,7%
8	8	3,7%	83	2,4%
9	3	1,4%	58	1,7%
mehr als 9	5	2,5%	94	2,6%
Gesamt	215	100,0%	3450	100,0%

Zu 6.6: Typisierung der Aktionsformen (Mehrfachnennung möglich)

	AKTE_1	Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Demonstrative Aktionen	AKTE_1	118	54,9%	1410	40,9%
Demonstrationszug, Kundgebung	AKT_11	100	46,5%	1071	31,0%
künstlerische Aktion	AKT_12	39	18,1%	324	9,4%
Teilnahme fremde Darstellung	AKT_13	16	7,4%	348	10,1%
Sammlungen	AKTE_2	79	36,7%	1539	44,6%
Unterschriften	AKT_21	43	20,0%	885	25,7%
Online-Petition	AKT_22	42	19,5%	661	19,2%
Bürger-/Volksbegehren	AKT_23	9	4,2%	209	6,1%
Umfrage	AKT_24	2	0,9%	26	0,8%
Informative Aktionen	AKTE_3	100	46,5%	1504	46,5%
eigene Informationsveranstaltung	AKT_31	39	18,1%	608	17,6%
Begehung	AKT_32	4	1,9%	125	3,6%
Werbekampagne	AKT_33	3	1,4%	45	1,3%
Pressearbeit, Interview	AKT_34	55	25,6%	634	18,4%
Leserbrief, offener Brief	AKT_35	20	9,3%	463	13,4%

Resolution	AKT_36	2	0,9%	46	1,3%
Flugblatt, Druckschrift	AKT_37	24	11,2%	361	10,5%
Digitale Aktionen	AKTE_4	113	52,6%	1198	34,7%
Homepage	AKT_41	97	45,1%	1024	29,7%
Social-Media	AKT_42	70	32,6%	549	15,9%
Direkte Aktionen	AKTE_5	20	9,3%	371	10,8%
Besetzung	AKT_51	1	0,5%	172	5,0%
Behinderung, Störung	AKT_52	7	3,3%	95	2,8%
Blockade	AKT_53	12	5,6%	113	3,3%
Sachbeschädigung	AKT_54	1	0,5%	71	2,1%
Körperverletzung	AKT_55	0	0,0%	22	0,6%
Bündnis, Zusammenschluss	AKT_56	12	5,6%	247	7,2%
Expressive Aktionen	AKTE_6	9	4,2%	215	6,2%
Transparent	AKT_61	9	4,2%	310	9,0%
Plakat	AKT_62	18	8,4%	348	10,1%
Aufkleber	AKT_63	4	1,9%	64	1,9%
Graffiti	AKT_64	3	1,4%	160	4,6%
Street-Art	AKT_65	6	2,8%	110	3,2%
Kommunikation mit Planenden	AKTE_7	55	25,6%	1131	32,8%
Direkte Ansprache	AKT_71	42	19,5%	823	23,9%
förmliche Stellungnahme	AKT_72	6	2,8%	160	4,6%
förmliche Petition	AKT_73	7	3,3%	97	2,8%
Bürgerantrag	AKT_74	11	5,1%	183	5,3%
Eingabe	AKT_75	3	1,4%	109	3,2%
Alternativplan	AKT_76	14	6,5%	176	5,1%
Gutachten, Bestandsaufnahme	AKT_77	6	2,8%	85	2,5%
sonstige Handlung	AKT_99	14	6,5%	220	6,4%

Zu 6.7.1: Planungsfelder und initiative Planungsfelder

	absolut	relativ
wichtigstes Planungsfeld genannt	74	34,4%
kein wichtigstes Planungsfeld genannt	141	65,6%
Gesamt	215	100,0%

Wichtigstes Planungsfeld		absolut
Flächennutzung	PLFE_W1	0
Bauliche Nutzung	PLFE_W2	6
Stadterneuerung	PLFE_W3	2
Soziale Infrastruktur	PLFE_W4	1
Mobilität	PLFE_W5	64
Technische Infrastruktur	PLFE_W6	0
Frei- und Grünflächen	PLFE_W7	1
Stadtgestaltung	PLFE_W8	0
Immobilien	PLFE_W9	0
Migration	PLFE_W10	0
Alternative Orte	PLFE_W11	0
Gesamt		74

	absolut	relativ
wichtigstes initiatives Planungsfeld genannt	169	78,6%
kein wichtigstes initiatives Planungsfeld genannt	46	21,4%
Gesamt	215	100,0%

Wichtigstes Initiatives Planungsfeld		absolut
Flächennutzung	PLFIE_W1	1
Bauliche Nutzung	PLFIE_W2	0
Stadterneuerung	PLFIE_W3	0
Soziale Infrastruktur	PLFIE_W4	1
Mobilität	PLFIE_W5	159
Technische Infrastruktur	PLFIE_W6	0
Frei- und Grünflächen	PLFIE_W7	7
Stadtgestaltung	PLFIE_W8	1
Immobilien	PLFIE_W9	0
Migration	PLFIE_W10	0
Alternative Orte	PLFIE_W11	0
Gesamt		169

Zu 6.7.2: Planungsinstrumente und initiative Planungsinstrumente

	absolut	relativ
wichtigstes Planungsinstrument genannt	44	20,5%
kein wichtigstes Planungsinstrument genannt	171	79,5%
Gesamt	215	100,0%

Wichtigstes Planungsinstrument		absolut
Planung nach BauGB	PLIE_W1	4
Nachgeordnete Verfahren	PLIE_W2	0
Informelle Verfahren	PLIE_W3	8
Fachplanung	PLIE_W4	24
Wohnungspolitik	PLIE_W5	0
Sonstige öffentliche Instrumente	PLIE_W6	7
Privatrechtliche Instrumente	PLIE_W7	1
Sonstiges Planungsinstrument	PLIE_W9	0
Gesamt		44

	absolut	relativ
wichtigstes initiatives Planungsfeld genannt	169	78,6%
kein wichtigstes initiatives Planungsfeld genannt	46	21,4%
Gesamt	215	100,0%

Wichtigstes Initiatives Planungsinstrument		absolut
Planung nach BauGB	PLIIE_W1	2
Nachgeordnete Verfahren	PLIIE_W2	0
Informelle Verfahren	PLIIE_W3	7
Fachplanung	PLIIE_W4	0
Wohnungspolitik	PLIIE_W5	48
Sonstige öffentliche Instrumente	PLIIE_W6	0
Privatrechtliche Instrumente	PLIIE_W7	9
Sonstiges Planungsinstrument	PLIIE_W9	0
Gesamt		66

Zu 6.7.3: Planungsträger*innen

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Lokalpolitik	PLP	96	44,7%	1673	48,5%
Lokalverwaltung	PLV	124	57,7%	1790	51,9%
übergeordnete Ebene	PLÜ	30	14,0%	636	18,4%
Private Akteure	PLD	40	18,6%	1540	44,6%

Zu 6.8: Wirkungen (Mehrfachnennung möglich)

		Radverkehrsbezogene Planungsproteste		Alle Planungsproteste des Datensatzes	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Planungsstopp/-abbruch	WIS	5	2,3%	343	9,9%
Planungsunterbrechung	WIU	3	1,4%	275	8,0%
Verfahrensänderung	WIV	12	5,6%	248	7,2%
Inhaltsänderung (vollständig)	WII j	13	6,0%	327	9,5%
Inhaltsänderung (teilweise)	WII t	6	2,8%	205	5,9%
Planungs-/Umsetzungsbeginn (vollständig)	WIB j	31	14,4%	301	8,7%
Planungs-/Umsetzungsbeginn (teilweise)	WIB t	31	14,4%	159	4,6%
Auswirkungen auf Dritte	WID	37	17,2%	189	5,4%
Wirkung (allgemein)	GES_WI	80	37,2%	1229	35,6%

14.2 Digitaler Anhang

- Digitale Version der Masterarbeit
- Protestdatensatz
- Transkripte der Interviews

15. Eigenständigkeitserklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, ganz oder in Teilen noch nicht als Prüfungsleistung vorgelegt und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Sämtliche Stellen der Arbeit, die benutzten Quellen im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, habe ich durch Quellenangaben kenntlich gemacht.

Kassel, 31.01.2025
