

Andreas Blechschmidt

„Mobilität ist Kultur“?

Die Beteiligung der Bevölkerung
an der Entwicklung der Mobilitätskultur
in Zürich und Frankfurt am Main im Vergleich



Andreas Blechschmidt

„Mobilität ist Kultur“?

Die Beteiligung der Bevölkerung
an der Entwicklung der Mobilitätskultur
in Zürich und Frankfurt am Main im Vergleich

© Andreas Blechschmidt: „Mobilität ist Kultur“? Die Beteiligung der Bevölkerung an der Entwicklung der Mobilitätskultur in Zürich und Frankfurt am Main im Vergleich. Frankfurt am Main, 2012. (= Forum Humangeographie 7)
ISBN 978-3-935918-16-9

Kontakt: Institut für Humangeographie, Forum Humangeographie, Marit Rosol (Schriftleitung), Robert-Mayer-Str. 6-8, 60325 Frankfurt am Main, www.humangeographie.de.

Abbildung Titelseite: Straßenbahn auf der Altstadtstrecke in Frankfurt am Main, März 2012
(© Andreas Blechschmidt 2012)

Inhaltsverzeichnis

1	„Mobilität ist Kultur“?	4
2	Theoretischer Hintergrund der Untersuchung und aktueller Stand der Forschung	6
2.1	"Mobilitätskultur" – Einordnung des Konzepts und Begriffsdefinition	6
2.2	Einflussfaktoren und Dimensionen urbaner Mobilitätskultur	9
2.2.1	Historisch gewachsene Stadtstruktur	10
2.2.2	Einstellungen und Verkehrsverhalten der Bevölkerung	11
2.2.3	Politik und Planung, Beteiligungsmöglichkeiten und Kommunikation	13
2.2.4	Verkehrspolitische Leitbilder und Diskurse	15
3	Präzisierung der Fragestellung und weiteres methodisches Vorgehen	18
3.1	Zielsetzung der Arbeit	18
3.2	Verwendete Methoden und Ablauf des Vergleichs	18
4	Vergleichende Analyse der Entwicklung der Mobilitätskultur in Zürich und Frankfurt	21
4.1	Die aktuelle Mobilitätskultur im Vergleich	21
4.1.1	Zürich	21
4.1.2	Frankfurt	23
4.2	Gegenüberstellung der spezifischen Rahmenbedingungen der Entwicklung	25
4.2.1	Politische Rahmenbedingungen in der Schweiz	25
4.2.2	Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Zürich	26
4.2.3	Politische Rahmenbedingungen in Deutschland	27
4.2.4	Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Frankfurt	28
4.3	Analyse des Einflusses der Bevölkerung auf zentrale Debatten und Ereignisse bei der Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur	29
4.3.1	Zürich	29
4.3.2	Frankfurt	32
5	Zusammenfassung und abschließende Interpretation der Untersuchungsergebnisse	36
6	Literatur	40

1 „Mobilität ist Kultur“?

„Mobilität ist Kultur“ – mit diesem Motto wird seit mehreren Jahren für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Stadt Zürich geworben. Das Ziel dieses Züricher Konzepts ist die langfristige Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Eine wesentliche Teilstrategie bei der Umsetzung des Konzepts ist dabei neben verkehrsplanerischen Aspekten (z.B. die gezielte Förderung bzw. der Ausbau des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs) die umfassende und frühzeitige Information der Bevölkerung über Verkehrsplanungsverfahren und die Beteiligung an den entsprechenden Entscheidungen. Weiterhin wird hervorgehoben, dass bereits die Mobilitätsstrategie selbst das Ergebnis eines gemeinsamen Meinungsbildungsprozesses von Bevölkerung, Planung, Politik und Wirtschaft ist. In Zürich wird nachhaltige Mobilitätskultur demnach nicht nur als neues Leitbild der Verkehrsplanung, sondern als umfassender Planungs-, Kommunikations- und Kooperationsansatz verstanden (Ott 2008: 1ff.; Schreier 2005: 127ff.; Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich 2005: 1ff.).

Gerade im Zusammenhang mit Konzepten zu nachhaltiger Mobilität wird die Notwendigkeit der Kommunikation mit den Bürgern nicht nur in Planungen einzelner Kommunen, sondern auch in theoretischen Beiträgen häufig thematisiert. So hebt beispielsweise Banister (2008: 80) hervor, dass bei Verkehrsplanungsmaßnahmen die Kommunikation – also die Information und Beteiligung der Bevölkerung – aber auch ein entsprechendes Marketing wesentliche Elemente zur Steigerung der Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätspolitik sind. Auch Beckmann (2005: 10, 16f.) betont die Notwendigkeit der Kommunikation mit den Bürgern und zivilgesellschaftlichen Gruppen, um die Akzeptanz und Wirksamkeit verkehrsplanerischer Maßnahmen, aber auch soziale Lernprozesse im Bereich der Mobilität zu fördern.

Bedingt durch die besondere Stellung direktdemokratischer Elemente im politischen System der Schweiz hatte die Bevölkerung dort bereits lange vor der Einführung solch moderner Planungsansätze weitreichende Möglichkeiten zur Einflussnahme auf politische Entscheidungen (Linder 2009: 574ff.). So hebt z.B. Bratzel (1999: 183ff.) die Ablehnung der städtischen U-Bahn-Planung durch die Züricher Bevölkerung als wegweisende Richtungsänderung hervor und bewertet die Möglichkeiten zur Interessenartikulation und auch deren Durchsetzung seitens der Bürger als wichtigen Einflussfaktor der Entwicklung des städtischen Verkehrs.

Dabei stellt sich die Frage, ob der Einfluss der Züricher Bevölkerung auf die städtische Verkehrspolitik und damit auch auf die Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur eher einen Sonderfall darstellt, oder ob auch in anderen Städten die Bürger in ähnlicher Weise die Mobilitätskultur mit geprägt haben.

Im Rahmen dieser Arbeit wurde deshalb näher untersucht, welchen Einfluss die Bevölkerung einer Stadt über ihr eigenes Verkehrsverhalten hinaus auf die Herausbildung der jeweiligen Mobilitätskultur hat. Für die Analyse wurde ein Vergleich der Entwicklung der Mobilitätskulturen in Zürich und Frankfurt am Main vorgenommen, wobei der Einfluss der Bevölkerung auf zentrale Debatten und Entscheidungen im Mittelpunkt stand. Frankfurt ist als Vergleichsstadt in besonderer Weise geeignet, da Frankfurt einerseits im Hinblick auf die Stadt- und Wirtschaftsstruktur sowie die Herausforderungen im Verkehrsbereich teilweise große Ähnlichkeiten zu Zürich aufweist (Langhagen-Rohrbach 2003: 40, 44ff., 60ff.). Andererseits bestehen im Hinblick auf das politische System bzw. die politische Kultur aber auch charakteristische Unterschiede (Linder 2009: 567ff.; Dreßler 2010: 165ff.). Von Interesse bei der Untersuchung war insbesondere auch die Frage nach den Motiven für die Beteiligung der Bevölkerung, d.h. ob die eigentliche Intention bei der Beeinflussung städtischer Verkehrspolitik durch die Bürger die bewusste Gestaltung von Verkehr und Mobilität in der Stadt war, oder ob andere Beweggründe im Vordergrund standen. Dabei galt es ebenso herauszuarbeiten, inwiefern die Entwicklung der Mobilitätskultur einer Stadt auch mit einer bestimmten politischen Kultur der Beteiligung oder einem speziellen gesellschaftlichen Kontext verknüpft ist.

Für die Untersuchung wurde, aufbauend auf einer eingehenden Analyse des Begriffs „Mobilitätskultur“ selbst und möglicher Einflussfaktoren auf die urbane Mobilitätskultur, zunächst ein Vergleich der aktuellen Mobilitätskulturen in Zürich und Frankfurt vorgenommen. Im Anschluss an eine Gegenüberstellung der jeweiligen Rahmenbedingungen der Entwicklung wurde dann abschließend eine vergleichende Analyse des Einflusses der Bevölkerung auf zentrale Debatten und Ereignisse bei der Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur durchgeführt. Bei der Analyse der Züricher Mobilitätskultur im Rahmen der Vergleiche wurde lediglich auf die bereits vorhandene theoretische Literatur und statistische Erhebungen zurückgegriffen. Für die Untersuchung der Frankfurter Mobilitätskultur wurden zur Ergänzung dieser Quellen zwei Experteninterviews und eine fallbezogene Analyse einschlägiger Artikel einer Frankfurter Tageszeitung durchgeführt.

2 Theoretischer Hintergrund der Untersuchung und aktueller Stand der Forschung

Als Grundlage der Untersuchung wurde zunächst eine ausführliche Analyse des Begriffs „Mobilitätskultur“ vorgenommen. Das Ziel war dabei, das Konzept innerhalb der aktuellen Mobilitätsforschung bzw. Verkehrsplanung einordnen zu können und zu einer geeigneten Definition für die weitere Analyse zu gelangen.

2.1 "Mobilitätskultur" – Einordnung des Konzepts und Begriffsdefinition

Um zu einer Definition des Begriffs „Mobilitätskultur“ zu gelangen, erscheint es naheliegend, sich anfangs mit der Bedeutung der beiden Bestandteile des Begriffs auseinanderzusetzen. Beckmann (2001: 229) definiert Mobilität vereinfacht als Möglichkeit zum Wechsel von Orten. Grischkat (2008: 36) bemerkt dazu ergänzend, dass Mobilität mehr ist als Verkehr, also über die rein physische Bewegung von einem Ort zum anderen hinaus geht und auch soziale sowie symbolische Aspekte damit verknüpft sind. Verkehr wäre in diesem Sinn dann als realisierte Mobilität zu betrachten.

Der Begriff „Kultur“ wird aktuell in vielen sozialwissenschaftlichen Forschungsbereichen, aber auch in der gesellschaftlichen Praxis häufig in unterschiedlichsten Zusammenhängen verwendet, dementsprechend existiert eine große Vielfalt an Kulturbegriffen, die zum Teil recht unklar definiert und gegeneinander abgegrenzt sind. Allgemein gefasst ließe sich Kultur zunächst als Erklärungsfaktor verschiedener Formen menschlichen Verhaltens definieren (Janowicz 2006: 1f.).

Dabei lassen sich verschiedene Sichtweisen auf Kultur unterscheiden, die hier kurz vorgestellt werden sollen. Der normative Kulturbegriff definiert Kultur als anzustrebende Lebensform, also eine Art „Hochkultur“, die der Abgrenzung gegenüber der Barbarei oder dem Naturzustand dient (Janowicz 2006: 2f.). Der eher wertneutrale holistische Kulturbegriff umfasst ideelle Aspekte (z.B. Sitten, Gebräuche), aber ebenso auch materielle Objekte spezieller Lebensformen von Menschen zu bestimmten Zeitpunkten der Geschichte (ebd.: 4). Beim differenzierungstheoretischen Kulturbegriff wird die Sphäre der Kultur eher von anderen Bereichen des menschlichen Zusammenlebens abgetrennt, Kultur meint hier vor allem gemeinsam geteilte Werte und Normen einer Gesellschaft (ebd.: 5). Eine vergleichsweise neue Sichtweise auf Kultur stellt der wissensorientierte Kulturbegriff dar. Hier wird Kultur als Komplex von Sinnsystemen aufgefasst, die den alltäglichen Handlungen einen Bedeutungszusammenhang verleihen und die abhängig von sozialen und historischen Zusammenhängen sind (ebd.: 5f.).

Diese verschiedenen Sichtweisen auf Kultur finden sich zumindest teilweise auch in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung, aber auch in der Verkehrsplanungspraxis wieder. Als Gemeinsamkeit der unterschiedlichen Perspektiven auf Mobilitätskultur lässt sich zunächst feststellen, dass hier verschiedene Ausprägungen von Mobilität mit kulturellen Aspekten verknüpft werden. So führt Jensen (2009: 139ff., 149ff.) aus, dass urbane Mobilität mehr ist als der Transport von A nach B und immer sogenannte „Cultures of Movement“ – Kulturen der Bewegung erzeugt. Er sieht zudem eine enge Verknüpfung mobiler Praktiken und räumlicher Gegebenheiten und führt dazu das Beispiel der Mobilitätskultur in Tokyo an, bei der eine Orientierung in der Stadt anhand des Metronetzes stattfindet. In diesem Kontext betont er auch die Bedeutung von Mobilität für die Wahrnehmung städtischer Räume (Jensen 2009: 153).

Einen engen Zusammenhang zwischen Kultur, Lebensstilen und Mobilitätsverhalten hebt auch Rammler (2011: 38) hervor, er betrachtet Mobilität als elementaren Bestandteil moderner Gesellschaften und dementsprechend in ein sozio-kulturelles System eingebettet. Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik müsse deswegen auch nicht-materielle Aspekte, wie z.B. subjektive Gewohnheiten, neben den materiellen Dimensionen berücksichtigen und wäre folglich nicht isoliert von Gesellschaftspolitik zu denken (ebd.: 39ff.). Die gegenwärtige Kultur bewertet er als ein Kulturmodell der Massenmotorisierung (ebd.: 53). Er erachtet die Schaffung einer umfassend gedachten, alternativen Mobilitätskultur als notwendig, um Mobilitätsverhalten langfristig zu verändern (ebd.: 43).

Ähnlich äußern sich Buba et al. (2010: 27ff.); in ihrer Abhandlung zu „Nachhaltiger Mobilitätskultur“ wird Kritik an einer atomisierten, auf einzelne Verkehrsmittel fixierten Verkehrspolitik geübt. Stattdessen müsste Mobilität in gesellschaftlichen Zusammenhängen betrachtet werden. Die aktuelle Mobilitätskultur wird auch hier als eine vom Auto geprägte gesehen. Als Alternative wird ein ganzheitlicher Ansatz auf Mobilität vorgeschlagen, verbunden mit der Vision einer Mobilitätskultur, bei der nicht mehr das Auto die zentrale Rolle spielt. An anderer Stelle wird erläutert, dass es deutliche regionale Differenzierungen von Mobilitätsverhalten gibt, mit einer entsprechend großen Variationsbreite von „Verkehrskulturen“ (Buba et al. 2010: 93).

Langweg (2007: 43ff.) versucht eine Definition von Mobilitätskultur und verwandter Begriffe aus dem Bereich der Mobilitätsforschung anhand der bisherigen Verwendung in Forschung und Praxis vorzunehmen. Er stellt zunächst fest, dass die meisten Begriffe häufig nicht klar definiert werden und ihre Bedeutung damit teilweise unklar bleibt. Er weist darauf hin, dass der Begriff Mobilitätskultur eng mit dem Züricher Slogan „Mobilität ist Kultur“ verbunden ist. Anschließend definiert er Mobilitätskultur vor allem mithilfe der Beschreibungen aus dem Projekt "Nachhaltige Mobilitätskultur" (Deffner et al. 2006), führt aber auch eine alternative Auslegung des Begriffs ein, indem er Mobilitätskultur als Kultur des alltäglichen, kultivierten Umgangs miteinander beschreibt (ebd.: 47).

Als Vorarbeit zu eben erwähntem Konzept hat auch Deffner (2006) eine Analyse des bisherigen Gebrauchs des Begriffs „Mobilitätskultur“ durchgeführt. Dabei zeigte sich insgesamt eine sehr vielfältige Verwendung sowohl in der Planung als auch in der Wissenschaft (Deffner 2006: 14f.). In der Verkehrsplanung wird der Begriff teils ohne Definition verwendet, er wird zum Teil aber auch offen zur Diskussion gestellt, dazu werden Praxisbeispiele aus Konstanz, München und Berlin angeführt (ebd.: 4ff.). Im Einzelfall wird Mobilitätskultur auch als Standortfaktor gesehen (ebd.: 6). Deffner führt weiterhin aus, dass auch bei Expertentagungen

oder Forschungsprojekten verschiedene Ansätze und Sichtweisen im Bezug auf Mobilitätskultur existieren, es bleibt aber auch dort oft unklar, was unter Mobilitätskultur eigentlich zu verstehen ist. Ziel der Forschungsprojekte ist häufig die gezielte Gestaltung von Mobilität bzw. der Mobilitätskultur, es bleibt aber umstritten, inwiefern sie konkret steuer- oder veränderbar ist (ebd.: 9ff.).

Die bisher ausführlichste Auseinandersetzung mit dem Begriff Mobilitätskultur fand im Rahmen des Forschungsprojekts „Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur“ unter Federführung des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE) statt (Deffner et al. 2006). Basierend auf den Arbeiten von Janowicz (2006) und Deffner (2006) wurde dabei auch eine für das Forschungsprojekt geeignete Begriffsdefinition entwickelt.

Auch hier wird zu Beginn die Vielfalt von Kulturbegriffen hervorgehoben, daran anschließend dann die für das Projekt geltende Begriffskonzeption erläutert. In dieser Konzeption von Kultur sind sowohl materielle als auch emotionale bzw. symbolische Aspekte der Mobilität von Bedeutung (Deffner et al. 2006: 151). Die Mobilitätskultur wird dabei unter einer Prozessperspektive gesehen, sie wird dynamisch durch die Interaktion verschiedener Akteure gestaltet. Sie ist demnach zwar teilweise beeinflussbar oder gestaltbar durch einzelne Akteure, sie kann aber nicht einfach durch Steuerung von oben nach unten verändert werden. Die lokale Mobilitätskultur beinhaltet immer auch verschiedene Subkulturen, die sowohl Gegner oder Befürworter von Veränderungen sein können bzw. diese selber anstoßen (Deffner et al. 2006: 15f.; Deffner 2006: 13). Auch spezielle Ausgangslagen oder Weichenstellungen prägen die Mobilitätskultur, sie steht immer in einem ortsspezifischen historischen Kontext (Deffner et al. 2006: 107).

Wichtig ist die Feststellung, dass eine Mobilitätskultur letztendlich immer vorhanden ist (Deffner 2006: 15). In diesem Sinn gibt „es (...) nicht keine oder die gute Mobilitätskultur“ (Deffner et al. 2006: 107). Es handelt sich also um eine nicht normative Konzeption von Kultur (Deffner 2006: 13), eine normative Ausrichtung entsteht erst durch die Verknüpfung der Mobilitätskultur mit Attributen wie „nachhaltig“ oder „multioptional“ (Deffner et al. 2006: 107). Eine Analyse oder Bewertung der Mobilitätskultur einer Stadt ist dabei nur im Vergleich zu anderen möglich (ebd.: 107). Dazu muss angemerkt werden, dass im Rahmen des oben genannten Projekts Mobilitätskultur zwar zunächst nicht normativ definiert wurde, das Ziel des Projekts aber letztendlich die Untersuchung von Möglichkeiten war, um eine nachhaltige Mobilitätskultur zu schaffen (ebd.: 3).

In der vorliegenden Arbeit wird der Begriff Mobilitätskultur nicht als normatives Konzept zur Gestaltung städtischer Mobilität verstanden, sondern vielmehr als analytisches Konzept zur Untersuchung und Beschreibung verschiedener Aspekte und Einflussfaktoren urbaner Mobilität aufgefasst. Für die weitere Untersuchung soll deshalb auf diese Definition von Deffner et al. (2006: 16) zurückgegriffen werden:

„Mobilitätskultur meint die Ganzheit der auf Beweglichkeit bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Sie schließt die Infrastruktur- und Raumgestaltung ebenso ein wie Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die dahinter stehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. Sie bezeichnet das prozessuale Ineinanderwirken von Mobilitätsakteuren, Infrastrukturen und Techniken als sozio-

technisches System. Mobilitätskultur kann nur im Vergleich zu den Qualitäten anderer Mobilitätskulturen, also relational analysiert und beschrieben werden. Der Begriff Mobilitätskultur enthält nicht a priori einen normativen Gehalt – dieser entsteht erst durch die Verknüpfung mit Nachhaltigkeitszielen.“

Um einschätzen zu können, welche Bedeutung im Rahmen dieser Definition dem Einfluss der Bevölkerung auf die Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur zukommt, war es ergänzend notwendig, sich eingehend mit den möglichen Einflussfaktoren auf lokale Mobilitätskulturen auseinanderzusetzen.

2.2 Einflussfaktoren und Dimensionen urbaner Mobilitätskultur

In der wissenschaftlichen Debatte wird vielfach thematisiert, dass es teils deutliche lokale Unterschiede beim Modal Split, dem Verkehrsverhalten bzw. der Mobilitätskultur gibt (Bracher 2011: 276ff.; Buba et al. 2010: 99; Haefeli 2008: 18ff.). Dagegen gehen die Meinungen darüber auseinander, welche Faktoren für diese unterschiedlichen Ausprägungen lokaler Mobilitätskulturen entscheidend sind. So folgert Haefeli (2008: 18ff.) aus seinem Vergleich der Verkehrspolitik in deutschen und schweizerischen Städten, dass die Unterschiede im Modal Split der untersuchten Städte nur teilweise auf verkehrswissenschaftliche Kriterien wie z.B. Preise, Stadtgestalt oder Einkommen zurückzuführen sind, sondern auch gesellschaftliche Faktoren eine wichtige Rolle spielen. Er betont aber, dass auch kulturelle Unterschiede die unterschiedlichen Nutzungsmuster nur zum Teil erklären können, da die Einstellungen zum ÖPNV teils recht ähnlich seien (ebd.: 309). Seiner Meinung nach sind vor allem positive Rückkopplungen, also die Kombination mehrerer Faktoren entscheidend (ebd.: 311f.).

Häufig werden die Faktoren auch im Hinblick auf ihre Veränderbarkeit oder Wirksamkeit zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte untersucht. So erklärt Bratzel (1999: 177) den Erfolg nachhaltiger Verkehrspolitik größtenteils mit bestimmten politischen Prozessen. Deffner et al. (2006: 12, 151) folgern aus ihrer Studie, dass die bewusste Veränderung der Mobilitätskultur einen langanhaltenden Konsens erfordert und dass Mobilitätskultur leichter zu ändern ist, wenn Bewohner offen für Neues sind. Buba et al. (2010: 105) sehen ebenfalls unterschiedliche ortsspezifische Potentiale für eine nachhaltige Mobilitätskultur. Trotz einer Dominanz der Autonutzung in altindustrialisierten Regionen (ebd.: 93) werden wirtschaftliche Faktoren als nicht ausschlaggebend für die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur betrachtet (ebd.: 111).

Deffner et al. (2006:16) entwickelten im Rahmen ihrer Studie zu nachhaltiger Mobilitätskultur ein Schema, das die für die Mobilitätskultur relevanten Einflussfaktoren miteinander in Beziehung setzt. Dabei werden die Einflussfaktoren in vier Bereiche gruppiert. Wie untenstehende Abbildung 1 zeigt, beeinflussen diese verschiedenen Faktoren zum einen direkt die Mobilitätskultur, zum anderen stehen die verschiedenen Bereiche von Einflussfaktoren aber auch untereinander in einer Wechselbeziehung.

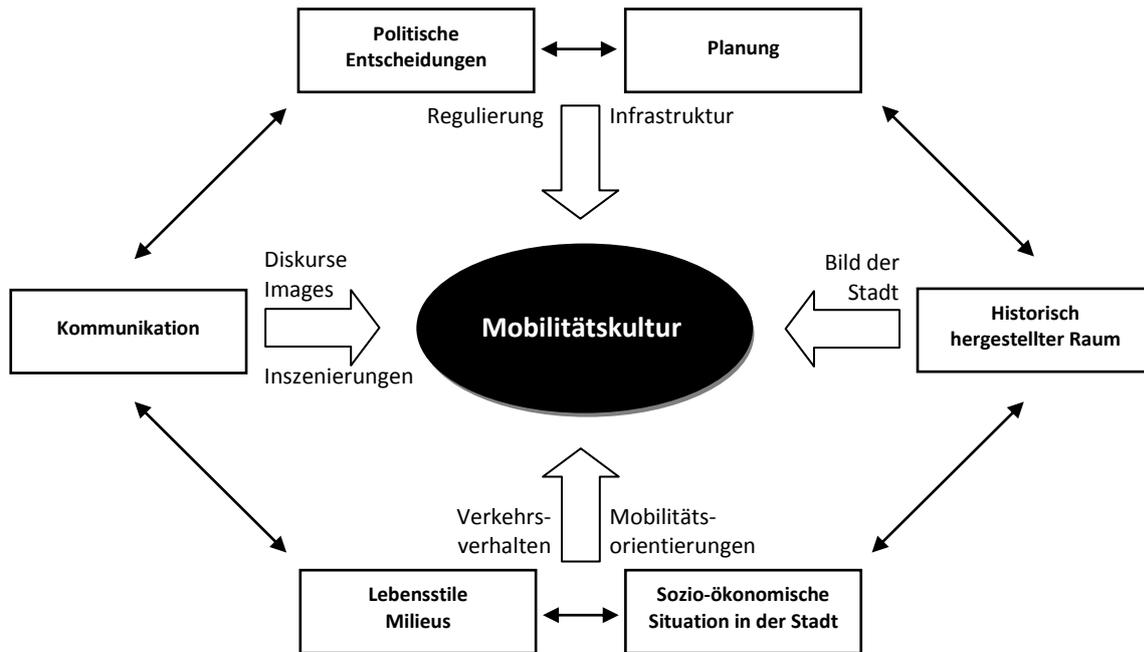


Abb. 1: Einflussfaktoren auf die Mobilitätskultur (eigene Darstellung nach Deffner et al. 2006: 16).

Die folgende Erläuterung der verschiedenen Einflussfaktoren ist an dieses Schema angelehnt, wobei die in den Kapiteln 2.2.3 und 2.2.4 dargestellten Einflussfaktoren bereits etwas ausführlicher als normalerweise üblich erläutert werden, da diese für die Beantwortung der Fragestellung besondere Relevanz besitzen.

2.2.1 Historisch gewachsene Stadtstruktur

Die historisch gewachsene Stadtstruktur stellt als Einflussfaktor einen Sonderfall dar, da sie gewissermaßen das Ergebnis vergangener Planungen und Debatten ist. Die vorhandene Stadtstruktur stellt gleichzeitig die Ausgangslage für die weitere Entwicklung dar, die Mobilitätskultur ist dementsprechend immer in einen historischen Kontext eingebettet (Deffner et al. 2006: 107). Der historische Rahmen beschränkt sich dabei aber keineswegs auf gebaute Strukturen, wie Rammler (2011: 39) ausführte: „Handlungen werden zu Gewohnheiten und Gewohnheiten zu Institutionen, die beharrungsmächtiger sein können als stählerne Infrastrukturen. So haben die Anfänge große Macht über die Zukunft. Das gilt immer und überall, auch für Veränderungen der Mobilitätskultur.“ Diese durch frühere Weichenstellungen geprägten ortsspezifischen Traditionen und Strukturen der Stadt können dabei sowohl die Entwicklung bestimmter Mobilitätsformen begünstigen (Buba et al. 2010: 118), als auch zum Teil zu einer gewissen Pfadabhängigkeit von Mobilitätskultur führen (Rammler 2011: 42). Die Frage ist hier, welche Bedeutung diesen Strukturen im Rahmen der Mobilitätskultur zukommt. So sieht z.B. Haefeli (2008: 308) in der gebauten Struktur der Stadt keinen ausreichenden Erklärungsansatz für die lokal unterschiedliche Ausprägung von Verkehrssystemen. Ein weiterer Faktor, der durch Akteure innerhalb der Stadt nicht oder nur in geringem Maß verändert werden kann, ist die Topographie einer Stadt. Allerdings wird auch diesem Faktor, abgesehen von möglichen Auswirkungen auf die Fahrradnutzung, nur ein geringer Einfluss auf den Modal Split einer Stadt beigemessen (Buba et al. 2010: 111; Haefeli 2008: 307).

2.2.2 Einstellungen und Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Ebenso wie die Mobilitätskultur selbst wird auch das Verkehrsverhalten der Bevölkerung einer Stadt von einer Fülle von Faktoren beeinflusst, zudem existiert eine Vielzahl an Theorien, die versuchen, anhand bestimmter Einflussfaktoren das Verkehrsverhalten zu erklären (Gather et al. 2008: 176). Hier sind zunächst die externalen oder auch Umweltfaktoren zu nennen, darunter sind z.B. ökonomische Rahmenbedingungen, Raum- und Verkehrsinfrastruktur zu verstehen (Gather et al. 2008: 177). Daneben werden auch verschiedene soziodemographische Größen als Einflussfaktor diskutiert, z.B. Einkommen, PKW-Ausstattung, Alter, Geschlecht (Grischkat 2008: 55f.). Verschiedene aggregierte und disaggregierte Modelle versuchen anhand dieser messbaren Merkmale das Verkehrsverhalten zu erklären (ebd.: 42).

So wird beispielsweise von einem hohen Einkommen oft auf eine bessere Motorisierung und damit höhere Autonutzung geschlossen. Tatsächlich erklärt ein unterschiedliches Einkommen Unterschiede bei der Autonutzung aber nur zum Teil (Haefeli 2008: 305; Bratzel 1999: 180f.). Häufig untersucht wird auch der Zusammenhang zwischen Raum- bzw. Stadtstruktur und dem Mobilitätsverhalten. Dabei lässt sich durchaus nachweisen, dass eine höhere Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt oft zu geringerem PKW-Besitz und niedrigerer Nutzung führt und Bewohner solcher Quartiere im Durchschnitt kürzere Distanzen zurücklegen (Bracher 2011: 276; Grischkat 2008: 49; Holz-Rau 2001: 265). Bei Städten über 100.000 Einwohnern ist zudem meist eine deutlich höhere ÖPNV-Nutzung als in kleineren Orten festzustellen (Beck und Plöger 2008: 49). Der Einfluss raumstruktureller Merkmale auf das Mobilitätsverhalten wird aber je nach Untersuchung doch recht unterschiedlich bewertet und ist generell schwer quantifizierbar (Grischkat 2008: 49; Hunecke und Schweer 2006: 157). Holz-Rau (2001: 268) folgert daraus, dass die „direkten Verkehrseffekte siedlungsstruktureller Konzepte deutlich geringer sind als die in den Verkehrsbefragungen ermittelten Unterschiede im durchschnittlichen Verkehrshandeln“. Allerdings würden bestimmte Siedlungsstrukturen und damit verbundene Verkehrsinfrastrukturen spezielle Arten von Mobilität erst ermöglichen.

Ab den 70er Jahren wurden deshalb verstärkt individuelle oder internale Einflussfaktoren, wie z.B. die Wahrnehmungen, Wertvorstellungen, Normen oder Einstellungen einer Person, in wissenschaftliche Untersuchungen mit einbezogen. Dahinter steht die Hypothese, dass objektive Strukturen erst durch die subjektive Wahrnehmung und Bewertung für das Verkehrsverhalten relevant werden (Gather et al. 2008: 176; Grischkat 2008: 42). So ist das Auto nicht nur Mittel zum Zweck, sondern hat auch eine kulturelle und soziale Bedeutung (Schlag und Schade 2007: 30ff.). Holz-Rau (2001: 271) stellt dazu fest, dass „das individuelle Verkehrshandeln (...) innerhalb der strukturellen Rahmenbedingungen immer flexibler“ wird.

Eine Vielzahl nichtdeterministischer Ansätze versucht diese Erkenntnisse zur Erklärung des Verkehrsverhaltens mit einzubeziehen. Verschiedene psychoanalytisch oder handlungstheoretisch orientierte Ansätze, wie die Rational-Choice-Theory oder die Theorie des geplanten Verhaltens, setzen auf einer individuellen Ebene an. Diese Konzepte versuchen, das individuelle Verkehrsverhalten anhand der persönlichen Einstellungen und Werte zu begründen (Götz 2007: 764ff.). Bei gesellschaftstheoretischen Forschungskonzepten wird demgegenüber

nicht von individuellen Einstellungen und Wahrnehmungen ausgegangen, sondern z.B. die gesellschaftliche Bedeutung des Autos in der gegenwärtigen Kultur als wichtiger Einflussfaktor des Verkehrsverhaltens verstanden (ebd.: 766ff.).

Aktuell kommen in der Erforschung des Verkehrsverhaltens häufig soziologisch orientierte Mobilitäts- oder Lebensstilansätze zur Anwendung (Grischkat 2008: 44), von denen drei Konzepte kurz vorgestellt werden sollen. Beck und Plöger (2008: 48ff.) untergliedern zunächst die Bevölkerung in verschiedene soziale Milieus, die jeweils charakteristische Einstellungen und Lebensorientierungen aufweisen. Bei einem Vergleich des Mobilitätsverhaltens dieser Milieus zeigt sich, dass Mobilität in den einzelnen Milieus eine recht unterschiedliche Bedeutung hat und die verschiedenen Milieus zudem ein jeweils typisches Nutzungsverhalten aufweisen. Hunecke et al. (2005: 27ff.) nehmen im Rahmen eines Projekts zur Ermittlung möglicher Zielgruppen des ÖPNV eine Einteilung der Bevölkerung des Untersuchungsraumes in sechs Mobilitätstypen vor. Die Unterscheidung der Typen erfolgt hier aufgrund der personenbezogenen Einstellungen zum IV und ÖPNV, auch symbolische Dimensionen von Mobilität wie Autonomie oder Status fließen in die Typisierung mit ein. Auch hier werden bei einem Vergleich recht deutliche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Mobilitätstypen erkennbar.

Götz (2007: 770ff.) führt schließlich das Konzept der Mobilitätsstile ein, das eng mit dem Konzept der Mobilitätskultur in Deffner et al. (2006: 14) verknüpft ist. Das Konzept ist dabei in einer Mesoebene zwischen der Mikroebene der individuellen und der Makroebene der gesellschaftstheoretischen Ansätze eingeordnet. Anhand mobilitätsbezogener Motive und Orientierungen werden mithilfe einer Clusteranalyse fünf verschiedene Typisierungen von Mobilitätsstilen in der Stadt entwickelt. Eine anschließende Überprüfung des tatsächlichen Verkehrsverhaltens zeigt auch hier ein signifikant differenziertes Verkehrsverhalten der einzelnen Mobilitätsstilgruppen. Für die Mobilität auf dem Land oder Freizeitmobilität werden ähnliche Typisierungen durchgeführt. Götz sieht einen möglichen Anwendungsbereich in der Identifizierung potentieller Nutzergruppen des ÖPNV, das Konzept der Mobilitätsstile kann aber auch als Hilfsmittel für eine zielgruppenspezifische Kommunikation zwischen Politik, Planung und Bevölkerung dienen (Götz 2007: 780f.).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass Verkehrshandeln unabhängig von den jeweiligen entscheidenden Einflussfaktoren stark routinisiert ist. Grundlegende Veränderungen sind demnach schwierig zu erreichen und dementsprechend eher selten. Verhaltensänderungen sind allerdings möglich, wenn sich der Kontext des Mobilitätsverhaltens ändert, etwa durch eine andere Lebenslage oder veränderte Erreichbarkeiten. Dabei findet durch die Wahl des Wohnorts häufig eine Vorauswahl von Mobilitätsalternativen statt, d.h. in einer Art Selbst-Selektionseffekt wählen Personen ihren Wohnort entsprechend ihrer präferierten Mobilitäts- und Lebensstile. Allerdings sind im städtischen Raum aufgrund der größeren Wahlmöglichkeiten die sozialen Strukturen für das Verkehrsverhalten wichtiger als die räumlichen Gegebenheiten (Gather et al. 2008: 182ff.; Schlag und Schade 2007: 28f.). Es ist deshalb gerade auch im Hinblick auf die Entwicklung von Mobilitätskulturen von Belang, ob eine höhere Anzahl von Einwohnern, die dem Auto kritisch gegenüber stehen, in Verbindung mit einer geringeren Autonutzung in einem Quartier wirklich auf einen Einstellungswandel schließen lässt oder Folge der Wohnstandortpräferenz einer bestimmten Gruppe ist (Haefeli 2008: 312).

2.2.3 Politik und Planung, Beteiligungsmöglichkeiten und Kommunikation

Die Politik setzt grundsätzlich die Rahmenbedingungen im Bereich des Verkehrs, z.B. über die Infrastrukturplanung oder die Regulierung des Verkehrs. So kann beispielsweise versucht werden, durch eine PKW-Maut oder die Erhöhung der Benzinpreise die Autonutzung zu verringern (Grischkat 2008: 52ff.; Haefeli 2008: 305). Die Bürger sind dabei nicht nur Akteure im Sinn von verkehrshandelnden Personen, sondern können die Verkehrspolitik – und in der Folge die Mobilitätskultur – auch über Abstimmungen und andere Beteiligungsmöglichkeiten mitgestalten bzw. beeinflussen (Haefeli 2008: 69).

Die Verkehrsplanung besitzt aber nicht nur für die Einwohner einer Stadt Relevanz. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur hat auch für das Funktionieren einer Volkswirtschaft große Bedeutung. Der direkte Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf die Wirtschaft ist allerdings nur schwer zu quantifizieren (Link 2011: 94, 102). In Städten erhofft man sich durch den Ausbau der Infrastruktur vor allem eine positive Beeinflussung der Standortwahl von Unternehmen (ebd.: 108f.). Generell zählt eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur als wichtiger Vorteil im internationalen Standortwettbewerb zwischen Städten, dazu zählen inzwischen auch spezielle Mobilitätsangebote für bestimmte Gruppen, wie z.B. Kinder oder Familien (Bracher 2011: 282; Bräuninger und Stiller 2006: 261ff.). Neuerdings werden in diesem Zusammenhang aber auch vermehrt die negativen Folgen des Verkehrs im Sinne externer Kosten thematisiert, z.B. durch Bodenversiegelung, Trennwirkungen, Landverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen oder Unfälle (Link 2011: 110).

Beckmann (2005: 5) sieht Verkehrsplanung deshalb als komplexen Prozess, der die fachplanerische Vorbereitung der Planung, die politische Diskussion und Beschlussfassung, die finanzielle und rechtliche Absicherung sowie die Umsetzung umfasst. Aktuelle Herausforderungen der Verkehrsplanung sind vor allem die stetige Veränderung der Bevölkerung durch Migration oder den demographischen Wandel und die Ausdifferenzierung von Lebensstilen (Beckmann 2005: 6f.; Bracher 2011: 281). Der Wandel der Lebensstile lässt sich zum Teil auch an der Zunahme des Freizeitverkehrs ablesen, der inzwischen zum wichtigsten Verkehrszweck in der Stadt geworden ist. Auch in der Freizeit ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel, wobei der Freizeitverkehr ebenso mit dem Fahrrad- oder Fußverkehr assoziiert wird (Gstalter 2003: 117). Daneben stellt insbesondere in den Kernstädten von Metropolregionen der Pendlerverkehr nach wie vor eine große Herausforderung dar. Hier zeigt sich eine kontinuierliche Zunahme der Berufspendler und der zurückgelegten Pendeldistanzen (Einig und Pütz 2007: 73ff., 89).

Über den tatsächlichen Einfluss der Verkehrspolitik und -planung auf das Verkehrsverhalten, der über das Setzen der Rahmenbedingungen hinausgeht, gibt es in der Wissenschaft verschiedene Ansichten. Rüb und Seifer (2007: 166) sehen generell ein Problem der top-down-Kontrolle gesellschaftlicher Teilsysteme wie beispielsweise des Verkehrs. Buba et al. (2010: 115ff.) sehen Infrastrukturmaßnahmen als sinnvolles und wirksames Mittel zur Gestaltung von Mobilitätskultur. Darüber hinaus können ihrer Meinung nach lokale Mobilitätskulturen auch durch Mitarbeiter der Verwaltung oder Schlüsselpersonen aus der Politik mit geprägt werden (ebd.: 95, 110). Einen möglichen hohen Einfluss von Schlüsselpersonen konstatiert auch

Haefeli (2008: 310f.), bewertet hingegen den durchschnittlichen Einfluss der Lokalparlamente als eher gering.

Allgemein weisen viele Verkehrsprojekte ein hohes Konfliktpotenzial auf und führen häufig zu politischen Auseinandersetzungen und kontroversen Debatten. So reagieren Betroffene von Verkehrsplanungsmaßnahmen (z.B. Einzelhändler, Anwohner, Umweltverbände, usw.) teilweise mit Unverständnis, Ängsten, Widerständen und Protest, so dass auch demokratisch legitimierte Planungen stark verzögert werden oder gar scheitern können (Beckmann 2005: 7). In der Vergangenheit haben sich deshalb zur Artikulation dieses Protests, als Alternative zu den institutionell organisierten Möglichkeiten der politischen Beteiligung, auch informelle Formen, wie z.B. Bürgerinitiativen, Protest- oder Bürgerbewegungen gebildet (Roth 1999: 2). Die Bürgerinitiativen stellen dabei die häufigste Form lokaler informeller Beteiligung dar, bis Mitte der 60er-Jahre haben diese aber kaum nennenswerten Einfluss auf die Politik. In der Folge bilden sich auch radikalere, weit weniger kooperationsbereite städtische Oppositionsbewegungen, die auch zu extremeren Protestformen, z.B. Hausbesetzungen greifen. Nach dem weitgehenden Scheitern dieser radikalen Protestbewegungen ab Mitte der 60er-Jahre findet eine Stabilisierung städtischen Protests ab Mitte der 70er-Jahre statt, einzelne Bürgerinitiativen gehen dabei in feste Organisationen über. Daneben entstehen sogenannte „Neue soziale Bewegungen“, die nationale oder globale Themen besetzen, aber auch auf lokaler Ebene bedeutsam sind. Beispiele dafür sind unter anderem die Frauenbewegung oder ökologische Bewegungen. Trotz der ab den 80er-Jahren teilweise beginnenden Kooperation zwischen Bürgerbewegungen und Politik stellt Roth fest, dass die Protestbewegungen letztendlich nicht zu einer deutlichen Änderung kommunalpolitischer Strukturen führen (Roth 1999: 6ff.).

Ab den 90er-Jahren wird, auch als Reaktion auf die Protestbewegungen der Vergangenheit, eine Vielfalt an neuen Beteiligungsmöglichkeiten in der Planung geschaffen, die allerdings größtenteils keine bindende Wirkung entfalten. Eine Ausnahme stellen die Bürgerentscheide in Deutschland und die Referenden in der Schweiz dar (Langhagen-Rohrbach 2003: 137ff.). Die Einführung dieser Beteiligungsmöglichkeiten steht dabei im Zusammenhang mit einem Wandel des staatlichen Politikverständnisses hin zu einem kooperativen Staat mit stärkerem Einbezug privater Akteure und der Einführung von Governance-Konzepten. Diese neuen Ansätze sind davon geprägt, dass staatliche Institutionen nicht mehr die alleinige Entscheidungsbefugnis haben, sie sind zudem häufig flexibel und eher informell organisiert. Diese Konzepte zeichnen sich außerdem oft durch wechselnde Teilnehmerfelder mit unterschiedlicher Beteiligungsintensität und -bereitschaft aus (Rüb und Seifer 2007: 166ff.). Selle (2007: 66f.) spricht in diesem Zusammenhang auch die Problematik der Beteiligung ressourcenschwacher Gruppen an, z.B. von Migranten. Spätestens an diesem Punkt stellt sich die Frage nach der Legitimität bei Governance-Ansätzen. So bleibt vielfach ungeklärt, wo im Rahmen von Governance-Konzepten überhaupt noch Platz für oppositionelle Positionen ist (Rüb und Seifer 2007: 169ff.). Trotz der Einführung neuer Kommunikations- und Informationsmöglichkeiten stellt Selle (2007: 63f.) aber fest, dass die Bevölkerung nach wie vor von wesentlichen Entscheidungen ausgeschlossen bleibt und teilweise Bürger sogar als „Störfaktor“ der Planung gesehen werden. Er erklärt die Frustration der Beteiligten von solchen Verfahren zum einen aus der Vielfalt und Unübersichtlichkeit von Beteiligungsmöglichkeiten, zum anderen aus der Tatsache, dass aus der Beteiligung vielfach keine bindenden Entscheidungen folgen oder die wichtigen Entscheidungen bereits im Vorfeld getroffen worden sind. Die zu

seltenen positiven Gegenbeispiele für Beteiligung seien dagegen meist räumlich oder zeitlich begrenzt (ebd.: 65ff.). Bei allen Formen der Beteiligung ist dabei immer auch nach den Motiven einzelner Gruppen oder Bürger für die Beteiligung zu fragen. So hinterfragt Haefeli (2008: 314ff.) die Motive für die Ablehnung von Verkehrsvorlagen in der Schweiz und kritisiert, dass es relativ leicht ist, die vorgelegten Planungen abzulehnen. Er wertet in diesem Zusammenhang gar die durch die Ablehnung der Verkehrsplanungen später erreichten Erfolge der schweizerischen Verkehrspolitik nicht als Stärke, sondern als Versagen des Systems.

Trotzdem wird insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung von Konzepten nachhaltiger Mobilitätskultur die hohe Bedeutung von Kommunikation, also die Information und Beteiligung von Bürgern und zivilgesellschaftlichen Gruppen betont (Beckmann 2005: 10; Deffner et al. 2006: 152f.). Die Kommunikation soll durch mehr Kenntnisse zu einer höheren Akzeptanz und Wirksamkeit verkehrsplanerischer Maßnahmen beitragen und soziale Lernprozesse im Bereich der Mobilität fördern (Beckmann 2005: 16f.). Als notwendig für eine erfolgreiche Kommunikation werden unter anderem eine Nutzung verschiedener Kommunikationskanäle und Marketingmöglichkeiten sowie eine Orientierung der Kommunikation an bestimmten Zielgruppen erachtet. Wichtig erscheint zudem eine gute Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren und eine Verlässlichkeit der Vereinbarungen und Vorgehensweisen (Beckmann 2005: 12f.; Deffner et al. 2006: 20ff.). Kommunikationsprobleme, also eine einseitige, inadäquate oder gar ausgefallene Kommunikation können hingegen den Erfolg der Verkehrsplanung gefährden (Beckmann 2005: 12). Monheim (2005: 49f.) erwähnt in diesem Kontext, dass Fahrradförderung oft nur mit Unterstützung von soft-policy-Maßnahmen erfolgreich ist. Wenig Aussicht auf Erfolg hätten in der Radverkehrsförderung dagegen Konzepte, die sich vor allem auf Infrastrukturaspekte konzentrieren (ebd.: 36f.). Die Verkehrspolitik ist – nicht nur im Bereich der Kommunikation – meist eng mit verkehrspolitischen Leitbildern verknüpft. Diese Leitbilder und die damit verbundenen Diskurse werden im folgenden Abschnitt kurz skizziert.

2.2.4 Verkehrspolitische Leitbilder und Diskurse

Der Verkehrsbereich ist grundsätzlich von komplexen Akteurskonstellationen geprägt. Akteure, die auf die Gestaltung der Verkehrspolitik und verkehrspolitische Diskurse Einfluss nehmen sind z.B. gewählte Volksvertretungen, städtische Verwaltungen und Planungsabteilungen, Verkehrsverbände, Lobbyverbände, Bürgerinitiativen, Parteien oder auch Verkehrsexperten (Haefeli 2008: 69ff.). Eine bedeutende Stellung in verkehrspolitischen Debatten in Deutschland und auch der Schweiz hat traditionell die Autolobby eingenommen, demgegenüber haben insbesondere in Deutschland Interessenvertretungen des ÖPNV eine deutlich schwächere Position (ebd.: 72f.). Generell versuchen auch Akteure des Wirtschafts- und Güterverkehrs, vor allem auf kommunaler Ebene, die verkehrspolitische Diskussion zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Von dieser Seite wird besonders häufig ein leistungsfähiges Straßennetz eingefordert (Bracher 2011: 290).

Laut Haefeli werden die Diskurse insgesamt häufig von Männern dominiert (ebd.: 69). Die Diskurse sind dabei nicht auf die Thematik Verkehr und Mobilität beschränkt, auch Aspekte wie das Wirtschaftswachstum oder die Schaffung von Arbeitsplätzen sind, wie bereits

im vorhergehenden Kapitel angedeutet, mit verkehrspolitischen Fragen verknüpft (Deffner et al. 2006: 15). Die auch für die Entwicklung der Mobilitätskultur in Frankfurt und Zürich relevanten Debatten und prägenden Leitbilder auf nationaler Ebene ab ca. 1950 werden in den folgenden Abschnitten kurz erläutert, eine detailliertere Auseinandersetzung mit einzelnen, für die Entwicklung der Mobilitätskultur zentralen Debatten findet dann in den Kapiteln 4.3.1 und 4.3.2 statt.

Das prägende städtebauliche Leitbild der 50er-Jahre war das an der Charta von Athen orientierte Leitbild der „gegliederten, aufgelockerten Stadt“ bzw. das von Bernhard Reichow 1959 entwickelte Konzept der „autogerechten Stadt“. Prägend für diese Leitbilder, die einen Gegenentwurf zur dichten Bebauung der Altstädte und Gründerzeitquartiere darstellten, war die Fokussierung der Planung auf den Autoverkehr. Es wurde eine weitgehende Trennung der Verkehrsarten und der Aufbau eines hierarchisch gegliederten Straßennetzes angestrebt (Haefeli 2008: 79ff., Vogt 2005: 422ff.). Die Debatten über Mobilität wurden aber auch von der Vorstellung des amerikanischen „way of life“ geprägt. Zudem wurde in der Schweiz die Bedeutung des Autos für den Tourismus betont, in Deutschland wurde der PKW als wirtschaftspolitischer Hoffnungsträger gesehen (Haefeli 2008: 79; Klenke 2007: 109). Der Stadtverkehr spielte in nationalen Diskursen hingegen noch keine große Rolle (Haefeli 2008: 86f.). Trotz der Ende der 50er-Jahre zumindest in der Schweiz beginnenden Diskussion über die Luftbelastungen durch den Verkehr (ebd.: 89) wurde der massive Ausbau des Straßennetzes bis in die 60er-Jahre hinein in beiden Ländern von einem breiten gesellschaftlichen Konsens getragen. Dies zeigte sich in der Schweiz auch an einer deutlichen Abstimmungsmehrheit für den beschleunigten Ausbau des Autobahnnetzes im Jahr 1960 (Haefeli 2008: 47ff., 53ff., 82; Klenke 2007: 114f.). Erst ab Mitte der 60er-Jahre fanden dann in beiden Ländern die durch die massive Zunahme des PKW-Verkehrs verursachten städtischen Verkehrsprobleme auch Eingang in nationale verkehrspolitische Debatten (Haefeli 2008: 49, 64f.).

Zu Beginn der 70er-Jahre kam es, auch unter dem Einfluss der Ölkrise von 1973, in Deutschland und der Schweiz zu wachsenden Zweifeln am wirtschaftlichen Fortschritt und der Entwicklung der Städte. Gleichzeitig mehrte sich die Kritik am wachsenden Autoverkehr, es entwickelte sich ein zunehmendes Bewusstsein für Umweltprobleme (Haefeli 2008: 38ff., 66ff., 107; Klenke 2007: 116). In Deutschland bildeten sich als Folge dieser sogenannten Umweltwende ab 1970 vermehrt Bürgerinitiativen und Umweltgruppen, die beispielsweise Emissionsverringerungen im Verkehr einforderten. Zum Teil als Reaktion auf diese Entwicklungen setzte nun von der Bundesebene ausgehend eine stärkere Förderung des ÖPNV in den Städten ein. Diese Förderprogramme blieben aber insgesamt weit hinter den ursprünglichen Planungen zurück. Zudem wurden zumindest teilweise Tempolimits auf den Straßen eingeführt (Haefeli 2008: 53, 109ff.; Klenke 2007: 115).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass es trotz der zunehmenden Emotionalisierung verkehrspolitischer Debatten nur zu geringfügigen Einstellungsänderungen der Bevölkerung kam. In der öffentlichen Debatte wurden vor allem die vom Verkehr verursachten Probleme zum Thema gemacht, das Wachstum des Verkehrs selbst wurde aber nicht in Frage gestellt (Haefeli 2008: 66ff., 109ff.). In der Schweiz wandelte sich die ehemals große Zustimmung zu (Straßen-) Verkehrsprojekten in eine fast generelle Ablehnung, folglich kam es in den 70er-Jahren zu einem Scheitern fast sämtlicher kommunaler Verkehrsplanungen bei Abstimmungen. Parallel entstanden auch hier „Neue Soziale Bewegungen“ und Bürgerinitiativen, die Forderun-

gen nach mehr Partizipation in der Planung stellten. Es kam auch hier in der Folge zu einer stärkeren Förderung des ÖV, der inzwischen eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht hatte, gleichzeitig wurden aber die umfangreichen Fördermaßnahmen für den IV beibehalten (Haefeli 2008: 49f., 108ff.).

In städtischen Siedlungs- und Verkehrsplanungen wurde zunehmend die Dominanz des Autoverkehrs hinterfragt, es kam zur Planung und Einführung erster Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, sowie zu Ansätzen von ökologisch orientierter Stadtreparatur (Haefeli 2008: 118f.). Die 80er-Jahre waren von einer weiteren umweltpolitischen Polarisierung geprägt, insbesondere bei den Debatten um den städtischen Verkehr kam es zu einer Zuspitzung der Auseinandersetzung. Die Fixierung einzelner Städte auf die Verkehrstrennung und den Bau von unterirdischen ÖPNV-Anlagen scheiterte inzwischen an der schlechten Finanzlage vieler Kommunen. Es kam infolgedessen vielerorts zu einer Renaissance der Straßenbahn, in verkehrspolitischen Debatten in Deutschland wurde häufig auf schweizerische Städte wie Zürich als positives Beispiel verwiesen (ebd.: 124ff.).

Im Rahmen des durch die Agenda 21 angestoßenen Diskurses über nachhaltige Politik wurde schließlich ab Beginn der 90er-Jahre das Konzept der „Nachhaltigen Mobilität“ für die Stadt- und Verkehrsplanung prägend (Held 2007: 853ff.). Auch auf europäischer Ebene (als Sustainable Urban Transport Planning) wurde dieses Konzept als Planungsmodell für Städte propagiert (Bracher 2011: 283). Eng damit verbunden ist das räumliche Leitbild der „Kompakten Stadt“. Wichtigste Ziele dieses Leitbilds sind eine hohe Baudichte bei einer gleichzeitig hohen Nutzungsmischung in den Quartieren, ein weiterer Schwerpunkt ist die Aufwertung öffentlicher und ökologisch wertvoller Räume (Jessen et al. 2005: 33ff.).

Das Konzept der „Nachhaltigen Mobilität“ ist allerdings mehr als ein räumliches Leitbild (Beckmann 2001: 235). Vielmehr geht „der notwendige Wechsel zur nachhaltigen Mobilität viel weiter und tiefer: Es geht um Technik und Infrastruktur ebenso wie um gesellschaftliche Veränderungen, die in neuen Formen und Stilen, einem neuen Management und einer neuen Kultur und Vielfalt von Mobilität zum Ausdruck kommen“ (Held 2007: 871). Nachhaltige Mobilitätspolitik stellt damit eine Alternative zu traditioneller Verkehrspolitik dar, die Betrachtung sozialer und emotionaler Dimensionen der Mobilität hat eine wesentliche Bedeutung (Banister 2008: 75). Durch Maßnahmen wie Technologieverbesserungen, eine Besteuerung der Verkehrsmittel entsprechend der von Ihnen verursachten externen Kosten, oder eine am Leitbild der „Kompakten Stadt“ angepasste Siedlungsgestaltung (Banister 2008: 78f.) soll zunächst eine Verkehrsvermeidung, außerdem eine effizientere Abwicklung (Verkehrsaufwandsminderung) und eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV erreicht werden (Beckmann 2001: 232). Ein elementarer Erfolgsfaktor für nachhaltige Mobilitätspolitik ist allerdings laut Banister (2008: 74ff.) eine neue Kommunikation zwischen Experten und Bürgern, die geprägt ist von personalisierter Information und zielgruppengerechtem Marketing, aber auch von einem Mehr an Beteiligung. Eine Umsetzung nachhaltiger Mobilitätspolitik, die als essentiell für zukunftsfähige Städte angesehen wird, sei nur mit Unterstützung der Bevölkerung möglich (ebd.: 80).

3 Präzisierung der Fragestellung und weiteres methodisches Vorgehen

3.1 Zielsetzung der Arbeit

Aus Kapitel 2 wird ersichtlich, dass die Entwicklung der Mobilitätskultur einer Stadt von einem komplexen Geflecht aus Akteuren und Einflussfaktoren geprägt wird. Der Anspruch, eine lückenlose Analyse der entscheidenden Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Mobilitätskultur in beiden Städten vorzunehmen, ist deshalb insbesondere im begrenzten Rahmen dieser Arbeit nicht zu erfüllen. Wie bereits in der Einführung erläutert, konzentriert sich die Untersuchung deshalb auf die Frage, inwiefern einzelne Gruppen der Bevölkerung bewusst an der Gestaltung der Verkehrspolitik in Zürich bzw. Frankfurt teilgenommen und damit auch Einfluss auf die Herausbildung der ortsspezifischen Mobilitätskultur genommen haben. Dabei ging es nicht primär darum, lediglich die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse und deren Folgen für die weitere Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur darzustellen, sondern es galt vor allem, diese Einflussnahmen der Bevölkerung in ihrem spezifischen gesellschaftlichen und politischen Kontext zu betrachten. Ausgehend von einer Gegenüberstellung der aktuellen Mobilitätskultur und der jeweiligen Rahmenbedingungen der beiden Städte lag der Fokus dabei auf der vertieften Untersuchung von jeweils einer für die lokale Entwicklung der Mobilitätskultur besonders bedeutsamen Debatte. Eine zusätzliche Zielstellung lag darin, die Motive und Argumentationsmuster der beteiligten Akteure herauszuarbeiten, um Veränderungen bei den Leitlinien städtischer Verkehrspolitik, aber auch bei den verkehrsbezogenen Einstellungen der Bevölkerung im Zeitverlauf sichtbar zu machen.

3.2 Verwendete Methoden und Ablauf des Vergleichs

Für den Vergleich wurde zu Beginn eine eingehende Analyse der vorhandenen Forschungsliteratur zum Thema vorgenommen. Dabei war festzustellen, dass bereits in großem Umfang theoretische Abhandlungen über die Entwicklung der Züricher Mobilitätskultur und insbesondere auch die Beteiligung der Bürger verfügbar sind. Deswegen wurde für die Analyse der Mobilitätskultur in Zürich auf zusätzliche empirische Erhebungen verzichtet. Das Beispiel Zürichs diente im Rahmen des Vergleichs jeweils als Vorlage für die Analyse der entsprechenden Teilaspekte in Frankfurt am Main.

Als erster Schritt des Vergleichs wurde zunächst die aktuelle Mobilitätskultur der beiden Städte miteinander verglichen. Für die Darstellung der aktuellen Situation wurden für beide Städte neben theoretischen Abhandlungen auch städtische Statistiken, Informationsbroschüren oder Internetangebote ausgewertet. Für die Analyse der aktuellen Mobilitätskultur Frankfurts wurden ergänzend zwei Experteninterviews durchgeführt. Nach Pfadenhauer (2009: 99ff.) bietet dieser Interviewtyp den Vorteil, dass der befragte Experte sowohl über eine Art „Überblickwissen“ zu einem Thema (in diesem Fall die Mobilitätskultur Frankfurts) aber auch über ein nur ihm zugängliches „Spezialwissen“ (hier: städtische Leitbilder und Planungen) verfügt. Für die Interviews wurde ein Vertreter der städtischen Verkehrsplanungsbehörde sowie ein Vertreter von traffiQ (zuständig für die Organisation und Bestellung des Nahverkehrs in Frankfurt) befragt. Als Form wurde ein offenes Leitfadeninterview gewählt. Dadurch ist gewährleistet, dass die für die Untersuchung relevanten Aspekte entsprechend auch im Interview berücksichtigt werden. Zugleich besitzt diese Form aber genügend Flexibilität, um auf sich neu im Gespräch ergebende interessante Aspekte näher einzugehen. Im Gegensatz zu einer standardisierten Befragung gibt das offene Leitfadeninterview dem Experten außerdem die Möglichkeit, im Vorfeld nicht bedachte Aspekte noch zu ergänzen (Meuser und Nagel 2009: 472ff.).

Die Auswertung der transkribierten Interviews erfolgte mit einer vereinfachten Form der zusammenfassenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring. Die Inhaltsanalyse dient laut Mayring (2009: 468) der systematischen Auswertung von Kommunikationsmaterial. Die zusammenfassende Inhaltsanalyse ist besonders geeignet, wenn es um eine Reduzierung des Ausgangsmaterials auf eine überschaubare Menge an Aussagen geht und vor allem inhaltliche Aspekte der ausgewerteten Texte im Vordergrund stehen (ebd.: 472). Die Zusammenfassung wird mit Hilfe der Z-Regeln durchgeführt. Dazu werden inhaltstragende Textstellen zuerst paraphrasiert und generalisiert, anschließend erfolgt eine Reduktion des Materials durch Streichen bedeutungsgleicher Paraphrasen und eine Bündelung verwandter Aussagen. Um das Verfahren abzukürzen wird vorgeschlagen, die Textstellen gleich zu Beginn auf das angestrebte Abstraktionsniveau zu transformieren und Textabschnitte nur zu paraphrasieren, wenn der Inhalt nicht bereits durch andere Kategorien abgedeckt wird (Mayring 2010: 68ff.). Diese vereinfachte Form der Analyse wurde auch in der vorliegenden Arbeit benutzt. Die Bildung der Auswertungskategorien erfolgte auf Grundlage der theoretischen Vorüberlegungen in Kapitel 2.2. Im Einzelnen waren dies die Kategorien „Bild und Struktur der Stadt“, „Verkehrverhalten der Bevölkerung“, „städtische Planung und Leitbilder“, „Kommunikation und Beteiligung“ sowie „verkehrliche Herausforderungen und Potentiale“. Darüber hinaus wurde eine weitere Kategorie „historisch bedeutsame Einflussfaktoren der Mobilitätskultur“ gebildet, deren Ergebnisse in Kapitel 4.3.2 eingearbeitet wurden.

Für die Analyse der Rahmenbedingungen der Entwicklung in beiden Städten wurde ebenfalls auf die vorhandene Forschungsliteratur sowie städtische Statistiken zurückgegriffen. Für den abschließenden Vergleich wurde anhand der gesichteten Literatur jeweils eine für die Entwicklung zentrale Debatte in Zürich und Frankfurt identifiziert. Die Züricher Diskussion um den Bau eines U- und S-Bahn-Systems wurde mithilfe der bereits verfügbaren theoretischen Abhandlungen näher analysiert. Für die Untersuchung der Frankfurter Debatte über die Stilllegung der innerstädtischen Straßenbahnstrecken wurde dagegen eine Analyse einschlägiger Zeitungsartikel durchgeführt. Für die Zeitungsanalyse konnte allerdings lediglich auf

Artikel aus dem Archiv der Frankfurter Allgemeinen Zeitung zugegriffen werden. Die Lektüre der Artikel legt dabei nahe, dass letztendlich alle unterschiedlichen Positionen der beteiligten Akteure ausreichend dargelegt wurden. Trotzdem muss davon ausgegangen werden, dass einzelne Aspekte der Debatte in der Darstellung der Zeitung womöglich verzerrt wiedergegeben wurden.

Die Auswertung der Artikel erfolgte ebenfalls mit der bereits dargelegten vereinfachten Methode der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring. In diesem Fall erfolgte die Bildung der Kategorien aber induktiv aus den Texten, da im Vorfeld der Analyse nicht klar war, welche Akteure und Faktoren für den Verlauf der Debatte entscheidend waren. Da das Ziel der Auswertung im Wesentlichen darin bestand, die Argumentationsmuster der einzelnen Beteiligten offenzulegen, wurden aus den verschiedenen Argumentationsketten entsprechende Kategorien abgeleitet, wie z.B. „Aufwertung der öffentlichen Räume“, „Erreichbarkeiten“, „Sicherheitsaspekte“, „finanzielle Vorteile“. Als Attribute wurde den einzelnen Kategorien zudem zugeordnet, welche Akteure diese Argumentation jeweils vertreten haben und welche Mittel dabei eingesetzt wurden.

4 Vergleichende Analyse der Entwicklung der Mobilitätskultur in Zürich und Frankfurt

4.1 Die aktuelle Mobilitätskultur im Vergleich

Die Darstellung der aktuellen Mobilitätskultur orientiert sich an der theoretischen Einführung in Kapitel 2. Aufgrund der Fragestellung liegt der Fokus auch hier auf der Beschreibung der verkehrspolitischen Leitlinien und der Möglichkeiten zur Kommunikation und Beteiligung.

4.1.1 Zürich

Der ÖPNV und insbesondere die Tram ist das Rückgrat des Stadtverkehrs in Zürich und wird als prägendes Element der Mobilitätskultur wahrgenommen (Deffner et al. 2006: 58). Haefeli (2008: 199) bezeichnet Zürich deswegen als „Tramstadt“. Im Vergleich zur restlichen Schweiz wird die Stadt als relativ hektisch gesehen, was eventuell durch den beengten Straßenraum bedingt ist (Deffner et al. 2006: 57).

2005 gestaltet sich der Verkehr in Zürich folgendermaßen: Bei über 50% der Fahrten wird Freizeit als Fahrtzweck angegeben, während lediglich 18% der Wege mit dem Zweck Arbeit verbunden sind. Im Stadtgebiet wurden im Jahr 2005 36% der Wege mit dem MIV, 34% mit dem ÖPNV, zu Fuß 26% und mit dem Fahrrad 4% zurückgelegt. Werden die Pendler aus dieser Bilanz herausgerechnet, also nur die Stadteinwohner betrachtet, liegt der Anteil der Fußgänger und ÖV-Nutzer sogar noch geringfügig höher (Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich 2010: 9). Der relativ geringe Autobesitz der Züricher (2010: 340 Autos je 1000 Einwohner) und die hohe Quote an ÖPNV-Abonnement-Besitzern (2010: 45%) bestätigt die vergleichsweise starke Stellung des ÖPNV. Dazu nutzen 8-9% der Züricher Haushalte Car-Sharing-Angebote (Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich 2010: 8). Es existiert ein städtischer Fahrradverleih, bei dem das Mieten der Räder für einen Tag kostenlos ist. Eine Fahrradmitnahme im ÖPNV ist bei ausreichendem Platz möglich, aber kostenpflichtig (Deffner et al. 2006: 103).

In ihrer Studie heben Deffner et al. (ebd.: 64) die emotionale Bindung der Bevölkerung an den ÖPNV hervor. Auch die Autofahrer respektieren die Vorfahrt des ÖPNV im Stadtverkehr. Insgesamt besitzt das Auto keine so hohe Symbolkraft wie in Deutschland. Trotz der Enge der Straßenräume und einzelner Konflikte wird der Umgang miteinander im Verkehr als recht gut bewertet (ebd.: 58).

Das Ziel der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich ist der Aufbau einer nachhaltigen Mobilitätskultur (Ott 2008: 1). Der ÖPNV bildet dabei das Rückgrat des Stadtverkehrs. Durch die größere Personenbeförderungskapazität im ÖPNV soll die notwendige Mobilität möglichst effizient, also stadtverträglich, abgewickelt werden. Im Sinne einer Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung sollen neue Stadtviertel nach dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege geplant werden, der ÖPNV ist bei der Erschließung der Siedlungen zu bevorzugen. Auch der NMIV soll weiter gefördert werden. Der MIV soll weiter reduziert und kanalisiert werden, zudem sollen keine weiteren innerstädtischen Parkmöglichkeiten geschaffen werden (Ott 2008: 2, 4, 11ff.).

Der Gesamtverkehr soll zukünftig von Koexistenz statt Verkehrstrennung geprägt sein. Ziel ist eine sinnvolle Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel zur stadt- und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung. Dieser Grundsatz soll sich auch im Umgang miteinander im Verkehr widerspiegeln, gefordert wird eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und Vernunft. Auch die Umsetzung von Verkehrsprojekten soll konsens- und koexistenzorientierter ablaufen als früher (Ott 2008: 3, 11ff.; Schreier 2005: 130).

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts soll mithilfe verschiedener Teilstrategien erfolgen, z.B. für einzelne Verkehrsmittel, Verkehrsarten oder Zielgruppen (Ott 2008: 8ff.). Ein wichtiges Teilkonzept stellt die Kommunikation dar, beispielsweise durch eine Mobilitätsberatung für Bürger und Unternehmen (Ott 2008: 8ff.). Die Verbreitung der Prinzipien der Mobilitätskultur wird dabei auch durch die städtischen Mitarbeiter unterstützt. Zur Information der Öffentlichkeit wurden im Rahmen der Kampagne „Mobilität ist Kult(ur)“ verschiedene Aktionen durchgeführt, wie beispielsweise die „Mobilspiele“ oder „Züri z`Fuess“ (Ott 2008: 14f.). Im Internet sind über die Seite des Tiefbau- und Entsorgungsdepartments oder das Portal „Mobil in Zürich“ (Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich 2011a, 2011b) umfangreiche Informationen über das Mobilitätskonzept der Stadt sowie mobilitätsbezogene Statistiken, Broschüren und Routenplaner verfügbar.

Die Kommunikation ist aber nicht als Einweg-Dialog konzipiert, es geht auch um die Einbeziehung von Bürgern in Entscheidungsprozesse (Ott 2008: 4; Schreier 2005: 129). Generell werden eine konstante Politik und konsequente Umsetzung sowie ein breiter Konsens als besonders wichtig für den Erfolg der Verkehrspolitik angesehen (Ott 2008: 16). Entsprechend wird auch die Mobilitätsstrategie selbst bereits als Ergebnis eines breiten Meinungsbildungsprozesses von Vertretern der Bürgerschaft, Unternehmen, Parteien, Verkehrsverbände betrachtet (Schreier 2005: 128).

Problematisch gestaltet sich in Zürich aber weiterhin die Abstimmung städtischer und kantonaler Verkehrsplanung im Bereich Verkehr (Deffner et al. 2006: 58). Rüegg (1996: 139) hebt die nach wie vor bestehenden Verkehrsprobleme durch den in der Vergangenheit massiven Ausbau des Autobahnnetzes hervor. Auch die Kommunikation wird zum Teil von der Bevölkerung kritisch beurteilt. So wird die Kampagne „Mobilität ist Kultur“ teils als zu abstrakt bewertet. In diesem Zusammenhang wird gelegentlich auch kritisiert, dass das Marketing für den ÖPNV inzwischen besser sei als das Produkt selbst (Deffner et al. 2006: 57f.).

4.1.2 Frankfurt

Das Gesamtbild der Stadt wird vor allem aufgrund der Pendler als eher diffus beschrieben (Interview 2: 1)¹. Von außen würde das Bild vor allem durch Flughafen und Hauptbahnhof geprägt (Interview 1: 8). Nach Auffassung des Vertreters von traffiQ zeichnen sich die Einwohner Frankfurts allgemein durch eine hohe Mobilität aus (Interview 2: 6). Die Stadt selbst ist dabei von einer sehr kompakten Struktur geprägt (Interview 1: 3). Ein Experte sieht zudem drei Schwerpunkte, die die Mobilität der Stadt stark beeinflussen: den Flughafen, den Industriepark in Höchst und die Innenstadt (Interview 2: 6). Deffner et al. (2006: 72) sehen die Mobilität von der Autonutzung dominiert. Die Stadtstruktur bietet prinzipiell ein hohes Potential für den Fuß- und Radverkehr (ebd.: 81).

Im Jahr 2002 gestaltete sich das Verkehrsverhalten folgendermaßen: Für 40% der Wege wurde der MIV, für 16% der ÖPNV, für 8% das Rad benutzt, 36% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt (Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005: 50). Nach einer neueren Erhebung hat sich der Anteil des MIV am Modal-Split zwischenzeitlich (2008) auf 34,2% verringert, während sich der Anteil des ÖPNV (23%) und des Fahrradverkehrs (12,9%) erhöht hat (Technische Universität Dresden 2009: 42). Hierbei bleibt allerdings festzuhalten, dass die Ergebnisse dieser beiden Verkehrsbeobachtungen auch aufgrund unterschiedlicher Parameter bei der Datenerhebung nur bedingt miteinander vergleichbar sind. Eine Bedeutungszunahme des Umweltverbundes insgesamt während der letzten Jahre wird aber auch im Interview bestätigt (Interview 2: 1). Allerdings führt ein Interviewpartner auch an, dass es trotz eines wachsenden Problembewusstseins bezüglich der Verkehrsfolgen noch nicht in einem größeren Umfang zu wesentlichen Änderungen des Verkehrsverhaltens gekommen ist (Interview 1: 1f.). Die Motorisierungsrate ist mit 550 PKWs je 1000 Einwohner deutlich höher als in Zürich (Bürgeramt, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt 2011: 5).

Durch die wirtschaftliche Dominanz innerhalb der Region Rhein-Main und die hohe Arbeitsplatzdichte hat Frankfurt eine große Anzahl an täglichen Pendlern (bis zu 600.000). In den Interviews wird auch auf das im Vergleich zu den Stadtbewohnern anders ausgeprägte Verkehrsverhalten hingewiesen. Der Pendlerverkehr weist einen überproportionalen IV-Anteil auf (Deffner et al. 2006: 71; Interview 1: 2; Interview 2: 1). Es wird aber auch hervorgehoben, dass es in den letzten Jahren gelungen ist, die Zahl der Autopendler konstant zu halten (Interview 2: 1). Auch der in letzter Zeit zunehmende Freizeitverkehr weist einen relativ hohen IV-Anteil am Modal Split auf (Interview 1: 2; Interview 2: 2).

Der gegenseitige Umgang im Verkehr ist nach Meinung eines Experten von einer gewissen Grundaggressivität geprägt (Interview 1: 1). Dies wird auch von Autofahrern so empfunden

¹ Die Quellen- bzw. Seitenangaben beziehen sich auf die Transkriptionen der zwei geführten Interviews. „Interview 1“ bezieht sich dabei auf die Transkription des Experteninterviews mit dem Vertreter der städtischen Verkehrsplanungsbehörde; „Interview 2“ auf die entsprechende Transkription des Interviews mit dem Vertreter von traffiQ. Die Transkriptionen selbst sind aus Datenschutzgründen nicht beigefügt.

den, die Radfahrer werden als eher rücksichtslos bezeichnet. Der ÖPNV wird von der Bevölkerung zwar als schnell und pünktlich bewertet, zugleich gilt er aber zum Teil als unübersichtlich und unsicher (Deffner et al. 2006: 75, 88). In Frankfurt gibt es mehrere Anbieter für Carsharing und den Fahrradverleih. Die Fahrradmitnahme ist im ÖPNV bei ausreichendem Platz möglich und zudem kostenlos (Deffner et al. 2006: 103).

In Frankfurt existiert kein offizielles, themen- und verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsleitbild. Für die Verkehrspolitik und -planung ist der jeweils aktuelle Gesamtverkehrsplan bindend (Interview 1: 1; Interview 2: 1). Aus den Interviews werden aber doch einige Leitlinien der städtischen Verkehrsplanung erkennbar. Städtebauliches Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“. Dabei gilt es, die bereits vorhandene kleinteilige Nutzungsmischung in den Stadtvierteln zu erhalten. Angestrebt wird zudem eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV. Als gewissermaßen verkehrsmittelbezogene Mobilitätsstrategie ist das Radverkehrsszenario entwickelt und zwischenzeitlich auch erfolgreich umgesetzt worden (Interview 1: 2f.; Interview 2: 2). Nach Deffner et al. (2006: 72, 77) ist die Planung allerdings noch immer stark auf Pendler ausgerichtet und auf technische Lösungen fixiert. Die Planung sei zudem von bruchstückhaften Konzepten und abgesehen vom Radverkehr auch von einem geringen Maß an Konsens und Kontinuität gekennzeichnet (ebd.: 73f.).

Im Bezug auf die Beteiligung wird von einem Experten gegenwärtig ein Umbruchprozess konstatiert (Interview 1: 4). Zudem wird die Notwendigkeit der Einbindung der Bevölkerung bei zukünftigen Großprojekten betont (Interview 2: 4). Allerdings wird in diesem Zusammenhang auch auf das Prinzip der repräsentativen Demokratie verwiesen, das durch Beteiligungsverfahren nicht ausgehebelt werden dürfe (Interview 1: 4). Generell wird im Hinblick auf die Beteiligung die Notwendigkeit der schnellen Umsetzung betont (Interview 1: 5). Als gelungenes Praxisbeispiel wird das Projekt „Nahmobilität Nordend“ genannt (Interview 1: 4). Das Pilotprojekt „Nahmobilität Frankfurt Nordend“ bot den Bürgern im Nordend im Rahmen von Bürgerforen und gemeinsamen Stadtspaziergängen die Möglichkeit, die Verkehrs- und Stadtplaner auf Probleme im Stadtteil hinzuweisen und Verbesserungsvorschläge einzubringen. Die Beiträge der Bevölkerung flossen anschließend mit in die weitere Planung ein (Verkehrsdezernat der Stadt Frankfurt – Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung 2011).

Die Information und Kommunikation im Verkehrsbereich findet zumindest teilweise auch speziell für bestimmte Zielgruppen statt (Interview 2: 4). So finden beispielsweise Mobilitätsberatungen in Unternehmen oder Informationskampagnen in Schulen statt (Interview 2: 1). Die Öffentlichkeitsarbeit der verschiedenen städtischen Institutionen und Verkehrsunternehmen ist dabei aber nur teilweise abgestimmt (Interview 2: 4). Bei traffiQ gibt es im Gegenzug die Möglichkeit über den Fahrgastbeirat oder das Beschwerdemanagement das Unternehmen über eventuelle Missstände im Verkehrsbereich zu informieren und Verbesserungen einzufordern (Interview 2: 4).

Eine zentrale städtische Plattform zu allen Themen der Mobilität ist in Frankfurt zwar nicht vorhanden, es existieren allerdings zwei Websites, die Informationsangebote zur Mobilität in der Stadt bereithalten. Die Website der traffiQ bietet neben den Preis- und Fahrplaninformationen auch verschiedene Informationen zur Mobilität an, unter anderem zu stadtteilbezogenen Fahrmöglichkeiten im ÖPNV oder zu Car-Sharing-Angeboten (traffiQ 2011). Auf der Internetpräsenz des Radfahrbüros der Stadt Frankfurt (Radfahrbüro der Stadt Frankfurt 2011) steht neben verschiedenen allgemeinen und aktuellen Informationen zum Radfahren in

Frankfurt sowie Radroutenplanern auch eine Möglichkeit zur Meldung von Mängeln im Radwegenetz zur Verfügung.

Nach Deffner et al. (2006: 72, 76ff.) ist das Parken in der Stadt nach wie vor ein kontroverses Thema der städtischen Verkehrspolitik. Viele Bürger lehnen MIV-Restriktionen außerdem weiterhin ab, auch im Bewusstsein der durch den Autoverkehr verursachten Verkehrsprobleme. Im ÖPNV mangelt es laut Deffner et al. (ebd.: 77ff.) vor allem an Tangential- und Querverbindungen, bedingt durch die Fixierung auf den radial organisierten Pendlerverkehr. Die vielen verschiedenen Behörden und Institutionen im städtischen Verkehr erschweren zudem eine Koordination von Planungs- und Marketingmaßnahmen.

4.2 Gegenüberstellung der spezifischen Rahmenbedingungen der Entwicklung

Die für die Entwicklung der Mobilitätskultur bedeutsamen, lokal unterschiedlichen Rahmenbedingungen sind im Folgenden dargestellt. Zunächst werden jeweils kurz die wesentlichen politischen Rahmenbedingungen erläutert, danach in knapper Form die Veränderungen der Stadt- und Wirtschaftsstruktur während der letzten 60 Jahre nachgezeichnet.

4.2.1 Politische Rahmenbedingungen in der Schweiz

Bedingt durch ein stark ausgeprägtes Misstrauen gegenüber der repräsentativen Demokratie hat sich in der Schweiz ein System halbdirekter Demokratie ausgebildet. So müssen die wichtigsten Entscheidungen (auch auf der kommunalen Ebene) prinzipiell dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden. Die Bürger haben aber auch die Möglichkeit, mit einer Volksinitiative selber Vorschläge zur Abstimmung zu bringen (Linder 2009: 576ff.). Im Vorfeld der Abstimmungen versuchen verschiedene Akteure, z.B. Lobbyverbände, Interessengruppen, etc. den Ausgang der Abstimmungen gezielt zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Die Entscheidungen des Volks können daher unter Umständen auch zur überproportionalen Berücksichtigung von Einzelinteressen führen. Das System der halbdirekten Demokratie führt deshalb nicht zwingend auch zu einer Volksgesetzgebung (Haefeli 2008: 41ff.; Linder 2009: 580ff.). Auch die Stadträte, also die Mitglieder der kommunalen Regierung, werden direkt vom Volk gewählt. Sie sind somit nicht von der Parlamentsmehrheit abhängig und haben entsprechende Freiheiten bei der Gestaltung ihres Politikbereichs (Rüegg 1996: 90).

Das Verhältnis zwischen Bund, Kanton und Gemeinden ist geprägt von der konsequenten Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips, wodurch den Gemeinden eine weitgehende Autonomie auch in der Verkehrsplanung eingeräumt wird (Haefeli 2008: 41ff.; Linder 2009: 570f.). Als Folge der vergleichsweise großen Freiheiten der untergeordneten politischen Ebenen lässt sich allerdings teilweise eine unsystematische Zusammenarbeit von Gemeinden, Kantonen, Bund feststellen (Haefeli 2008: 43). Die Organisation des ÖPNV in den Agglomerationen erfolgt durch die betroffenen Gemeinden. Die Kerngemeinden der Agglomerationen tragen dabei meist die (finanzielle) Hauptlast des Verkehrs, erhalten aber als Folge des Subsidiari-

tätsprinzips nur geringe Unterstützung durch den Bund oder den Kanton (ebd.: 44f.). Erst spät wird als Reaktion auf die zunehmende Zersiedelung und den bereits seit dem Industriezeitalter bestehenden Interessenkonflikt zwischen Kernstadt und Umland ein Raumplanungsgesetz eingeführt (Haefeli 2008: 42, 46, 51).

4.2.2 Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Zürich

Zürich liegt am gleichnamigen See zwischen zwei Hügelketten eingebettet. Aufgrund der topographischen Lage ergeben sich gewisse Nachteile beim Errichten von Verkehrswegen (Rüegg 1996: 139). Auch der Radverkehr wird durch die Lage möglicherweise negativ beeinflusst (siehe Kapitel 2.2.1). Zürich ist die größte Stadt der Schweiz. Ausgehend von einem Stand von 437.000 Einwohnern im Jahr 1960 sank die Bevölkerungszahl bis 1988 auf nur noch 350.000, inzwischen (2010) ist sie allerdings wieder auf 385.000 Einwohner angestiegen. Die Anzahl der Arbeitsplätze ist hingegen kontinuierlich von 221.000 im Jahr 1950 auf 362.000 Arbeitsplätze (2010) angewachsen. Das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern erreicht damit einen Wert von beinahe 1 (Präsidialdepartment der Stadt Zürich 2011: 4f.; Rüegg 1996: 87). Als Folge dieser hohen Arbeitsplatzdichte hat sich auch die Zahl der Pendler seit den 50er-Jahren massiv erhöht, und zwar von 27.000 im Jahr 1950 auf aktuell ca. 200.000. Trotz eines höheren Anteils des ÖV gestaltet sich der Pendlerverkehr in Teilen aber problematisch (Rüegg 1996: 87; Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich 2010: 21). Für die Zukunft wird ein weiteres Wachstum der Einwohner (25.000 bis 2025) und der Arbeitsplätze (60.000 bis 2025) prognostiziert (Ott 2008: 1). Im Gegensatz zur Stadt hat die Agglomeration Zürich nach 1950 ein anhaltend starkes Wachstum erfahren. Der Kanton Zürich hat aktuell 1,37 Millionen Einwohner, wobei zu berücksichtigen gilt, das Agglomeration und Kanton nicht deckungsgleich sind (Langhagen-Rohrbach 2003: 60f.; Präsidialdepartment der Stadt Zürich 2011: 4f.).

Die Wirtschaft Zürichs zeichnet sich durch eine Dominanz des tertiären Sektors aus, in-zwischen arbeiten 93% aller Beschäftigten in Zürich in diesem Bereich. Eine hohe Bedeutung haben insbesondere die Bankenbranche und unternehmensorientierte Dienstleistungen, die Stadt ist zudem Sitz vieler Unternehmenszentralen (Hitz et al. 1995: 220; Langhagen-Rohrbach 2003: 65). Zürich ist weiterhin ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, die meisten Schweizer Städte sind von dort schnell zu erreichen (Langhagen-Rohrbach 2003: 60f.). Die Stadt besitzt außerdem einen bedeutenden internationalen Flughafen. Der Ausbau des Flughafens führt aber auch zu Protesten, vor allem wegen der Lärmbelastung. Nicht nur hier zeigt sich eine gewisse Problematik der politischen Abstimmung zwischen Kernstadt und Umland (Langhagen-Rohrbach 2003: 66ff.).

Die Zeit von 1950 bis Ende der 60er-Jahre war in Zürich geprägt von einem lang anhaltenden Wirtschaftsaufschwung und steigendem Wohlstand. Gegen den offiziellen Wachstumskurs gab es dabei kaum Widerstände (Hitz et al. 1995: 227ff.). Die Siedlungsplanung verlief in dieser Zeit relativ ungesteuert. Bedingt durch den Wirtschaftsboom und die Zunahme der Dienstleistungsarbeitsplätze stieg die Nachfrage nach citynahen Büros stark an, das zentrale Geschäftsviertel expandierte in der Folge in die angrenzenden Wohngebiete. Als Ausweg wurde zunächst eine hochverdichtete Bebauung entlang des Flusses Sihl vorgeschla-

gen (ebd.: 234). Zumindest die Expansion des Geschäftsviertels wurde schließlich durch einen Wohnanteilplan gestoppt. Dadurch war es möglich, die Altstadtstruktur im Wesentlichen zu erhalten. Dennoch wurden durch Luxussanierungen Teile der Wohnbevölkerung aus der City verdrängt. Der aufgrund des Wandels Zürichs zur Global City weiter steigende Bedarf an Büroflächen wurde schließlich an den Stadträndern, zumeist auf ehemaligen Industriearealen realisiert (ebd.: 243). Insbesondere im Norden Zürichs ist in den letzten Jahrzehnten eine Vielzahl an Bürogebäuden entstanden. Die neuen Gewerbegebiete sind dabei zum Teil mit alten Dorfkernen zu einer großen „Vorstadt“ zusammengewachsen (ebd.: 254ff.).

4.2.3 Politische Rahmenbedingungen in Deutschland

Die politischen Rahmenbedingungen in Frankfurt unterscheiden sich teils recht deutlich von denen Zürichs. Aufgrund der fehlenden Tradition wurden in Deutschland erst relativ spät Elemente direkter Demokratie eingeführt. Ab Mitte der 60er-Jahre wurde eine langsame Ausweitung der Bürgerbeteiligung begonnen. Als wichtiger Teilschritt wurden ab 1976 die Direktwahl der Ortsbeiräte, sowie der Bürgerantrag und Bürgerversammlungen eingeführt (Dreßler 2010: 170; Haefeli 2008: 56). Seitdem wurde eine Vielzahl weiterer Beteiligungsmöglichkeiten in den Kommunen erprobt, wobei die meisten aber unverbindlich bleiben (Kost 2010: 391). Eine Ausnahme bildet das seit 1993 auf kommunaler Ebene in Hessen mögliche Bürgerbegehren, das zu einem Bürgerentscheid führen kann (ebd.: 392). Um einen Bürgerentscheid zu erreichen, müssen insgesamt 10% der Wahlberechtigten das Bürgerbegehren unterstützen. Für einen erfolgreichen Entscheid sind wiederum 25% der Wahlberechtigten notwendig (ebd.: 394). Während in vielen Bundesländern diese Art der Beteiligung Einschränkungen unterliegt (ebd.: 393), sind in Hessen zu allen wichtigen Themen Bürgerbegehren zulässig (Dreßler 2010: 178). Die Ergebnisse erfolgreicher Bürgerentscheide haben zumindest für einen gewissen Zeitraum bindende Wirkung, können also nicht durch Stadtratsbeschlüsse wieder abgeändert werden (Kost 2010: 395). Während der vergangenen Jahre haben sich Abstimmungen über Verkehrsprojekte als ein Schwerpunkt von Bürgerbegehren herauskristallisiert (ebd.: 399). Im Gegensatz zur Schweiz werden die Mitglieder der Stadtregierung in Frankfurt größtenteils nicht direkt vom Volk, sondern von der Stadtverordnetenversammlung gewählt, sind also von der Parlamentsmehrheit abhängig (Dreßler 2010: 165; Rüegg 1996: 89). Eine Ausnahme hiervon bildet das Amt des Oberbürgermeisters bzw. der Oberbürgermeisterin, hier findet eine Direktwahl statt (Hessische Staatskanzlei 2012).

Im Gegensatz zur Schweiz besitzen die Gemeinden in Deutschland eine vergleichsweise geringe Autonomie (Haefeli 2008: 55f.). Ähnlich wie in der Schweiz besteht auch bei vielen deutschen Agglomerationen, insbesondere in der Region Frankfurt, eine ausgeprägte Stadt-Umland-Problematik. Zur Verbesserung der kommunalen Zusammenarbeit wurden deshalb in der Vergangenheit sogenannte Kommunalverbände gebildet (Dreßler 2010: 166). Viele der Probleme, auch im Zusammenhang mit dem Verkehr, bleiben aber trotzdem weiter ungelöst (Dreßler 2010: 183f.). Als Reaktion auf die generelle Unterfinanzierung der Gemeinden im Verkehrsbereich in den 60er-Jahren förderte die Bundesebene zunächst vor allem den Straßenbau in den Gemeinden, erst später auch den ÖPNV. Der Bund bezahlte hierbei teilweise

den Bau, während die Gemeinden den Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur finanzierten (Haefeli 2008: 58ff.).

4.2.4 Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Frankfurt

Die Stadt Frankfurt liegt in einer Ebene zwischen Main und Nidda, im Stadtgebiet ist der Höhenunterschied deshalb relativ gering und hat keine besonderen Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsplanung (Rüegg 1996: 138f.). Die Zahl der Einwohner stieg bis 1960 zunächst auf rund 700.000 Einwohner und fiel zwischenzeitlich auf ca. 590.000 im Jahr 1988 (Rüegg 1996: 86). Aktuell leben 679.571 Einwohner (2009) in der Stadt (Bürgeramt, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt 2011: 1). Der Zuwachs der Bevölkerung wurde vor allem durch ein massives Wachstum der ehemals dörflichen Stadtteile im Norden Frankfurts verursacht (Ronneberger und Keil 1995: 318ff.). Parallel dazu stieg die Zahl der Arbeitsplätze von 300.000 im Jahr 1950 auf mittlerweile 617.000 im Jahr 2009 an (Rüegg 1996: 138f.; Bürgeramt, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt 2011: 1). Die hohe Dichte an Arbeitsplätzen führte in der Folge auch zu einer massiven Zunahme der Pendlerströme. Während im 1950 lediglich 70.000 Menschen pendelten, ist die tägliche Zahl der Pendler aktuell auf bis zu 600.000 angewachsen (Deffner et al. 2006: 71; Rüegg 1996: 86). Trotz der hohen Arbeitsplatzdichte weist Frankfurt deswegen auch eine hohe Anzahl von Sozialhilfeempfängern im Vergleich zum Umland auf (Langhagen-Rohrbach 2003: 47).

Als größte Stadt ist Frankfurt das dominierende Zentrum der Region Rhein-Main mit ca. 4,7 Millionen Einwohnern (Langhagen-Rohrbach 2003: 44). Frankfurt gilt als das wichtigste Finanzzentrum Deutschlands, auch unternehmerorientierte Dienstleistungen haben in der städtischen Wirtschaft eine hohe Bedeutung (Ronneberger und Keil 1995: 305f.). Aktuell arbeiten 89% (2009) der Arbeitnehmer in Dienstleistungsberufen (Bürgeramt, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt 2011: 2). Begünstigt wird die Stellung Frankfurts als Dienstleistungsstadt durch die Lage an wichtigen Schnittpunkten von Autobahnen und Bahnstrecken sowie durch den Rhein-Main-Flughafen, den größten Flughafen Deutschlands (Langhagen-Rohrbach 2003: 47). Ein großes Problem stellt die regionale Koordination der Politik dar, insbesondere auch vor dem Hintergrund der durch den Flughafen hervorgerufenen ökologischen Belastungen (Ronneberger und Keil 1995: 303; Langhagen-Rohrbach 2003: 50f.).

Die Stadtentwicklung in den ersten Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg war zunächst vom Wiederaufbau geprägt, verbunden mit einem rasanten wirtschaftlichen Aufschwung. Frankfurt galt als „Wirtschaftswunderstadt“. Gleichzeitig wurde Frankfurt aber auch als wenig lebenswerte oder gar „unbewohnbare“ Stadt bezeichnet (Ronneberger und Keil 1995: 289f.). Als Folge des Wachstums des tertiären Sektors kam es zu einer zunehmenden Verdrängung der Wohnbevölkerung aus der Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen. Dies führte im Stadtteil Westend schließlich zur Bildung der Bürgerinitiative „AG Westend“ und weiterer, radikalerer Gruppen ab Mitte der 60er-Jahre (ebd.: 291ff.). Ab 1975 begann die Transformation zur World bzw. Global City, verbunden mit einem weiteren Ausbau wichtiger Einrichtungen wie dem Flughafen oder der Messe. Gleichzeitig wurde versucht, die Attraktivität der Stadt durch neue Kulturangebote zu steigern (ebd.: 294ff.). Nicht nur der weitere Flughafen ausbau sondern auch andere städtische Entwicklungen stießen aber zunehmend auf Kritik

und Widerstand (ebd.: 296f.). Die Jahre nach dem Wechsel der Regierungsmehrheit zu Rot-Grün im Stadtparlament waren deshalb zunächst von sozialen und ökologischen Reformen sowie planungsdemokratischen Neuerungen geprägt. Gleichzeitig setzen sich aber die Prozesse der Tertiarisierung und Deindustrialisierung weiter fort, auch der Flughafen wurde nochmals erweitert (ebd.: 297ff.). Es kam zu einer zunehmenden innerstädtischen Verdrängung der Wohnbevölkerung durch weiter erhöhte Bodenpreise und Mieten. Citynahe Wohnquartiere waren zunehmend Gentrifizierungsprozessen unterworfen, dadurch entstanden vermehrt sozialräumliche Polarisierungen. Die Bevölkerung reagierte dabei gespalten: Man hoffte auf weiteres Wirtschaftswachstum, obwohl gleichzeitig auch die Probleme des Wachstums (z.B. Wohnungsmangel, Verkehrsprobleme) immer mehr sichtbar wurden (ebd.: 306ff.). Insgesamt bleibt damit festzuhalten, dass viele der Herausforderungen und Probleme, die sich aus der wirtschaftlichen Entwicklung ergeben haben, in ähnlicher Form sowohl in Frankfurt als auch in Zürich aufgetreten sind.

4.3 Analyse des Einflusses der Bevölkerung auf zentrale Debatten und Ereignisse bei der Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur

Da der Fokus der Arbeit auf der Untersuchung des Einflusses der Bevölkerung auf die Entwicklung der Mobilitätskultur liegt, sind die Debatten und Entwicklungen mit wesentlicher Beteiligung der Bevölkerung entsprechend ausführlicher dargestellt als die allgemeinen Entwicklungen des Verkehrs bzw. der Mobilität. Besonders hervorgehoben sind bei der Auswertung dabei die in Kapitel 3.2 als besonders bedeutsam eingestuften Debatten um den U-Bahnbau in Zürich und die „schienenfreie Innenstadt“ in Frankfurt.

4.3.1 Zürich

Im Jahr 1939 waren lediglich ca. 8000 Autos in Zürich angemeldet, während das Tramnetz bereits 1931 seine bis 1976 bestehende maximale Ausdehnung erreichte (Galliker 1998: 209). Zu Beginn der 50er-Jahre war die Tram das dominierende Verkehrsmittel mit anfangs sogar noch steigenden Fahrgastzahlen, so nutzten im Jahr 1950 158,8 Millionen Fahrgäste die Tram, im Jahr 1953 171 Millionen (ebd.: 171). Trotzdem wurde bereits in den 20er-Jahren begonnen, die Straßen für den nach allgemeiner Erwartung steigenden Autoverkehr umzubauen. Ab den 40er-Jahren wurde die Straßenbahn trotz ihrer tragenden Funktion im städtischen Verkehr in der öffentlichen Debatte teilweise schon als Verkehrshindernis dargestellt (ebd.: 182ff.). Tatsächlich erhöhte sich die Anzahl der Autos nach dem Krieg rasant, 1950 hatte sich die Anzahl der PKWs in der Stadt gegenüber 1939 bereits verdoppelt (Blanc 1993: 49). Aufgrund des lang anhaltenden Wirtschaftsbooms ab Beginn der 50er-Jahre kam es in der Folge zu einer deutlichen Zunahme der Motorisierung und des Autoverkehrs. Gegen den Straßenausbau gab es zu diesem Zeitpunkt noch kaum Widerstand. Hitz spricht gar davon, dass in dieser Zeit die autogerechte Verkehrspolitik die Stadtentwicklungspolitik ersetzt hat (Hitz et al. 1995: 227ff.; Rüegg 1996: 142ff.).

Um die zunehmenden Konflikte zwischen Tram und Autoverkehr im Straßenraum zu entschärfen, wurde ein neuer Generalverkehrsplan erstellt, der den Bau einer „Tieftram“ im innerstädtischen Bereich vorsah (Rüegg 1996: 142ff.). Dieser Plan wurde zunächst im Parlament ohne große Debatte verabschiedet, scheiterte aber 1962 dann relativ deutlich bei der zum Bau notwendigen Volksabstimmung (Blanc 1993: 63; Haefeli 2008: 207). Haefeli (2008: 207) sieht als Ursache der Ablehnung eine eher zufällige Allianz von Gegnern, die das Projekt zu Fall gebracht haben. Zum einen waren dies Bürger, denen der Bau einer Tieftram nicht weit genug ging und die lieber eine vollwertige U-Bahn verwirklicht sehen wollten. Zum anderen lehnten Teile der Bevölkerung eine Tieferlegung der Tram generell ab.

Nach der Ablehnung wurde deshalb 1965 mit der Erarbeitung eines neuen Verkehrsplanes begonnen, der gegenüber der abgelehnten Planung sogar noch ein weit größeres unterirdisches Schienennetz aus mehreren U- und S-Bahn-Strecken vorsah (Rüegg 1996: 142ff.). Der Bau des ÖPNV-Netzes war dabei in ein umfangreiches Gesamtkonzept integriert, das auch eine verdichtete Bebauungsplanung entlang der Sihl und den Bau des sogenannten Expressstraßen-Ypsilons umfasste. Mithilfe dieser von der Bundesebene geplanten Straßenverknüpfung sollten die radial auf die Stadt zulaufenden Autobahnen miteinander verbunden werden. Diese Stadt- und Verkehrsplanung war dabei von städtischer Seite mit der Vorstellung eines „weltoffenen Zürichs“ verbunden. Angestrebt wurde ein Wandel Zürichs zur internationalen Metropole, die bestehende Stadtstruktur mitsamt der Tram wurde als Hindernis für den Verkehr und die angestrebte Modernisierung dargestellt (Hitz et al. 1995: 237ff.).

Besonders am Expressstraßenbau wurde ab Mitte der 60er-Jahre erste Kritik geübt, allerdings scheiterte diese Planung ohnehin vorerst an der komplexen Bausituation inmitten der Stadt (Haefeli 2008: 206). Parallel dazu entstanden Ende der 60er-Jahre und zu Beginn der 70er-Jahre Protest- und Jugendbewegungen sowie die sogenannten „Neuen Sozialen Bewegungen“. Der insbesondere in den Jugendbewegungen teilweise auch radikale Protest richtete sich zunächst aber weniger gegen die Verkehrsplanungen, sondern vor allem gegen die weitere City-Ausdehnung und die damit einhergehende Spekulation und Wohnungsnot (Haefeli 2008: 201; Hitz et al. 1995: 240ff.).

Auch in anderen Bereichen zeigte sich teilweise bereits die kritischere Haltung gegenüber den neuen Großprojekten und städtischen Expansionsplänen. So wurde 1969 die Bewerbung für die Ausrichtung einer Olympiade abgelehnt. Auch Anträge zu Straßenerweiterungen scheiterten in den Jahren 1970 und 1971 an der Urne. Dennoch zeigte eine Umfrage ein Jahr vor der eigentlichen Abstimmung über das U- und S-Bahn-Projekt eine Zustimmung von 80% für das Projekt (Rüegg 1996: 142ff.). Kurz vor der Abstimmung über das bisher größte Bauprojekt der Stadt deutete sich jedoch ein Stimmungsumschwung an. Die Planungen passierten allerdings sowohl den Gemeinde- als auch den Kantonsrat zunächst noch problemlos (Haefeli 2008: 211; Blanc 1993: 151ff.).

Die Bevölkerung war allerdings durch die zunehmende Kritik an dem Projekt durch verschiedene Bürgerinitiativen und Einzelpersonen immer weniger von der Sinnhaftigkeit des Projekts überzeugt. Der Protest wurde dabei mitgetragen von einem zunehmenden Unbehagen in der Gesellschaft gegenüber dem Wachstumskurs der Stadtregierung. Kritiker befürchteten eine weitere Verstärkung negativer Trends in der Stadtentwicklung, insbesondere eine Verdrängung der Wohnbevölkerung aus der Innenstadt durch steigende Bodenpreise und Mieten. In diesem Zusammenhang wurde generell kritisiert, dass das Vorhaben nicht den Interessen

der Bevölkerung sondern der Wirtschaft dienen würde. Die Gegner unterstellten dem Projekt zudem aufgrund der ihrer Meinung nach mangelhaften Konzeption nur einen geringen verkehrlichen Nutzen und befürchteten durch den Bau verschlechterte Umsteigebeziehungen. Die Befürworter des Baus konnten dem Protest dabei in der Endphase vor der Entscheidung nicht mehr viele Argumente entgegensetzen. Kurz vor der eigentlichen Abstimmung sprachen sich schließlich auch die Sozialdemokraten und die Gewerkschaften, die bisher eher als Befürworter aufgetreten waren, gegen das U-Bahn-Bau-Projekt aus. In der Folge wurde die Vorlage für den Bau der S- und U-Bahn schließlich 1973 von einer deutlichen Mehrheit sowohl im Kanton als auch in der Stadt Zürich abgelehnt (Blanc 1993: 151ff.; Haefeli 2008: 211ff.; Hitz et al. 1995: 241ff.). Die Ablehnung des U-Bahn-Baus markierte in der Züricher Entwicklung einen Wendepunkt und machte eine Neuformulierung der städtischen Entwicklungsziele notwendig. Als relativ kurzfristige Maßnahme wurde ein Beschleunigungsprogramm für die Tram eingeführt, langfristig sollte die Förderung des ÖPNV ausgebaut werden. Ziel der gesamtstädtischen Entwicklung war jetzt nicht mehr weiteres Wachstum, sondern eine Stabilisierung der bestehenden Situation (Haefeli 2008: 214f.; 142ff.).

Auch die im Hintergrund weiterlaufende Planung für das Expressstraßen-Ypsilon geriet zunehmend in die Kritik. Die „Arbeitsgemeinschaft Umwelt“, die vor allem aus Studierenden und Assistenten der ETH bestand, sammelte insgesamt 40.000 Unterschriften gegen den Bau der innerstädtischen Autobahnverbindung. Die Kritik richtete sich dabei hauptsächlich gegen die negativen städtebaulichen Auswirkungen des Baus, die zum Teil schon an gebauten Abschnitten wie der Sihlhochstraße zu erkennen waren. Die Bevölkerung war über das Projekt anfangs nur wenig informiert. Durch verschiedene Kampagnen gegen den Bau wurde das Projekt dann aber auch in der Presse und der Bevölkerung zunehmend intensiver diskutiert. Bei Abstimmungen im Vorfeld war keine eindeutige Stimmung in der Bevölkerung gegen den Autoverkehr generell zu erkennen, so wurde zu Beginn der 70er-Jahre dem Bau mehrerer Parkhäuser zugestimmt. Die Parlamente sprachen sich schließlich für den Bau aus. Auch die Bevölkerung des Kantons befürwortete letztendlich das Projekt. In der Stadt allerdings erhielt das Vorhaben weder 1974 noch bei der erneuten Vorlage 1977 eine Abstimmungsmehrheit. Die eher geringe Beteiligung an der Abstimmung zeigte aber, dass dem Thema in der Bevölkerung weit weniger Bedeutung beigemessen wurde als der Entscheidung über den Bau der U-Bahn (Blanc 1993: 142ff., 156; Rüegg 1996: 142ff.).

Seit Mitte der 80er-Jahre war in Zürich eine deutliche Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt erkennen. In diese Zeit fiel 1981 auch die Zustimmung zum 1973 gemeinsam mit der U-Bahn abgelehnten S-Bahn-Projekt. Mit dem Blaubuch 1987 wurden einige Grundsätze in der städtischen Verkehrsplanung eingeführt, die auch im Rahmen der aktuellen Mobilitätsstrategie noch ihre Gültigkeit besitzen. Dazu gehören beispielsweise die hier erstmals festgeschriebene Reduzierung und Kanalisierung des MIV und eine entsprechende Reduzierung des innerstädtischen Parkplatzangebots, sowie eine Förderung des NMIV. Das Konzept war dabei in sich nicht frei von Widersprüchen: Während die Zahl der Parkplätze im Innenbereich eher sinken sollte, wurden im Gegensatz dazu im Außenbereich weiter neue Parkflächen ausgewiesen (Haefeli 2008: 214ff.; Rüegg 1996: 144ff.).

Um einige Grundsatzfragen bestanden aber auch weiterhin Konflikte, so wurde die Einschränkung des Individualverkehrs zunächst noch von größeren Teilen der Bevölkerung abgelehnt. 1988 wurde das im Blaubuch von 1987 vorgestellte Verkehrskonzept überraschender-

weise von der Bevölkerung abgelehnt. Anschließend durchgeführte Umfragen bestätigten aber weiterhin eine hohe Zustimmung zur ÖPNV-Politik der Stadt, die Ablehnung lag vielmehr darin begründet, dass der Kredit für die Verkehrsprojekte eher als eine Art Blankoscheck für die Stadtregierung angesehen wurde. Dennoch führte das Abstimmungsergebnis zu einem vorübergehenden verkehrspolitischen Patt zwischen Gegnern und Befürwortern ökologischer Politik (Haefeli 2008: 214ff.; Rüegg 1996: 144ff.). Ende 1990 gelang schließlich eine Einigung zwischen beiden Lagern auf ein in Grundzügen bis heute gültiges verkehrspolitisches Konzept. Problematisch bleibt dabei aber, dass der Kanton wesentliche Teile des Konzepts bisher nicht unterstützt (Rüegg 1996: 149).

4.3.2 Frankfurt

Bereits vor dem zweiten Weltkrieg verfügte die Stadt Frankfurt über ein dichtes und äußerst leistungsfähiges Straßenbahnnetz (Müller-Raemisch 1998: 98ff.). Trotzdem wurde ab Beginn der 50er-Jahre auch in Frankfurt konsequent das Leitbild der autogerechten Stadt durchgesetzt (Rüegg 1996: 140ff.). Rüegg (ebd.) sieht gar eine durchgängige Bevorzugung des IV in der Verkehrsplanung bis 1989. Aufgrund des in Frankfurt lang anhaltenden Wachstums und dem damit verbundenen zunehmenden Wohlstand der Bevölkerung nach dem zweiten Weltkrieg stieg auch die Motorisierungsrate rapide an. So wuchs die Anzahl der PKWs in der Stadt von 8300 im Jahr 1946 auf 120.000 im Jahr 1960 an. Auf das daraus folgende Wachstum des Autoverkehrs reagierte die städtische Verkehrsplanung anfangs lediglich mit Straßendurchbrüchen und einer Ausweitung der Verkehrsflächen (Müller-Raemisch 1998: 72ff.; Ronneberger und Keil 1995: 289f.).

Da in den folgenden Jahren durch die massive Zunahme der Pendler die Verkehrsprobleme sich weiter verstärkten, wuchs schließlich die Erkenntnis, dass eine Bewältigung des Stadtverkehrs nur mit dem ÖPNV möglich ist. Um Konflikte mit dem weiter wachsenden Autoverkehr zu vermeiden, sollte der Schienennahverkehr aber auf einer anderen Ebene als der Straßenverkehr abgewickelt werden. Entsprechend wurden erste Planungen für ein teilweise unterirdisches S-Bahn-Netz begonnen (Müller-Raemisch 1998: 75ff.). Konsens herrschte zwischen den Parteien zu der Zeit auch darüber, dass die Straßenbahn zumindest innerstädtisch durch ein neues Netz ersetzt werden musste. Dazu wurden verschiedene Alternativen wie eine U-Bahn oder Unterpflasterbahn diskutiert. 1961 fällte das Stadtparlament dann schließlich den Beschluss zum Bau einer Stadtbahn. Die Straßenbahnstrecken sollten dabei mithilfe von Rampen vor der Innenstadt in den Untergrund geführt werden. Diese Planung wurde im Gesamtverkehrsplan von 1962 festgeschrieben, der zusätzlich ein umfangreiches Straßen- und Parkplatzbauprogramm umfasste. Die ersten Linien der neuen Stadtbahn wurden schließlich im Jahr 1968 eröffnet. Der damalige Protest von Bürgern beschränkte sich meist auf Anwohner, die den Lärm während der Bauzeit und die städtebauliche Zerschneidung ihrer Viertel durch oberirdische Abschnitte des neuen Stadtbahnnetzes beklagten (Müller-Raemisch 1998: 98ff.; 111ff.; Rüegg 1996: 140ff.).

Ein weiterer Konflikt flammte zu Beginn der 70er-Jahre auf, als Planungen zum Bau eines Autotunnels unter der Zeil zusammen mit dem Bau der S- und U-Bahn publik wurden. Ziel der Planungen war eine völlig verkehrsfreie Zeil. Vor allem Verkehrsplaner bestanden zu-

nächst auf dem Bau des Tunnels, da sie nur so eine störungsfreie Abwicklung des Autoverkehrs in der Stadt gewährleisten sahen. Gegen die Planungen regte sich aber bald starke Kritik von verschiedenen Seiten. Die Geschäftsinhaber befürchteten aufgrund der langen Tunnelrampen an den Eingängen zur Zeil eine Verminderung ihrer Umsätze. Eine umweltorientierte Bürgerinitiative lehnte den Bau des Tunnels völlig ab und forderte eine weitgehende Verkehrsberuhigung in der Innenstadt (Müller-Raemisch 1998: 361ff.).

Eine Probesperrung der Zeil für den Autoverkehr schürte zunächst weitere Ängste der Geschäftsinhaber vor Umsatzeinbußen. Die IHK lehnte die Sperrung dementsprechend wegen der ihrer Meinung nach schlechteren Erreichbarkeit der Geschäfte auf der Zeil grundsätzlich ab. Letztendlich ergaben sich aufgrund der Sperrung entgegen aller Erwartungen aber keine größeren Verkehrsprobleme. Die Zeil wurde schließlich in eine Fußgängerzone transformiert, auf den offenbar zur Verkehrsbewältigung nicht nötigen Autotunnel wurde verzichtet. In der Folge bildete sich allerdings eine Bürgerinitiative vor allem aus Anwohnern angrenzender Straßen. Sie beklagten den ihrer Meinung nach unerträglichen Umleitungsverkehr und forderten eine erneute Änderung der Verkehrsführung in der Innenstadt (ebd.: 367ff.).

Als Reaktion auf zum Teil falsche Verkehrsabschätzungen beim Gesamtverkehrsplan 1962 sollten bei der Erstellung des neuen Gesamtverkehrsplans vermehrt wissenschaftliche Kriterien zum Einsatz kommen. Die Grundsätze der Planung wurden aber beibehalten. Der Individualverkehr wurde durch einen (gegenüber früheren Planungen etwas verringerten) Straßenausbau weiter gefördert. Auch im ÖPNV wurden die wesentlichen Zielsetzungen beibehalten. Die Planung bestand weiterhin darin, die U-Bahn auszubauen und die Innenstadt so von den Schienen zu „befreien“. Eine kurzzeitige Verbesserungsmaßnahme des Straßenbahnverkehrs durch vom Individualverkehr getrennte Fahrbahnen Mitte der 70er-Jahre wurde nach einem Regierungswechsel dagegen wieder rückgängig gemacht (Müller-Raemisch 1998: 278ff.; Rüegg 1996: 140ff.).

Das bisher konfliktrichtigste Ereignis in der Geschichte der Frankfurter Verkehrspolitik fand dann ca. 10 Jahre später, im Jahr 1986, statt. Der Konflikt fiel in eine Zeit, in der bereits seit längerem eine Debatte um den Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Interessen und denen der Anwohner und der Umwelt im Gange war. Der bisherige Höhepunkt dieser Kontroverse zwischen Ökonomie und Ökologie war die radikale Auseinandersetzung um den Bau der Startbahn West des Flughafens zu Beginn der 80er-Jahre. Für 1986 war dann geplant, den bereits seit 1962 bestehenden Plan einer schienenfreien Innenstadt in die Tat umzusetzen und die letzte in der Altstadt verbliebene Straßenbahnstrecke endgültig stillzulegen (FAZ 1985b; Ronneberger und Keil 1995: 296f.).

Dieser Plan rief bereits früh eine breite Gegnerschaft auf den Plan (FAZ 1985d). Am offensivsten gingen Bürgerinitiativen und -verbände wie der „Arbeitskreis Nahverkehr“ oder die „Bürgeraktion ‚Rettet die Straßenbahn‘“ gegen die Stilllegungspläne der Stadtregierung vor. Es wurde argumentiert, dass die Einführung der U-Bahn keinen Zeitgewinn sondern einen Bequemlichkeitsverlust bedeute, was in der Folge zu einem Fahrgastschwund und Verlust an Einnahmen führen würde. Die Straßenbahn wäre für kurze Strecken in der Innenstadt dagegen besser geeignet und würde einen effektiveren Mitteleinsatz ermöglichen. Die Straßenbahn wurde zudem auch als Mittel der Stadtgestaltung angesehen und als „menschlicheres“ Konzept gegenüber der U-Bahn bezeichnet. Ähnlich wie in Zürich wurde auch in Frankfurt befürchtet, dass es im Umfeld der neuen U-Bahn-Linien zu massiven Bodenpreis- und Miet-

erhöhungen kommen würde (FAZ 1985a; FAZ 1986a; FAZ 1986b; FAZ 1986g; FAZ 1986j; FAZ 1986m).

Auch von Seiten der Frauenbewegung, insbesondere durch das Bündnis „Frauen fahren Straßenbahn“, wurde Kritik an der Planung laut. Den Planern wurde vorgeworfen, dass die U-Bahn generell für Männer geplant würde. Die Probleme der Frauen, wie beispielsweise die Angst in U-Bahn-Stationen oder Schwierigkeiten bei der Handhabung von Kinderwägen würden dagegen bei der Planung ignoriert (FAZ 1986d; FAZ 1986h). Auch von anderer Seite regte sich Protest gegen das Projekt. Die Gewerkschaften kritisierten das Projekt wegen verkehrlichen Aspekten, hoben aber auch den möglichen Verlust von Arbeitsplätzen hervor (FAZ 1985c). Geschäftsinhaber an Straßenbahnstrecken befürchteten durch die Stilllegung der Strecken starke Umsatzeinbußen (FAZ 1985a). Die Opposition aus SPD und Grünen lehnte das Projekt auch aus Kostengründen ab (FAZ 1986e; FAZ 1986l) und befürchtete bei einer gewaltsamen Durchsetzung der Planungen einen Verlust an Stadtkultur (FAZ 1986k).

Die Befürworter bestanden im Wesentlichen aus den Mitgliedern der Stadtregierung und Vertretern des Frankfurter Verkehrsverbundes (FVV), der für den Betrieb der neuen Strecken verantwortlich wäre. Die Regierungskoalition begründete die Stilllegung der Strecken neben der dadurch möglichen Aufwertung der öffentlichen Flächen vor allem mit wirtschaftlichen Aspekten. So wurde argumentiert, dass der Bau der U-Bahn eine hohe Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt habe und der Abbau von Parallelverkehr zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV führen würde. Dabei wurde betont, dass die freiwerdenden Flächen nicht für den Individualverkehr verwendet werden sollten (FAZ 1984; FAZ 1985b; FAZ 1986h; FAZ 1986j; FAZ 1986l). Zugleich wurde Befürwortern der Straßenbahn vorgeworfen, sie würden weiter auf ein antiquiertes und nostalgisches Verkehrsmittel setzen und wären nur unzureichend informiert (FAZ 1986l; FAZ 1986p). Die Vertreter des FVV wiesen zunächst auf die lange Vorlaufzeit der Planung hin. Die Begründung des FVV für den Bau der U-Bahn basierte vor allem auf den verkehrlichen Vorteilen. So wurde argumentiert, dass der Bau der U-Bahn im ÖPNV-Netz zu einer größeren Pünktlichkeit und höheren Geschwindigkeiten führen würde, ohne die Erschließungsqualität negativ zu beeinflussen. Die Straßenbahn wäre deshalb entbehrlich. Stattdessen würde eine attraktive Alternative zum Individualverkehr entstehen. Kritikern, die auf problematische Aspekte der U-Bahn hinwiesen, wurde entgegnet, dass man in einem Massentransportmittel nie alle Interessen berücksichtigen könnte (FAZ 1986a; FAZ 1986f; FAZ 1986g; FAZ 1986h).

Mit Anhörungen im Plenarsaal, Unterschriften oder Plakataktionen versuchten die Gegner der Stilllegung die Befürworter von ihrer Position zu überzeugen (FAZ 1986c; FAZ 1986d). Auch eine Umfrage bestätigte eine Mehrheit in der Bevölkerung für den Weiterbetrieb der Tram (FAZ 1986n). Nachdem trotzdem die Stilllegung der Strecken für den Fahrplanwechsel am 26.09.1986 beim Regierungspräsidium beantragt wurde (FAZ 1986i; FAZ 1986k), versuchten die Gegner zumindest zu erreichen, dass die Schienen der Strecken erhalten bleiben um so später noch einen Wechsel zurück zur Tram vollziehen zu können (FAZ 1986g; FAZ 1986m). Das Regierungspräsidium verweigerte aber schließlich die Stilllegung einer „eigentlich funktionierenden“ Strecke. Daraufhin wurde von städtischer Seite sogar die Inbetriebnahme der U-Bahn samt Einweihungsfeier abgesagt. Zunächst blieb deshalb der Sommerfahrplan mit dem regulären Straßenbahnverkehr in Kraft. Ein kurze Zeit später vereinbarter

Kompromiss legte dann fest, dass zumindest eine Linie durch die Altstadt auf Dauer weiter zu betreiben sei (FAZ 1986o; FAZ 1986q; FAZ 1986r).

In der Nachbereitung des Konflikts warnte der Oberbürgermeister schließlich aufgrund der Erfahrungen vor der Einführung von Volksabstimmungen. Er sah die staatliche Handlungsfähigkeit in Gefahr und warf Gegnern vor, demokratische Mehrheiten nicht anzuerkennen. Seiner Meinung nach wurde in dem Konflikt die eigentlich rationale Lösung (Stilllegung der Straßenbahn) vor allem aufgrund fehlender Informationen abgelehnt und nicht, weil die Alternativvorschläge überzeugender waren (FAZ 1986p; FAZ 1986s).

Nach der langjährigen Toleranz der durch das Wirtschafts- und Verkehrswachstum verursachten Probleme war in Frankfurt, auch als Folge der Auseinandersetzungen um die Startbahn West und der Debatte um die schienenfreie Innenstadt, zwar das Bewusstsein für die Folgen der Verkehrsbelastung gestärkt worden. Letztlich war aber sowohl in der Politik, als auch in der Bevölkerung nur wenig Bereitschaft zur Einstellungsänderung vorhanden (Herterich 1997: 44; Ronneberger und Keil 1995: 321). Im Jahr 1989 übernahmen die Grünen gemeinsam mit der SPD die Stadtregierung in Frankfurt. Als Antwort auf die Planung der „schienenfreien Innenstadt“ gingen die Grünen mit der Forderung nach einer „autofreien Innenstadt“ in den Wahlkampf (Herterich 1997: 45). Dieses ambitionierte Projekt war aber relativ schnell zum Scheitern verurteilt. Als eine Art Kompromiss wurde stattdessen ein Stopp des Autobahnweiterbaus beschlossen. Zusätzlich wurde eine Reihe von Gremien zu Themen des städtischen Verkehrs eingerichtet. Diese blieben allerdings ohne Entscheidungsbefugnis, so dass es schließlich zum enttäuschten Rückzug der teilnehmenden Bürgerinitiativen kam. Auch in der Frage des weiteren Ausbaus des Flughafens konnte die neue Stadtregierung letztlich nicht zu einer einvernehmlichen Lösung finden (Ronneberger und Keil 1995: 343). Daneben schränkten ab Beginn der 90er-Jahre zunehmende Finanzlücken im städtischen Haushalt auch im Verkehr den Spielraum für größere Investitionen immer weiter ein (Ronneberger und Keil 1995: 339).

Ab Mitte der 90er-Jahre stellen Deffner et al. (2006: 72) auch in Frankfurt eine Renaissance der Straßenbahn fest, deren Vorteil gerade in Zeiten von städtischen Etatkürzungen die kostengünstige Erschließung neuer Stadtteile mit dem ÖPNV ist. In Frankfurt ist zudem eine beinahe flächendeckende Durchsetzung von Tempo 30 in Wohngebieten durch Ortsbeiräte und andere Initiativen herbeigeführt worden. Daneben gibt es aber weiterhin ungelöste Kontroversen, zum Beispiel um das Parken in der Stadt oder die Vervollständigung des Autobahnringes (ebd.).

Beide Interviewpartner heben in der Rückschau vor allem den Bau des S- und U-Bahnnetzes als für die Entwicklung bedeutsamste Entscheidung hervor (Interview 1: 6; Interview 2: 5). Auch die Arbeitsplatzkonzentration sei für die besondere Mobilitätskultur mit verantwortlich (Interview 1: 6). Ein Interviewpartner sieht aber auch in dem durch die Einflussnahme der Bevölkerung erreichten Weiterbetrieb der Altstadtstrecke ein wertvolles Potential für die Stadt. Seiner Meinung nach hat die Entscheidung für den Weiterbetrieb letztendlich sogar den Erhalt des Systems Straßenbahn garantiert (Interview 1: 7). Für die Entwicklung der letzten Jahre wird vor allem die Beteiligung der Ortsbeiräte an der Verkehrsplanung und der Konsens über die Förderung des Radverkehrs und den ÖPNV-Ausbau als bedeutsam erachtet (Interview 2: 1, 5).

5 Zusammenfassung und abschließende Interpretation der Untersuchungsergebnisse

Der Begriff bzw. das Konzept der „Mobilitätskultur“ hat während der letzten Jahre sowohl in der praktischen als auch in der theoretischen Anwendung zunehmend an Bedeutung gewonnen. Je nach Kontext wird „Mobilitätskultur“ aber recht unterschiedlich definiert und interpretiert. So wird Mobilitätskultur zum einen als ein normatives Konzept zur gezielten Gestaltung städtischer Mobilität verstanden, beispielsweise von Seiten der städtischen Politik und Planung. Häufig sind diese praktischen Anwendungen der Mobilitätskultur mit dem Begriff der Nachhaltigkeit verknüpft. Zum anderen lässt sich Mobilitätskultur aber auch als analytisches Konzept auffassen, mit dem verschiedenste Aspekte und Einflussfaktoren der (urbanen) Mobilität im Zusammenhang untersucht werden können. Von Interesse sind dabei nicht nur materielle Aspekte, sondern z.B. auch verkehrspolitische Leitbilder und Diskurse oder das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. In diesem Sinn wurde das Konzept auch in der vorliegenden Arbeit verwendet. Im Fokus der Untersuchung stand dabei die Frage, inwiefern die Bevölkerung einer Stadt – über ihr eigenes Verkehrsverhalten hinaus – Einfluss auf die Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur hat. Diese Fragestellung wurde hier beispielhaft mithilfe eines Vergleichs der Entwicklung der Züricher und Frankfurter Mobilitätskultur untersucht.

Bei der Gegenüberstellung der aktuellen Mobilitätskultur Zürichs bzw. Frankfurts fällt zunächst auf, dass der Begriff „Mobilitätskultur“ selbst eine zentrale Rolle in der Züricher Verkehrspolitik einnimmt. So wird als konkretes Ziel in Zürich die Etablierung einer „nachhaltigen Mobilitätskultur“ genannt. Viele der in theoretischen Beiträgen immer wieder als entscheidend für eine erfolgreiche nachhaltige Verkehrspolitik identifizierten Faktoren sind entsprechend auch wichtige Bestandteile der Züricher Mobilitätsstrategie. Als zentral wird dabei die Rolle der Kommunikation zwischen Planung, Politik und Bevölkerung hervorgehoben; dies beinhaltet auch Partizipationsmöglichkeiten für Bürger im Rahmen der Verkehrsplanung. In der Frankfurter Verkehrspolitik haben Nachhaltigkeitsziele zwar ebenfalls eine hohe Bedeutung, so wird u.a. eine Verkehrsverlagerung vom PKW auf den ÖPNV bzw. den nichtmotorisierten Individualverkehr angestrebt. Ein Gesamtkonzept wie die Züricher Mobilitätsstrategie, das alle einzelnen Maßnahmen und Konzepte in Bezug auf die nachhaltige Verkehrspolitik bündelt, existiert in Frankfurt dagegen nicht. Ansätze zur Beteiligung an Planungsverfahren oder zur gezielten Information der Bürger sind auch in Frankfurt vorhanden, anders als in Zürich sind diese Maßnahmen aber (noch) kein elementarer Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Jedoch bleibt festzuhalten, dass es in Frankfurt trotz des Fehlens einer übergreifenden Gesamtstrategie beispielsweise gelungen ist, mithilfe spezifischer Fördermaßnahmen den Anteil des Radverkehrs am Modal Split deutlich zu steigern. In der Gesamtbetrachtung des Modal Splits beider Städte zeigen sich die deutlichsten Unterschiede bei der Bedeutung des ÖPNV, der in Zürich einen deutlich höheren Anteil am Gesamtverkehr

hat. Generell scheint in der Züricher Mobilitätskultur der ÖPNV und dessen Förderung eine deutlich höhere Anerkennung zu besitzen. Gleichzeitig ist in Zürich eine deutlich geringere Ausstattung der Bevölkerung mit PKWs im Vergleich zu Frankfurt festzustellen.

Bei der Betrachtung möglicher Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Mobilitätskultur zeigen sich bezüglich der politischen Rahmenbedingungen deutliche Gegensätze zwischen Zürich und Frankfurt bzw. der Schweiz und Deutschland. Prägendster Unterschied ist das System der halbdirekten Demokratie in der Schweiz, das es schweizerischen Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, direkt Einfluss auf zentrale Entscheidungen zu nehmen, sowohl auf Stadt- wie auch auf Landesebene. In Deutschland sind dagegen erst vergleichsweise spät direktdemokratische Verfahren eingeführt worden, die zudem häufig nur in einem sehr begrenzten Rahmen eine Beeinflussung politischer Entscheidungen erlauben. Gleichermaßen problematisch gestaltet sich in beiden Städten die politische Zusammenarbeit zwischen der Kernstadt und dem jeweiligen Umland, gerade auch im Bereich der Verkehrsplanung.

Demgegenüber existieren im Bezug auf die Stadt- und Wirtschaftsstruktur trotz einzelner Unterschiede im Detail doch viele Gemeinsamkeiten. So sind beide Städte das Zentrum eines für das jeweilige Land bedeutsamen Ballungsraumes und verfügen über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Zudem weisen sowohl Zürich als auch Frankfurt im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe ein weit überdurchschnittliches Pendleraufkommen auf. Die Wirtschaftsstruktur ist in beiden Fällen stark vom tertiären Sektor geprägt, dessen expandierender Flächenbedarf in der Vergangenheit oft zu einer Verdrängung der Wohnbevölkerung aus den innerstädtischen Vierteln geführt und Prozesse wie die Gentrification befördert hat. Die verhältnismäßig ähnlichen stadt- und wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen der beiden Städte bieten daher zunächst keinen ausreichenden Erklärungsansatz für die recht unterschiedlichen Ausprägungen der jeweiligen lokalen Mobilitätskultur.

Im Bereich des Verkehrs weisen beide Städte ebenfalls eine weitgehend vergleichbare Ausgangslage auf: So war um 1950 die Tram jeweils das dominierende Verkehrsmittel, gleichzeitig wurde aber in beiden Städten bereits die autogerechte Umgestaltung der Stadt geplant. Diese Umbauplanungen beinhalteten als wesentliches Element sowohl in Zürich als auch in Frankfurt den Bau eines U-Bahn-Netzes, das in der Innenstadt die vorhandenen Straßenbahnstrecken ersetzen sollte. Diese Planungen konnten in der Folge aber nicht bzw. nur zum Teil verwirklicht werden. Zunächst wurde 1973 in Zürich als Folge eines wachsenden Umweltbewusstseins und der zunehmend kritischeren Haltung der Bevölkerung gegenüber der städtischen Wachstumspolitik der Bau dieses U-Bahn-Netzes in der obligatorischen offiziellen Abstimmung abgelehnt. Auch in Frankfurt führte der Protest der Bevölkerung schließlich im Jahr 1986 dazu, dass der ursprüngliche Plan einer „schienenfreien“ Innenstadt aufgegeben wurde. In Zürich hat sich durch das Scheitern der U-Bahn-Planungen zu Beginn der 70er-Jahre schon frühzeitig die Notwendigkeit ergeben, neue Wege in der Verkehrsplanung einzuschlagen. Als Folge der damaligen Ablehnung des U-Bahn-Baus blieb die Straßenbahn das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel Zürichs und prägt bis heute entscheidend die Mobilitätskultur der Stadt. Das ehemals als Verkehrshindernis wahrgenommene Tramnetz Zürichs wird inzwischen wieder als positiver Standortfaktor gesehen. Bei der Analyse der aktuellen Mobilitätskultur wird außerdem deutlich, dass die Beteiligung in der Vergangenheit in Zürich nicht nur das Verkehrsnetz mitgeprägt hat, sondern auch die Beteiligungskultur selbst dadurch eine wesentliche Änderung erfahren hat.

Es bleibt festzuhalten, dass trotz der zum damaligen Zeitpunkt schlechteren rechtlichen Voraussetzungen für eine wirksame Beteiligung auch in Frankfurt eine entscheidende Änderung der ursprünglichen städtischen Planungen erreicht worden ist. Bedingt durch die Tatsache, dass die Debatte um den Bau einer U-Bahn bzw. die Stilllegung der innerstädtischen Straßenbahn in Frankfurt erst mit einiger Verzögerung stattgefunden hat, waren zu diesem Zeitpunkt allerdings bereits größere Teile der U-Bahn-Planung umgesetzt und der größte Teil der innerstädtischen Straßenbahnlinien stillgelegt worden. Trotzdem hatte auch in Frankfurt die Entscheidung gegen die Stilllegung der letzten Innenstadtstrecke weitreichende Folgen, da dadurch langfristig der Erhalt des Systems Straßenbahn mit gesichert wurde. Die Entscheidung bedeutete gleichsam eine Abkehr von der bisherigen städtischen Verkehrspolitik, deren Ziel vor allem eine möglichst weitgehende Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel und ein autogerechter Ausbau der Straßen war. Inzwischen wird die städtische Straßenbahn von Seiten der Bürger, aber auch von Politik und Planung nicht mehr als Verkehrshindernis für das Auto, sondern als sinnvolle Ergänzung bzw. Alternative zur U-Bahn angesehen.

Trotz einzelner Unterscheide im Detail bleibt insgesamt zu konstatieren, dass die Argumentationsmuster der Befürworter der Bauprojekte – aber auch die dahinterliegenden Leitbilder und Diskurse dieser Argumentation – in beiden Städten vergleichsweise ähnlich gewesen sind. Wenngleich in Zürich verkehrliche Aspekte bei der Ablehnung des U-Bahn-Baus durchaus von Bedeutung waren, war die Entscheidung dort aber vor allem auch eine Ablehnung der städtischen Wachstumspolitik. Demgegenüber standen in Frankfurt verkehrsbezogene Argumente deutlicher im Vordergrund, eventuell auch dadurch bedingt, dass die Entscheidung hier nur eine einzelne Strecke betraf und keine Grundsatzfrage. Die ablehnende Haltung gegenüber der Stilllegung ist in Frankfurt somit nicht nur als Entscheidung gegen die U-Bahn, sondern auch als gezielte Entscheidung für das System Straßenbahn zu sehen. Verschiedene Aspekte, wie z.B. Umwelt-, Lärmschutzaspekte oder wirtschaftliche Fragen sind aber gleichermaßen in beiden Städten relevant gewesen. Die Debatten in beiden Städten zeigen damit außerdem auf, dass die Beantwortung von Fragen der Mobilität immer auch vom jeweiligen politischen und gesellschaftlichen Kontext mitbestimmt wird. Mobilität ist also auch in diesem Sinn immer mit einer bestimmten Kultur verknüpft.

Die Gesamtbetrachtung legt zunächst die Vermutung nahe, dass das politische System der Schweiz, mit den weitreichenden Möglichkeiten der direkten Einflussnahme durch die Bürger, der entscheidende Faktor für die Entwicklung der Züricher Mobilitätskultur gewesen ist. Dies ist insofern zu bejahen, als die formale Entscheidung der Bevölkerung gegen den Bau der U-Bahn tatsächlich langfristige Folgen für die Verkehrsplanung und damit auch die Entwicklung der Mobilitätskultur hatte. Wie das Beispiel des erfolgreichen (informellen) Frankfurter Protests gegen die Stilllegung der Straßenbahn zeigt, stellt das politische System der halbdirekten Demokratie in der Schweiz aber nicht unbedingt eine notwendige Bedingung für eine direkte Veränderung der städtischen Verkehrspolitik durch die Bürger dar. Wesentlich bedeutsamer für die Entwicklung der Mobilitätskultur als das jeweilige politische System scheint der gesellschaftliche und politische Kontext zu sein, in dem diese Abstimmungen oder Proteste stattgefunden haben. So macht insbesondere die Züricher Entwicklung deutlich, dass Fragen der Verkehrs- und Stadtplanung je nach aktueller politischer Stimmungslage immer wieder unterschiedlich bewertet wurden und die Förderung des ÖPNV nicht immer eine Mehrheit in der Bevölkerung gefunden hat. Wie bereits in Kapitel 2.2 kurz erläutert, könnte

die Entwicklung der Mobilitätskultur daher eher als Ergebnis verschiedener (positiver) Rückkopplungen denn als Folge einer bewussten Gestaltung durch Politik und Bevölkerung betrachtet werden. Über die Antwort auf die Frage, wie die jeweilige Entwicklung in den beiden Städten verlaufen wäre, wenn die zentralen Entscheidungen zu einem anderen Zeitpunkt und in einem anderen gesellschaftlichen Kontext stattgefunden hätten, könnte indessen nur spekuliert werden.

Wenngleich es in dem begrenzten Rahmen dieser Arbeit nicht möglich war, alle möglichen Einflussfaktoren auf die Entwicklung zu analysieren und gegeneinander abzuwägen, so bleibt als Ergebnis der Untersuchung abschließend doch festzuhalten, dass die Bevölkerung nicht nur durch ihr Verkehrsverhalten die Mobilitätskultur einer Stadt mit prägt bzw. prägen kann – mit allen Unwägbarkeiten, die diese Einflussnahme mit sich bringt. Die Gegenüberstellung der zentralen Debatten und das Herausarbeiten der damaligen Argumentationsmuster und Diskurse ermöglichte zudem gewissermaßen auch eine Teilrekonstruktion der damaligen Mobilitätskultur und der sie prägenden Faktoren. Die Fragestellung der Arbeit, nach der besonderen Rolle der Bevölkerung bei der Entwicklung der lokalen Mobilitätskultur, bietet viele weitere Anknüpfungspunkte. Gerade in Städten mit einem solch hohen Pendleraufkommen wie Zürich oder Frankfurt ist generell von Interesse, wie die Pendler die Mobilitätskultur mit beeinflussen, die zwar Verkehrsteilnehmer aber keine Einwohner der jeweiligen Stadt sind – und insofern nur wenig Einfluss auf politische Debatten und Entscheidungen nehmen können. Ergänzend dazu wäre außerdem zu fragen, welchen Einfluss die hohe Fluktuation der Bevölkerung der beiden Städte hat, d.h. ob sich neue Bürger eher der vorhandenen Kultur anpassen – oder ob der Zuzug neuer Bürger vielmehr zu einer Veränderung der lokalen Mobilitätskultur führt.

6 Literatur

- Banister, David (2008): The sustainable mobility paradigm. In: *Transport Policy* 2008 (15): 73-80.
- Beck, Sebastian und Wolfgang Plöger (2008): Lebensstile und Mobilität. In: *Forum Wohnen und Stadtentwicklung* 08 (1): 48-51.
- Beckmann, Klaus J. (2001): Stadtverkehr und Mobilität in der Stadt – Erfordernisse und Chancen einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 75 (2/3): 228-241.
- Beckmann, Klaus J. (2005): Gestaltung von Planungsprozessen in der Verkehrsplanung – Einführende Hinweise zu Rahmenbedingungen, Hemmnissen und Handlungsmöglichkeiten. In: TH Aachen - ISB (Hrsg.): *Planungsprozesse und Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung: Tagungsband zum 6. Aachener Kolloquium "Mobilität und Stadt"*. Stadt Region Land 79. Aachen: 5-17.
- Blanc, Jean-Daniel (1993): Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945 – 1975. Zürich.
- Bracher, Tilman (2011): Stadtverkehr. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden: 275-296.
- Bratzel, Stefan (1999): Conditions of success in sustainable urban transport policy – Policy Change in "relatively successful" European cities. In: *Transport Reviews* 19 (2): 177-190.
- Bräuninger, Michael und Silvia Stiller (2006): Städte im Standortwettbewerb. In: *Wirtschaftsdienst* 2006 (4): 260-265.
- Buba, Hans Peter, Jochen Grötzbach, Rolf Monheim und Jeffrey Hands (2010): *Nachhaltige Mobilitätskultur*. Mannheim.
- Bürgeramt, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt (Hrsg.; 2011): *Statistisches Portrait 2009*. URL im Internet: http://frankfurt.de/sixcms/media.php/678/Statistisches_Portrait_2010_x.pdf (10.09.2011).
- Deffner, Jutta (2006): Annäherungen an den Begriff Mobilitätskultur. In: ISOE - Institut für Sozial-Ökologische Forschung (Hrsg.): *Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur*. Schlussbericht. Frankfurt: Anhang 1c.
- Deffner, Jutta, Konrad Götz, Steffi Schubert, Christoph Potting, Gisela Stete, Astrid Tschann und Willi Loose (2006): *Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur*. Schlussbericht. Frankfurt.

Dreßler, Ulrich (2010): Kommunalpolitik in Hessen. In: Kost, Andreas und Hans-Georg Wehling (Hrsg.): Kommunalpolitik in den deutschen Ländern. Wiesbaden: 165-186.

Einig, Klaus und Thomas Pütz (2007): Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. In: Informationen zur Raumentwicklung 2007 (2/3): 73-91.

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ):

- FAZ (1984): Küppers rühmt die schienenfreie Innenstadt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21.12.1984: 37.
- FAZ (1985a): Alternativkonzept der Straßenbahnfreunde. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 28.02.1985: 28.
- FAZ (1985b): Auf dem Weg zur schienenfreien Innenstadt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.03.1985: 40.
- FAZ (1985c): ÖTV gegen schienenfreie Innenstadt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 25.04.1985: 29.
- FAZ (1985d): Bürgerbegehren gegen die City ohne Tram. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.11.1985: 43.
- FAZ (1986a): Eine Chance für die Altstadtstrecke. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21.01.1986: 29.
- FAZ (1986b): Die U-Bahn ist gut für längere Strecken. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11.03.1986: 35.
- FAZ (1986c): Bürgerbegehren vor dem Endspurt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 08.04.1986: 30.
- FAZ (1986d): „Die U-Bahn ist auf die Männer zugeschnitten“. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.04.1986: 35.
- FAZ (1986e): Was kostet „schienenfrei“. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 07.05.1986: 34.
- FAZ (1986f): So eingleisig. Kommentar von Jörg Kauffmann. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 07.05.1986: 34.
- FAZ (1986g): Aus dem Publikum viel Sympathie für die Tram. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 23.05.1986: 43.
- FAZ (1986h): Der Kopfsprung in die schienenfreie City. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.05.1986: 43.
- FAZ (1986i): Vielleicht bekommt die Tram noch eine Chance. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.08.1986: 27.
- FAZ (1986j): Wolfram Brück: Es wird Änderungen geben. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15.08.1986: 35.
- FAZ (1986k): SPD hofft auf ein Einlenken Brücks im Trambahnstreit. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 03.09.1986: 37.
- FAZ (1986l): Passt die Straßenbahn in eine Weltstadt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 09.09.1986: 29.

- FAZ (1986m): Die Straßenbahn fährt dem neuen Oberbürgermeister in die Quere. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 09.09.1986: 3.
 - FAZ (1986n): Die Mehrheit spricht sich für die Tram aus. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15.09.1986: 32.
 - FAZ (1986o): Oberbürgermeister bläst das große U-Bahn-Fest ab. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26.09.1986: 47.
 - FAZ (1986p): Im Trambahnstreit deutet sich ein Kompromiss an. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.10.1986: 34.
 - FAZ (1986q): Trambahnstreit: Kompromiss perfekt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 03.10.1986: 43.
 - FAZ (1986r): In der Altstadt fährt weiter die Straßenbahn. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 04.10.1986: 41.
 - FAZ (1986s): Der Oberbürgermeister arbeitet die Straßenbahndebatte auf. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.10.1986: 35.
- Galliker, Hans-Rudolf (1998): Zürich mobil: Von der Kreation des urbanen Mobilitätsbedürfnisses. Zürich.
- Gather, Matthias, Andreas Kagermeier und Martin Lanzendorf (2008): Geographische Mobilität- und Verkehrsforschung. Berlin.
- Götz, Konrad (2007): Mobilitätsstile. In: Schöllner, Oliver, Weert Canzler und Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: 759-784.
- Grischkat, Sylvie (2008): Umweltbilanzierung von individuellem Mobilitätsverhalten: Methodische und gestaltungsrelevante Ansätze. Mannheim.
- Gstalter, Herbert (2003): Thesen und Argumente zu den häufigsten Behauptungen zur Freizeitmobilität. In: Hautzinger, Heinz (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung: Theoretische und methodische Ansätze. Mannheim: 105-118.
- Haefeli, Ueli (2008): Verkehrspolitik und urbane Mobilität: Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950 – 1990. Stuttgart.
- Held, Martin (2007): Nachhaltige Mobilität. In: Schöllner, Oliver, Weert Canzler und Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: 851-876.
- Herterich, Frank (1997): Frankfurter Großstadtpolitik: Reformmehrheit auf der Suche nach einer Koalition. In: Fuchs, Gotthard, Bernhard Moltmann, Walter Prigge und Dieter Rexroth (Hrsg.): Frankfurter Aufklärung. Politische Kulturen einer Stadt. Frankfurt: 41-54.
- Hessische Staatskanzlei (Hrsg., 2012): Hessische Gemeindeordnung. Internet: <http://www.rv.hessenrecht.hessen.de/jportal/portal/t/1oho/page/bshesprod.psml;jsessionid=6C8E7CA91707B993B51ACE8DABE86A95.jspd4?action=controls.jw.PrintOrSaveDocumentContent&case=save> (30.03.2012).
- Hitz, Hansruedi, Christian Schmid und Richard Wolff (1995): Boom, Konflikt und Krise – Zürichs Entwicklung zur Weltmetropole. In: Hitz, Hansruedi, Roger Keil, Ute Lehrer, Klaus Ronneberger, Christian Schmid und Richard Wolff (Hrsg.): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich: 208-283.

- Holz-Rau, Christian (2001): Verkehr und Siedlungsstruktur – eine dynamische Gestaltungsaufgabe. In: *Raumforschung und Raumordnung* 59 (4): 264-275.
- Hunecke, Marcel, Steffi Schubert und Frank Zinn (2005): Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr. In: *Internationales Verkehrswesen* 57 (1-2): 26-33.
- Hunecke, Marcel und Indra Schweer (2006): Einflussfaktoren der Alltagsmobilität: Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen. In: Beckmann, Klaus J., Markus Hesse, Christian Holz-Rau und Marcel Hunecke (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Wiesbaden: 148-166.
- Janowicz, Cedric. (2006): Vom "Kitt" der Gesellschaft zum doing "culture": Eine kleine Typologie der Kulturbegriffe. In: ISOE - Institut für Sozial-Ökologische Forschung (Hrsg.): *Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur*. Schlussbericht. Frankfurt: Anhang 1a.
- Jensen, Ole B. (2009): Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. In: *Mobilities* 4 (1): 139 - 158.
- Jessen, Johann, Hans Künne, Gerd Steierwald und Walter Vogt (2005): Zukunft des Stadtverkehrs. In: Steierwald, Gerd, Hans Künne und Walter Vogt (Hrsg.): *Stadtverkehrsplanung*. Berlin: 29-58.
- Klenke, Dietmar (2007): Verkehrspolitiken. In: Schöller, Oliver, Weert Canzler und Andreas Knie (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: 99-124.
- Kost, Andreas (2010): Direkte Demokratie auf kommunaler Ebene. In: Kost, Andreas und Hans-Georg Wehling (Hrsg.): *Kommunalpolitik in den deutschen Ländern*. Wiesbaden: 389-404.
- Langhagen-Rohrbach, Christian (2003): Räumliche Planung in Deutschland und der Schweiz im Vergleich. *Rhein-Mainische Forschungen* 123. Frankfurt.
- Langweg, Armin (2007): Mobilitätsmanagement, Mobilitätskultur, Marketing und Mobilitätsmarketing. Versuch einer Begriffsklärung. In: TH Aachen - ISB (Hrsg.): *Stadt Region Land* 82. Aachen: 43-52.
- Linder, Wolf (2009): Das politische System der Schweiz. In: Ismayr, Wolfgang (Hrsg.): *Die politischen Systeme Westeuropas*. Wiesbaden: 567-606.
- Link, Heike (2011): Verkehr und Wirtschaft – Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden: 91-114.
- Mayring, Philipp (2009): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Flick, Uwe (Hrsg.): *Qualitative Forschung: ein Handbuch*. Reinbek: 468-475.
- Mayring, Philipp (2010): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim.
- Meuser, Michael und Ulrike Nagel (2009): Das Experteninterview – konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage. In: Pickel, Susanne, Gert Pickel, Hans-Joachim Lauth und Detlef Jahn (Hrsg.): *Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft*. Wiesbaden: 465-481.

- Monheim, Heiner (2005): Fahrradförderung in Deutschland und Nordrhein-Westfalen. In: Fahrradförderung mit System: Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik. Mannheim: 29-51.
- Müller-Raemisch, Hans-Reiner (1998): Frankfurt am Main: Stadtentwicklung und Planungsgeschichte seit 1945. Frankfurt.
- Ott, Ruedi (2008): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Dialogischer und schrittweiser Aufbau einer Mobilitätskultur mit dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung. In: Apel, Dieter (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Heidelberg: Kap. 3.2.10.4.
- Pfadenhauer, Michaela (2009): Auf gleicher Augenhöhe. Das Experteninterview – ein Gespräch zwischen Experte und Quasi-Experte. In: Bogner, Alexander, Beate Littig und Wolfgang Menz (Hrsg.): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. Wiesbaden: 99-116.
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, traffiQ Frankfurt am Main, Nordhessischer Verkehrsverbund (Hrsg.; 2005): Mobilität in Stadt und Region. Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen. Frankfurt.
- Präsidialdepartement der Stadt Zürich (Hrsg.; 2011): Zürich in Zahlen 2011. URL im Internet: http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/prd/Deutsch/Statistik/Publikationsdatenbank/taschenstatistik/TAS_2011-de_WEB.pdf (10.09.2011).
- Radfahrbüro der Stadt Frankfurt (Hrsg.; 2011): Radfahren in Frankfurt. URL im Internet: <http://radfahren-ffm.de/207-0-Home.html> (10.09.2011).
- Rammler, Stephan (2011): Verkehr und Gesellschaft – Verkehrspolitik als Mobilitätsdesign. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: 37-56.
- Ronneberger, Klaus und Roger Keil (1995): Außer Atem – Frankfurt nach der Postmoderne. In: Hitz, Hansruedi, Roger Keil, Ute Lehrer, Klaus Ronneberger, Christian Schmid und Richard Wolff (Hrsg.): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich: 284-353.
- Roth, Roland (1999): Lokale Demokratie „von unten“. Bürgerinitiativen, städtischer Protest, Bürgerbewegungen und neue soziale Bewegungen in der Kommunalpolitik. In: Wollmann, Hellmut und Roland Roth (Hrsg.): Kommunalpolitik. Opladen: 2-22.
- Rüb, Friedbert W. und Kerstin Seifer (2007): Vom Government zur Governance. In: Schölller, Oliver, Weert Canzler und Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: 161-175.
- Rüegg, Erwin. (1996): Urbanität und Stadtentwicklung: Politische Entscheidungsprozesse in Bologna, Frankfurt/Main und Zürich. Amsterdam.
- Schlag, Bernhard und Jens Schade (2007): Psychologie des Mobilitätsverhaltens. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 07 (29-30): 27-32.
- Schreier, Cornelia (2005): Mobilität ist Kultur – Umsetzung der Mobilitätsstrategie in der Stadt Zürich. In: TH Aachen - ISB (Hrsg.): Planungsprozesse und Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung: Tagungsband zum 6. Aachener Kolloquium "Mobilität und Stadt". Stadt Region Land 79. Aachen: 127-131.

- Selle, Klaus (2007): Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung – Auf dem Weg zu einer kommunikativen Planungskultur? In: Informationen zur Raumentwicklung 2007 (1): 63-71.
- Technische Universität Dresden – Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Hrsg., 2009): Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV2008‘: Städtevergleich. Internet: http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/dateien/staedtevergleich_srv2008.pdf (30.03.2012).
- Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich (Hrsg.; 2005): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich: Umsetzung der Mobilitätskultur – Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien. URL im Internet: http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Verkehr/Mobilitaetsstrategie/Umsetzung_Mobstrategie_das_wichtigste.pdf (10.09.2011).
- Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich (Hrsg.; 2010): Mobilität in Zahlen. URL im Internet: http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Verkehrszahlen_und_Befragungen/Mobilitaet_in_Zahlen_2010.pdf (10.09.2011).
- Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich (Hrsg.; 2011a): Mobilitätsportal. URL im Internet: <http://www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet> (10.09.2011).
- Tiefbau- und Entsorgungsdepartment der Stadt Zürich (Hrsg.; 2011b): Mobil in Zürich. URL im Internet: <http://www.stadt-zuerich.ch/mobil-in-zuerich> (10.09.2011).
- TraffiQ (Hrsg.; 2011): Webangebot der traffiQ. URL im Internet: <http://traffiQ.de/> (10.09.2011).
- Verkehrsdezernat der Stadt Frankfurt – Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung (Hrsg.; 2011): Pilotprojekt Nahmobilität der Stadt Frankfurt am Main. URL im Internet: <http://www.nahmobilitaet-nordend.de/> (10.09.2011).
- Vogt, Walter (2005): Historische Entwicklung von Verkehrsnetzen. In: Steierwald, Gerd, Hans Künne und Walter Vogt (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Berlin: 403-430.