IASS STUDY

Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)

Status Quo statt Verkehrswende

Narrative urbaner Mobilität in Deutschland

Potsdam, Juni 2019

Mirjam Neebe, Theresa Kallenbach

IASS POTSDAM

IASS STUDY

Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)

Status Quo statt Verkehrswende

Narrative urbaner Mobilität in Deutschland
Potsdam, Juni 2019

Mirjam Neebe, Theresa Kallenbach

IASS POTSDAM

Zusammenfassung (DE)

Der Verkehr in Deutschland nimmt zu und mit ihm seine oft negativen Auswirkungen auf Klima, Umwelt und den Menschen. Gerade in den Städten akkumulieren sich Abgase, Lärm und im Stau stehende Autos, während sich die Nutzungskonflikte um freie Flächen verschärfen. Gleichzeitig werden die Rufe nach einer Verkehrswende lauter: Akteurinnen und Akteure aus Zivilgesellschaft, Politik und Wirtschaft diskutieren mehr und mehr über mögliche Alternativen zum Status quo des Verkehrssystems. Im Rahmen des Projekts „Narrative und Bilder der Nachhaltigkeit“ des Instituts für transformative Nachhaltigkeitsforschung ist vor dem Hintergrund dieses transformativen Momentums die vorliegende Studie zu Narrativen urbaner Mobilität entstanden. Sie untersucht die auflagenstärksten deutschen Tageszeitungen daraufhin, wie diese über Mobilität in den Städten, Visionen zukünftiger urbaner Mobilität und über mögliche Wege dorthin erzählen. Die Ergebnisse zeigen in vielerlei Hinsicht: Eine Erzählung über nachhaltige, urbane Mobilität ist in den Medien lediglich fragmentarisch vorhanden – das Leitbild bleibt die autozentrierte Stadt.

Summary (EN)

Traffic in Germany is on the rise and so is its negative impact on climate, the environment and human beings. An accumulation of fumes, noise and cars sitting in traffic occurs especially in the cities, along with increasing conflict over scarce urban space. At the same time, the calls for a mobility transition are growing louder: civil-society, political and economic actors are increasingly discussing possible alternatives to the status quo of the mobility sector. Against the backdrop of this transformative momentum, the present study on narratives of urban mobility emerged as part of the project “Narratives and Images of Sustainability” at the Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS). It analyses those German daily newspapers with the widest circulation to find out how they narrate mobility in cities, visions of future urban mobility and possible paths leading there. The results show in many regards: a narrative of a sustainable, urban mobility is merely present in fragments in the media – the car-friendly city remains the guiding principle.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5

2. Methodik 9

3. Zusammenfassung der Ergebnisse.....11

4. Schutz und Sicherheit: Das Narrativ der Luftreinhaltung.....15

5. Gerechtigkeit: Hickhack um den Dieselskandal 19

6. Innovationen zur Erhaltung des Status Quo.....23

7. Schlussbemerkungen.....27

1. Einleitung

Mobilität ermöglicht die Befriedigung vieler menschlicher Bedürfnisse, die einen Ortswechsel voraussetzen: Erwerbsarbeit und Care-Arbeit, Einkaufen und Freizeitbeschäftigungen, Bildung und Freundschaften, gesellschaftliche und politische Teilhabe. Dabei sind fast überall auf der Welt die täglich zurückgelegten Kilometer in den letzten Jahrzehnten deutlich gestiegen – bei relativ konstanter Reisedauer und Reisehäufigkeit. In Deutschland etwa hat sich die Anzahl der zurückgelegten Kilometer seit 1950 bei einem Anstieg der Bevölkerungszahl um knapp 20 Prozent gar verzehnfacht (Becker 2018, S. 72). Hauptverkehrsmittel bleibt dabei nach Jahrzehnten der verkehrspolitischen Priorisierung des privaten motorisierten Individualverkehrs (MIV) das Auto: Der MIV machte 2017 in Deutschland 76 Prozent des Verkehrsaufwands aus, der Umweltverbund aus Rad-, Fuß-, Schienen- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) hingegen nur rund 20 Prozent (UBA 2018a). Dieser Zuwachs an Verkehr, scheinbarer Freiheit und Bequemlichkeit hat jedoch auch negative Auswirkungen – sowohl auf lokaler als auch auf globaler Ebene: Klimaschädliche Treibhausgase, Verkehrsunfälle, Lärmemissionen und ausgestoßene Luftschadstoffe, Flächenverbrauch und Zersiedelung der Landschaft, sowie Bodenversiegelungen und der Abrieb von Reifen, Bremsen und Fahrbahnen belasten den Menschen und seine Umwelt. Insbesondere die Städte leiden unter der schlechten Luft, dem Lärm, der Belegung öffentlichen Raums für Parkflächen und dem mittlerweile zur Normalität gewordenen Stau.

Der Verkehrssektor spielt eine große Rolle in der anthropogenen Klimakrise: Etwa 23% der globalen CO_2-Emissionen stammen aus dem Verkehrssektor (Creutzig et al. 2015, S. 911). Mit einem Anteil von etwa 18 Prozent ist der Verkehrssektor auch in Deutschland der drittgrößte CO_2-Verursacher, wobei gut 95 Prozent aus dem Straßenverkehr stammen (BMU 2018).[1] Zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens hat sich die deutsche Bundesregierung darum mit dem „Klimaschutzplan 2050“ dazu verpflichtet, bis 2030 40 bis 42 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 zu reduzieren (BMU 2016, S. 51). Tatsächlich ist der Weg dorthin noch weit: Die verkehrsbedingten Emissionen lagen 2018 mit 162 Mio. Tonnen CO_2 immer noch nur marginal unter den 163 Mio. Tonnen im Jahr 1990 (Umweltbundesamt/BMU 2019).[2]

Neben den klimaschädlichen Emissionen von CO_2 und anderen Treibhausgasen werden insbesondere die Luftschadstoffe Feinstaub und Stickoxide (NOx) im Zusammenhang mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen in Ballungsräumen diskutiert. Feinstaubpartikel[3] können über die Atemorgane des Menschen bis in den Blutkreislauf gelangen. Die gesundheitlichen Auswirkungen reichen von Schleimhautreizungen, Erkrankungen der Atemwege wie Asthma bis zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen (UBA 2018b). Darüber hinaus trägt Feinstaub neben CO_2 und Methan maßgeblich zum Klimawandel bei. Maßnahmen gegen Feinstaub hätten somit einen doppelten positiven Effekt:

[1] Dabei werden gut 60 Prozent der gesamten CO_2-Verkehrsemissionen durch PKW hervorgerufen (BMU 2018).

[2] Im vergangenen Jahr 2018 sind die Emissionen des Verkehrs Schätzungen zufolge um rund 2,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesunken (Umweltbundesamt/BMU 2019) - nachdem zwischen 2012 und 2017 die CO_2-Emissionen im Verkehr konstant gestiegen waren (ebd.: Grafiken).

[3] Feinstaubpartikel gelangen aus Motoren – hauptsächlich Dieselmotoren – durch Bremsen- und Reifenabrieb und durch Aufwirbelung des Staubs von der Straßenoberfläche in die Luft. Weitere Quellen sind Kraft- und Fernheizwerke, Öfen und Heizungen in Wohnhäusern, Immissionen der Metall- und Stahlerzeugung, der Umschlagung von Schüttgütern und auch Ammoniakemissionen aus der Tierhaltung. Feinstaub kann aber auch natürlichen Ursprungs sein, beispielsweise als Folge von Bodenerosion (UBA 2018b).

für den Gesundheitsschutz und für den Klimaschutz (von Schneidemesser, Mar & Saar 2017). Auch Stickstoffoxidemissionen werden für erhebliche gesundheitliche Belastungen verantwortlich gemacht, wie Diabetes, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Erkrankungen der Atemwege. Die bedeutendste Quelle in Ballungsgebieten ist wiederum der Straßenverkehr[4] (UBA 2016a). In zahlreichen deutschen Städten werden die europaweit geltenden Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffoxid überschritten – 2017 etwa waren 65 Städte betroffen (UBA 2019). Die erhöhten Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen sind nicht zuletzt auch Resultat der durch Manipulationen bei den Abgastests von Dieselautos unbemerkt gebliebenen Grenzwertüberschreitungen durch mehrere deutsche Autohersteller – des sogenannten Diesel-Skandals.

Die Verkehrspolitik wirft auch Fragen der Gerechtigkeit auf. Grundsätzlich stellt sich im Bereich der Mobilität die Frage, wer Zugang zu Mobilitätsangeboten hat und wer von diesen ausgeschlossen ist. Sozio-ökonomische, körperliche oder infrastrukturelle Faktoren bestimmen etwa ganz grundlegend, wer Zugang zu bestimmten Räumen und damit Möglichkeiten zur Bedürfniserfüllung und zur sozialen Teilhabe hat. In Bezug auf den realisierten Verkehr ist weiterhin festzustellen, dass, während an stark befahrenen Straßen vor allem Menschen mit geringem Einkommen leben und damit Schadstoffen, Lärm und Verkehrsrisiken überproportional ausgesetzt sind (UBA 2016b; BMU & UBA 2017, S. 47; Laußmann et al. 2013), die zurückgelegte Tagesstrecke mit dem Einkommen steigt (BMVI 2018, S. 29). Damit verursachen einkommensstarke Haushalte verstärkt den Verkehr, unter dem Geringverdienerinnen und -verdiener leiden. Hinzu kommt in den Städten der Mangel an Platz und die Raumnutzungskonkurrenz durch verschiedene Verkehrsmittel, die im stehenden wie im fließenden Verkehr klar vom Auto dominiert wird. Während der ruhende öffentliche Verkehr mit Bahnhöfen und Haltestellen nur drei Prozent einnimmt und Radabstellflächen sogar nur zwei Prozent, beanspruchen Autos 92 Prozent der Fläche des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum als Parkmöglichkeiten. Im fließenden Verkehr verbraucht das Auto bei 30 km/h über 62 Quadratmeter und bei 50km/h etwa 140 Quadratmeter Fläche. Ein Fahrrad hingegen braucht im Vergleich dazu nur 41 Quadratmeter bei 30 km/h (Rammler & Schwedes 2018, S. 12; Zukunft Mobilität 2014). So trägt das derzeitige Verkehrssystem zu sozialer Ungleichheit in den Städten bei. Die Klimakrise als Folge auch des stark gestiegenen Verkehrs ist schließlich auch eine Frage der globalen Gerechtigkeit, da Länder unter den Auswirkungen des Klimawandels leiden, die selbst nicht zu den Hauptverursachern gehören.

Die Notwendigkeit zur Veränderung nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung wird von verschiedenen Akteuren erkannt, die unterschiedliche Visionen davon entwickeln, wie Mobilität und Verkehr in Zukunft aussehen können und wie diese Veränderung erreicht werden kann. Die Veranstalter des Future Mobility Camps, einer Diskussionsplattform zu aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im Bereich Mobilität, die im Januar 2019 in Dresden stattfand, stellten fest, dass selten so viel und so intensiv über die Zukunft der Mobilität diskutiert wurde (Future Mobility Camp 2018). Und tatsächlich scheint es gerade ein transformatives Momentum zu geben: Ob auf kommunaler, landes- oder bundespolitischer Ebene, ob seitens der Zivilgesellschaft, der Wissenschaft oder industrieller Interessenvertretungen, politische Weichenstellungen im Mobilitätsbereich werden nicht nur diskutiert, sondern haben zum Teils bereits begonnen. Der Deutsche Städtetag beispielsweise forderte im vergangenen Jahr 20 Milliarden Euro von Bund und Ländern, um neue Verkehrskonzepte zu realisieren (Deutscher Städtetag 2018). Eine Regierungskommission zur Zukunft der Mobilität hatte im Januar dieses Jahres das Tempolimit auf deutschen Autobahnen wieder auf die politische Agenda gebracht und heftige Gegenreaktionen ausgelöst (Traufetter 2019). Selbst Bundeskanzlerin Angela Merkel forderte vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele 2030 „einen radikalen Wandel“ (Reuters 2019) im Verkehrsbereich. Zahlreiche weitere mobilitätspolitische Akteurin-

[4] Emissionsquellen sind hauptsächlich Dieselmotoren, da sie prozessbedingt wesentlich mehr NOx erzeugen als Ottomotoren. Weitere Quellen sind Feuerungsanlagen für Kohle, Öl, Gas, Holz und Abfälle (UBA 2016a).

nen[5] gehen in den letzten Jahren verstärkt in die Öffentlichkeit – mit verschiedenen, auch gegensätzlichen verkehrspolitischen Visionen. Diese reichen von einer fahrradgerechten (Changing Cities[6] 2019) oder autofreien Stadt (Potsdam autofrei! o.J.) über Visionen der Intermodalität[7] (Canzler, Knie, Ruhrort & Scherf 2018) bis hin zu durchdigitalisierten (BDI 2019[8]; ITS Deutschland GmbH 2019) „nahtlosen" (Mc Kinsey 2019) Transportsystemen. Die aktuelle Bevölkerungsmeinung kommt solchen Diskussionen durchaus entgegen: Den öffentlichen Nah- sowie den individuellen Radverkehr stärker zu fördern, erachten etwa vier Fünftel der Deutschen als notwendig (BMU & UBA 2019, S. 60).

Vor dem Hintergrund dieses politischen Momentums und der Herausforderungen, auf die es reagiert, beschäftigt sich das Projekt „Narrative und Bilder der Nachhaltigkeit" des Instituts für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) in Potsdam mit Diskursen zur urbanen Mobilität. Dabei geht es uns um die Identifizierung und Analyse zentraler Nachhaltigkeits-„Erzählungen". Wir interessieren uns also dafür, wie über Verkehr in der Stadt und eine mögliche Verkehrswende erzählt wird. Welche Aspekte einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden diskutiert, welche verschiedenen Visionen zukünftiger urbaner Mobilität entworfen, und welche Wertvorstellungen sind dafür prägend? Um herauszufinden, welches gesellschaftliches Orientierungs- und Transformationswissen im Bereich des urbanen Verkehrs vorhanden ist – jenseits der Erörterungen in wissenschaftlichen und fachpolitischen Kontexten –, haben wir den Diskurs einer wichtigen Teilöffentlichkeit, nämlich der Tagespresse, untersucht. Ziel dieser Untersuchung der auflagenstärksten überregionalen Tageszeitungen Deutschlands war es, die aktuelle verkehrspolitische Debatte systematisch zu erfassen und dabei nicht nur die Schwerpunkte, sondern auch die Leerstellen aufzuzeigen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung fasst diese IASS Study zusammen.

[5] Im Sinne einer geschlechtersensiblen Sprache verwenden wir das Genus alternierend und meinen dabei alle Geschlechter.

[6] Changing Cities e.V. ist aus dem Netzwerk „Lebenswerte Stadt" hervorgegangen, das den Berliner Volksentscheid Fahrrad organisiert hat, der wiederum zum ersten Radverkehrs- und Mobilitätsgesetz Deutschlands führte. Weitere Volksentscheide Fahrrad sind seitdem in mehreren deutschen Städten ins Leben gerufen worden. Für eine fahrradgerechte Stadt und eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums setzen sich auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub, der Verkehrsclub Deutschland oder auch Fuß e.V. ein und fordern ebenfalls eine stärkere Förderung des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV.

[7] Intermodalität meint, dass eine Person für einen Weg verschiedene Verkehrsmittel benutzt, z.B. erst das Fahrrad, dann die U-Bahn und dann zu Fuß geht. Im Gegensatz dazu meint Multimodalität, dass verschiedene Verkehrsmittel für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung stehen. Zum Beispiel kann eine Person mit dem Bus zur Arbeit und mit dem Leihauto zum Baumarkt fahren (VCD o.J.-b).

[8] Der Bundesverband der Deutschen Industrie etwa vertritt die Ansicht, dass intelligente Verkehrssysteme den Verkehrsfluss in Zukunft derart verbessern könnten, dass Umwelt, Verbraucher und Ressourcen deutlich entlastet würden (BDI 2019).

2. Methodik

Vor dem Hintergrund des beschriebenen transformativen Momentums sowie unseres eigenen transformationswissenschaftlichen Ansatzes, der ein Verständnis des bereits vorhandenen Wissens voraussetzt, war es das Ziel unserer Analyse, herauszufinden, welches Wissen in weiten Teilen der Bevölkerung einerseits über das aktuelle System urbaner Mobilität und damit verbundener Probleme und andererseits über mögliche künftige Problemlösungen besteht. Kurzum: Ziel der Analyse war die Rekonstruktion des derzeitigen gesellschaftlichen Orientierungs- und Transformationswissens im Bereich der urbanen Mobilität. Diesem Wissen näherten wir uns über eine synchrone, qualitative Inhaltsanalyse[9] sowie eine Narrativanalyse der auflagenstärksten Tageszeitungen in Deutschland. Ziel dieser Analysen war die Identifikation textübergreifender Narrative, die hinter den Texten verborgen liegen und die Diskurse über urbane Mobilität strukturieren – denn es sind jene Narrative, die dem Menschen eine oft komplexe Welt überhaupt erst zugänglich machen und so sein Wissen über eine Wirklichkeit konstruieren (Somers 1994). Die Untersuchung von Medientexten ist insbesondere deshalb für unsere Frage relevant, weil Medien in der demokratischen Öffentlichkeit eine Informations- und Artikulationsfunktion erfüllen: Über Geschehnisse und Meinungen – auch der Bevölkerung – sollen sie vollständig, verständlich und objektiv berichten (Delhaes 2002, S. 14). Andererseits bilden Medien wie die Tageszeitungen nicht einfach nur Wirklichkeiten ab, sondern wirken auch selbst an der gesellschaftlichen Wirklichkeitskonstruktion mit (Kohring, Görke & Ruhrmann 1999, S. 293). Die Tagespresse zu untersuchen, ermöglicht damit also Rückschlüsse darauf zu ziehen, was in der Teilöffentlichkeit der Medien als Vorstellung einer Wirklichkeit vom Verkehr und verkehrspolitischen Fragestellungen erzeugt wird – und auch welche Stimmen anderer Öffentlichkeiten, beispielsweise politischer, wissenschaftlicher oder zivilgesellschaftlicher, dabei repräsentiert werden. Die Leitfragen, die unsere Analyse zur Erfassung des bestehenden gesellschaftlichen Orientierungs- und Transformationswissens angeleitet haben, waren im Sinne der in der Einleitung skizzierten Ausgangslage folgende: (1) Wird städtischer Raum als Ressource beschrieben, um die verschiedene Akteurinnen konkurrieren?; (2) Welche Nutzen und welche Kosten von urbaner Mobilität werden genannt?; (3) Werden konkrete oder abstrakte Akteure als Profiteure oder Leidtragende genannt?; (4) Wer macht wen für Mobilitätsprobleme verantwortlich?; (5) Werden Zielvorstellungen beschrieben, die vom Status Quo radikal abweichen?; (6) Welche technologischen oder sozialen Innovationen werden genannt und wie werden sie bewertet?

Als Projekt „Narrative der Nachhaltigkeit“ interessieren uns zudem zwei Aspekte im Mediendiskurs. Zum einen gehen wir davon aus, dass Diskurse über Nachhaltigkeit auf drei Grundwerte referieren: Schutz bzw. Sicherheit, Innovation und Gerechtigkeit (Rivera & Kallenbach, im Erscheinen). Wir wollten deshalb herausarbeiten, inwiefern diese Grundwerte im Diskurs über urbane Mobilität vorkommen, wie sie inhaltlich gefüllt werden und auch in welchem Verhältnis sie zueinander stehen. Die obenstehenden Leitfragen lassen sich dabei zum Teil inhaltlich den Grundwerten zuordnen, was wir auch in unserem Codesystem berücksichtigt haben: Leitfragen 1), 3), 4) sind dem Grundwert der

[9] Wir haben uns in unserer Analyse auf die strukturierende Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring gestützt; diese hat das Ziel, bestimmte Aspekte aus dem zu untersuchenden Material herauszufiltern und das Material unter vorher festgelegten Kriterien zu ordnen (Mayring 2010, S. 212-213). Hierbei wird ausgehend von den Forschungsfragen ein Kategoriensystem entwickelt, das während des Kodierprozesses weiter differenziert wird. Programme zur qualitativen Textanalyse wie das von uns verwendete MAXQDA lassen dabei auch bei qualitativen Untersuchungen Aussagen über Häufigkeiten vergebener Kodierungen oder Anteile einzelner Kodiergruppen an der Gesamtheit von Kodierungen zu, sodass prinzipiell auch quantitative Aussagen über ein Korpus möglich sind (Mayring 2000, S. 474).

Gerechtigkeit zugeordnet und Frage 6) dem Grundwert der Innovationen. Zum anderen interessierten wir uns für die Strukturmerkmale der Narrative, die ein bloß inhaltsanalytischer Zugang nicht zu zeigen vermag. Unsere Analyse lehnt sich dabei an das pentadische Modell von Kenneth Burke an (1945, S. xv): eine Erzählung beschreibt demnach, dass eine Akteurin (agent) eine Handlung vollzieht (act), mit welchen Mitteln sie dies tut (agency), in welchem Kontext (scene) und zu welchem Zweck (purpose). Erzählungen dieser Art finden sich zum einen in einzelnen Textpassagen in der Gestalt von Mikro-Narrativen, insbesondere in Anfängen von Artikeln und in Passagen, die Handlungen von Akteurinnen beschreiben. Zum anderen aggregieren sich diese Mikro-Narrative über einzelne Texte hinaus zu Narrativen eines Diskurses der urbanen Mobilität. Die Mikro-Narrative der einzelnen Textpassagen haben wir als Ausgangspunkt der Analyse genommen und jeweils die fünf pentadischen Elemente kodiert. Die Elemente, die nicht benannt wurden, haben wir als „missing" kodiert. So konnten wir nicht nur eine methodisch klar strukturierte inhaltliche Beschreibung der Narrative urbaner Mobilität vornehmen, sondern auch Aussagen über deren Vollständigkeit treffen. Je mehr Lücken eine Erzählung in diesem pentadischen Modell aufweist, umso weniger nachvollziehbar werden die beschriebenen Handlungen, was die narrative Qualität herabsetzt. Frühere Studien zu Nachhaltigkeitsnarrativen haben gezeigt, dass in Interviews über Themen der Nachhaltigkeit oft eine vage Besetzung der agent-Position erfolgt (Rivera & Nanz 2018, S. 144–145).

Das untersuchte Korpus bestand aus Artikeln der sechs auflagenstärksten Tageszeitungen Deutschlands, die das politische Spektrum abbilden: BILD, Süddeutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Tageszeitung (taz), Welt und Handelsblatt. Neben diesen überregionalen Blättern wurden zudem zwei Regionalteile untersucht: der Welt und der taz. Grund hierfür war der Fokus der Studie auf die Narrative urbaner Mobilität und unsere Vermutung, dass die Regionalteile für diesen Gegenstand wichtige Aspekte enthalten könnten – wegen einer eventuell anderen Schwerpunktsetzung zugunsten lokaler Kontexte. Der Untersuchungszeitraum erstreckte sich über ein Jahr – vom 3. November 2017 bis zum 3. November 2018. In der genutzten Pressedatenbank fanden wir für diesen Zeitraum in den ausgewählten Tageszeitungen 1910 Artikel zu folgenden Schlagwörtern: Nahverkehr, Personennahverkehr, Straßenverkehr, Verkehrspolitik, Bahnhof, Parkplatz, Straße, Bus, Fahrrad, Motorrad, PKW. Für die Analyse wählten wir aus diesen Artikeln jeden 19. Artikel für die qualitative Untersuchung aus. Das Korpus erhielt so eine realistisch zu bearbeitende Größe; gleichzeitig wurde durch die kontrollierte Zufallsauswahl eine systematische Verzerrung des Samples vermieden. In den Regionalteilen, die aufgrund der kleineren Artikelanzahl im Vergleich zu den überregionalen Teilen sehr viel weniger Treffer ergaben (taz regional: 13, Die Welt regional: 33), setzten wir entsprechend kleinere Abstände zwischen den aus den Listen ausgewählten Artikeln, um auch dieses Teilkorpus im Hinblick auf seine narrativen Muster darstellen zu können. Insgesamt ergaben sich so 106 zu analysierende Artikel, wobei 31 dieser Artikel die Verkehrswende nicht thematisierten[10], sodass wir letztlich 75 Artikel mit insgesamt 70.385 Wörtern qualitativ untersuchten.

Alle in dieser Studie getroffenen Aussagen über Häufigkeiten und quantitative Tendenzen „in der deutschen Tagespresse" sind angesichts der Tatsache, dass es sich um keine repräsentative, quantitative Inhaltsanalyse, sondern um ein qualitatives Sample handelt, einerseits als vorläufig zu betrachten. Teilweise hätten sich diese Häufigkeiten durch eine Handvoll anderer zufällig ausgewählter Artikel deutlich verändern können. Ob gewisse Trends, die wir beobachten, sich in genau dieser Stärke auch in der Grundgesamtheit wiedergefunden hätten, muss dahingestellt bleiben. Andererseits bestehen keine guten Gründe zu der Annahme, die Muster des Erzählens seien auf das Ganze der Presselandschaft bzw. der hier untersuchten Zeitungen hin gesehen verschieden von den im Folgenden analysierten. Eine sorgfältige Rekonstruktion und Interpretation dieser sprachlichen Muster ist Sinn und Zweck unserer qualitativen Studie.

[10] Stattdessen beschrieben diese Artikel etwa Reisen mit dem Fahrrad oder die Vergabe von Straßennamen.

3. Zusammenfassung der Ergebnisse

Ein zentrales Ergebnis dieser Studie ist, dass es in der deutschen Tagespresse nur ein fragmentarisches Narrativ zu nachhaltiger Mobilität gibt. Es gibt lediglich ein auf Stickoxid bezogenes Luftreinhaltenarrativ, ein Narrativ der gegenseitigen Verantwortungszuweisung zwischen politischen Akteuren im Dieselskandal sowie ein Narrativ zu Innovationen als Selbstzweck oder als Mittel für Wirtschaftlichkeit und Effizienz. Urbaner Verkehr wird dabei vor allem als Verkehr von Autos beschrieben. Alternative Mobilitätskonzepte rund um die Förderung von Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr tauchen kaum auf. Künftige Mobilität wird als Extrapolation der jetzigen begriffen. Unsere Untersuchung der drei Grundwerte Schutz und Sicherheit, Gerechtigkeit und Innovationen hat ergeben, dass sie in etwa gleich präsent sind. Allerdings kommen alle drei Werte – jedenfalls im Hinblick auf unseren Problemaufriss in der Einleitung dieser Studie – in einer eigentümlich verkürzten Weise zur Geltung. Zentrale Aspekte einer nachhaltigen Verkehrspolitik wie der Flächenverbrauch, die gerechte Verteilung von Raum, die Feinstaubproblematik oder der Klimawandel werden marginal bis gar nicht thematisiert. Die Debatte konzentriert sich hauptsächlich auf den Schutz der Luft vor Stickoxiden, die Suche nach Verantwortlichen für die Lösung der überschrittenen Grenzwerte sowie die Beschreibung technologischer Neuerungen für eine autozentrierte Stadt.

In der Diskussion um Schutz und Sicherheit – also den Schutz von Umwelt und Gesundheit und die Sicherheit vor Gefahren für Leib und Leben und Umwelt – dominiert ganz klar die Luftqualität, gefolgt vom Gesundheitsschutz.[11] Von diesem zentralen Thema abgesehen, sind Umwelt- und Klimaschutz in den Artikeln randständig. Die Frage nach den Nutzen und Kosten von Mobilität bzw. Verkehr dreht sich ebenfalls fast ausschließlich um die Luftqualität. Nur an einigen wenigen Textstellen, und auch nur indirekt, wird als einziger Nutzen von Mobilität die Fortbewegung von A nach B genannt – mit dem Auto. Ein differenzierteres Bild der Nutzen und Zwecke von Mobilität und der damit verbundenen Problemlagen – wie in der Einleitung zu dieser Studie kurz angedeutet – ergibt sich dadurch nicht. Es wird beispielsweise nicht erzählt, warum wir überhaupt mobil sind, wie wir mobil sein wollen oder dass heute in den Industrieländern breite Bevölkerungsschichten Zugang zu einer Mobilität haben, die früher nur wenigen Privilegierten vorbehalten war und in vielen Ländern auch noch immer ist. Und es wird auch nicht danach gefragt, ob und wie konsequenter Klimaschutz mit dieser „Demokratisierung“ von Mobilität und Verkehr in Einklang gebracht werden kann. Kritik am Verkehrssektor klingt selten an; die Alternativlosigkeit des motorisierten Individualverkehrs wird kaum zur Debatte gestellt. Die Verteilung der Ressource Raum sowie von Risiken wie Unfallgefahr und Gesundheitsschäden – also die Frage nach den Profiteuren und Leittragenden – wird ebenfalls kaum diskutiert. Das dominante Thema eines Großteils der Artikel mit Gerechtigkeitsbezug ist die Suche nach Verantwortlichen im Fiasko Dieselskandal und Stickoxidbelastungen. Auch die Innovationen werden fast durchweg losgelöst von der Problemlage vorgestellt, zu deren Lösung sie beitragen könnten. Dabei geht es entweder um Wirtschaftlichkeit und technische Machbarkeit der neuen Technologien oder die Innovation erscheint als Selbstzweck. Konzepte, die Verkehrssysteme im Ganzen neu denken, werden kaum diskutiert.

[11] Luftqualität und Gesundheitsschutz werden in den Artikeln nicht immer gemeinsam diskutiert, weshalb wir beide Kategorien getrennt kodiert haben.

Die Artikel sind somit geprägt von einer diskursiven Entsprechung der autozentrierten Stadt, die aber als solche nicht thematisiert oder auch nur benannt wird, sondern derart ins Unbewusste abgesunken zu sein scheint, dass sie in den Texten gar nicht mehr explizit auftaucht. Das Auto ist „tief in die mentalen Strukturen [...] eingebrannt und dem politischen Diskurs als unhinterfragte Selbstverständlichkeit gleichsam entzogen“ (Canzler, Knie, Ruhrort & Scherf 2018, S. 12). Als unausgesprochene Triebkraft, als ‚politisch Unbewusstes‘, begrenzt und ermöglicht die ‚autozentrierte Stadt‘ jedoch die alltäglichen Vorstellungen von gesellschaftlicher Gegenwart und Zukunft. Wenn sie als solche nicht erkannt und diskutiert werden, wird eine Abkehr von ihnen schwierig (Rivera 2017, S. 7; Jameson 1981). Trotz aller bekannten Problemlagen unserer heutigen Verkehrssysteme ist ein Wandel im Narrativ der Mobilität hin zu einer nachhaltigeren Mobilität im untersuchten Mediendiskurs vorerst nicht in Sicht. Im Fokus der Erzählungen stehen politische und wirtschaftliche Akteure, die im tagespolitischen Geschehen kurzfristig nach Lösungen suchen, damit die Autofahrerinnen und -fahrer weiterhin Auto fahren können.

Unsere Untersuchung der narrativen Mikrostrukturen mithilfe des pentadischen Modells (Kapitel 2) hat ergeben, dass die Akteure (agents) einer Handlung meist benannt werden[12] und ebenso ihre Handlungen (acts) und Handlungskontexte (scenes): Akteure sind meist politische und wirtschaftliche Akteure, gefolgt von Dingen und Menschen. Die Handlungen sind ebenfalls meist politischer oder wirtschaftlicher Art. Auch das technische Handeln kommt im Zusammenhang mit Maßnahmen der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur oder mit der Anwendung von Innovationen vor. Die Kontexte der Erzählungen sind meistens konkrete Städte oder Deutschland. Darüber hinaus weisen die Erzählungen im medialen Mobilitätsdiskurs jedoch eklatante Lücken auf: Warum und wie die Akteure tun, was sie tun, bleibt häufig unklar. Der Mehrheit der Erzählungen fehlen entweder die Mittel, mit denen die Akteure handeln, oder die Ziele, die sie mit ihrem Handeln verfolgen, oder sogar beides. Die Handlungen erscheinen somit als Selbstzweck oder finden sozusagen im luftleeren Raum statt.[13] Werden die Mittel genannt, handelt es sich oft um Beschreibungen konkreter Maßnahmen der Kommunen wie beispielsweise zur Luftreinhaltung oder der Erhöhung der Verkehrssicherheit und ihrer Umsetzung. Auch die Anwendung von Innovationen über Mittel wie „Handy-App“ oder „Sprachassistent“ wird beschrieben. Werden die Ziele genannt, dominiert der Wert Sicherheit/Schutz, wobei hier das Ziel „Luftqualität verbessern“ mit Abstand am häufigsten vertreten ist. Ebenfalls relativ häufig genannt werden der Schutz von Leib und Leben, die Verkehrseffizienz betreffende Ziele sowie Ziele, welche die Etablierung von Innovationen betreffen. Die Akteurinnen, die am ehesten über die Beschreibung des „Wie“ und „Warum“ ihrer Handlungen Kontur und Identifikationspotenzial gewinnen, sind kommunale Verwaltungen und der Bund einerseits, private und öffentliche Unternehmen andererseits. Selbst Algorithmen und Softwares wird häufiger ein Handlungsziel zugeschrieben als Radfahrenden, Menschen, Kundinnen und Kunden oder Bewohnerinnen und Bewohnern. Mobilitätshandeln erhält auf diese Weise einen legalistischen oder aber technischen Charakter.

Dies bestätigt unser Ergebnis, dass das Narrativ zu nachhaltiger Mobilität fragmentarisch ist. Pentaden sind kleinste Bausteine des Erzählens. Je öfter gewisse Glieder der Pentaden fehlen, desto weniger narrativ wird die Gesamtstruktur von Texten. In unserem Textkorpus fehlen noch dazu die inhaltlich ausschlaggebenden Bausteine Ziele und Mittel von Handlungen. Wodurch der Inhalt der

[12] Das ist bei journalistischer Schreibpraxis, die Passivkonstruktionen systematisch vermeidet, auch nicht anders zu erwarten. Das „akteurslose“ Erzählen ist ein stärkeres Problem in akademischen und politisch-institutionellen Texten, auch in der Nachhaltigkeitskommunikation (Rivera & Nanz 2018).

[13] Die pentadischen Elemente sind alle gleich ausschlaggebend und ergeben in ihrer Gesamtheit ein vollständiges Mikro-Narrativ. Je mehr Elemente fehlen, desto unvollständiger und weniger aussagekräftig wird das Narrativ. Wird beispielsweise das Mittel nicht genannt, aber das Ziel, wird der act zum Mittel der Erreichung des Ziels. Wird kein Ziel, dafür aber ein Mittel genannt, erscheint die Handlung als Selbstzweck. Fehlen Mittel und Ziel, steht die Handlung zusammenhanglos da, weder Ziel noch Mittel der Akteure sind in diesem Fall klar und das Narrativ in seiner Aussage extrem verkürzt.

Diskurse verkürzt ist. Denn im durchartikulierten Zusammenhang von Mitteln und Zielen enthüllt sich der politische Sinn von Handlungen. Werden diese nicht genannt, tritt dieser Sinn auch nicht zu Tage. Die Informations- und Artikulationsfunktion der Medien wird so nicht vollständig erfüllt und politische Desorientierung ist die Folge (Rivera & Zucher 2019).

Der Vergleich der thematischen Schwerpunkte der Tageszeitungen (s. Abb. 1) zeigt, dass das Thema Verkehr in der taz mit Abstand am häufigsten vertreten ist.[14] Dieses Ergebnis entspricht dem Profil der taz, die häufig über Nachhaltigkeitsthemen berichtet und dazu Stellung bezieht. An zweiter Stelle folgt interessanterweise die Bild[15]. Dass die Berichterstattung zu Verkehrsthemen dort vergleichsweise oft auftaucht, führen wir darauf zurück, dass Verkehr häufig als lokales Thema verhandelt wird, das stark personalisiert und emotional aufgeladen werden kann: Die Fahrradfahrerin, die auf dem Weg zur Arbeit von einem LKW tödlich verletzt wird, oder der Dieselfahrer, der plötzlich nicht mehr mit dem Auto in den Urlaub fahren kann, passen gut zur Berichterstattung in der Bild, die auf eine gefühlsmäßige Verständigung mit ihren Lesern abzielt (Vogtel 1986). Der entsprechende Konkretismus eignet sich allerdings wenig dazu, komplexere Erzählungen über das Für und Wider von verschiedenen Ausgestaltungen der Alltagsmobilität zu generieren.

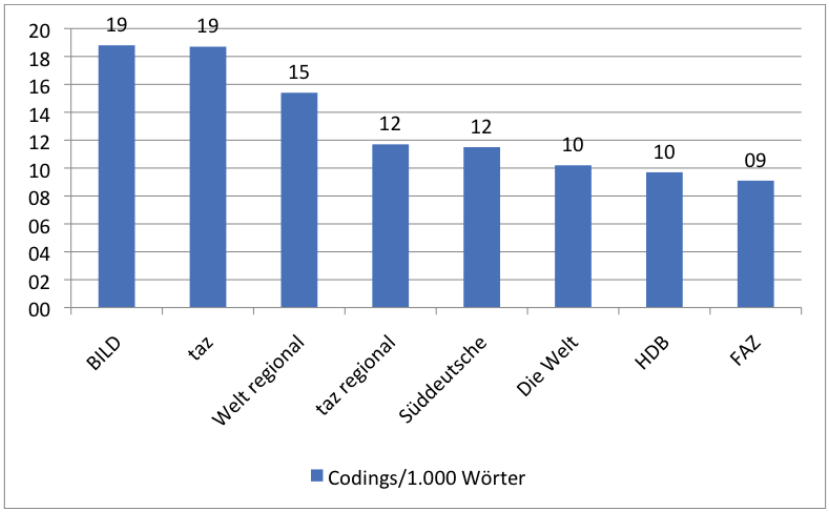

Abbildung 1: Codings/1.000 Wörter der Zeitungen im Vergleich

Verkehr wird in den Artikeln meist als ausschließlich lokales Thema diskutiert. Globale Zusammenhänge wie der Klimawandel, Energieversorgung, Bevölkerungsentwicklung oder Urbanisierung werden fast völlig außen vor gelassen. Urbaner Verkehr betrifft im vorliegenden Textkorpus meist nur die Kommunen und die Kommunalpolitik. Diese werden in den Regionalteilen der Tagespresse am stärksten diskutiert, weshalb auch in der Welt regional und der taz regional das Thema nachhaltiger Verkehr noch relativ häufig vertreten ist. Für die überregionalen Medien FAZ, die Süddeutsche und insbesondere das Handelsblatt ist das Thema nachhaltiger städtischer Verkehr weitaus weniger relevant. Sie weisen nur halb so viele Kodierungen je 1.000 Wörtern auf wie die taz und die Bild.

[14] Natürlich wurden die Artikel des Textkorpus bereits danach ausgewählt, dass sie verkehrspolitische Themen behandeln. Die hier zwischen den einzelnen Zeitungen verglichene Codierungsdichte erlaubt eine Aussage über die inhaltliche Tiefe der Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr. Werden Verkehr oder Mobilität in einem Artikel nur erwähnt, oder findet eine inhaltliche Diskussion zu Verkehrsthemen statt, die dann auch zu einer höheren Codierungsdichte führt.

[15] Die relevanten Artikel behandeln die Themen Radverkehr, Diesel, Verkehrsunfälle und Stadtentwicklung und sind somit thematisch auch breit gestreut.

Auch bezüglich der thematischen Schwerpunktsetzung gibt es Unterschiede zwischen den einzelnen Zeitungen. Während die taz, die Welt regional und die taz regional stärker Gerechtigkeitsthemen (s. Abb. 2) – meist im o.g. Sinne des Hin- und Herschiebens von Verantwortung für erhöhte Stickoxide in den Städten und die Dieselkrise – diskutieren, ist beim Handelsblatt, der Süddeutschen und der FAZ das Thema Innovationen stärker präsent (s. Abb. 3). Die eher regional ausgerichteten Zeitungen berichten also stärker über lokale Themen, die die Leserinnen und Leser unmittelbar betreffen und auch Gerechtigkeitsfragen aufwerfen. Die eher wirtschaftlich und international ausgerichteten Zeitungen berichten stärker über Innovationen, die, wie wir noch sehen werden, im Zusammenhang mit technischer Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit diskutiert werden.

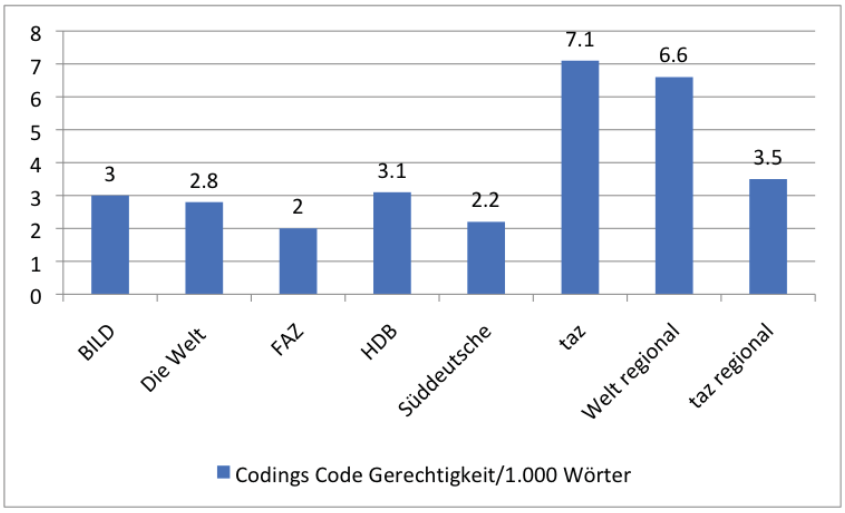

Abbildung 2: Codings zum Code Gerechtigkeit/1.000 Wörter der Zeitungen im Vergleich

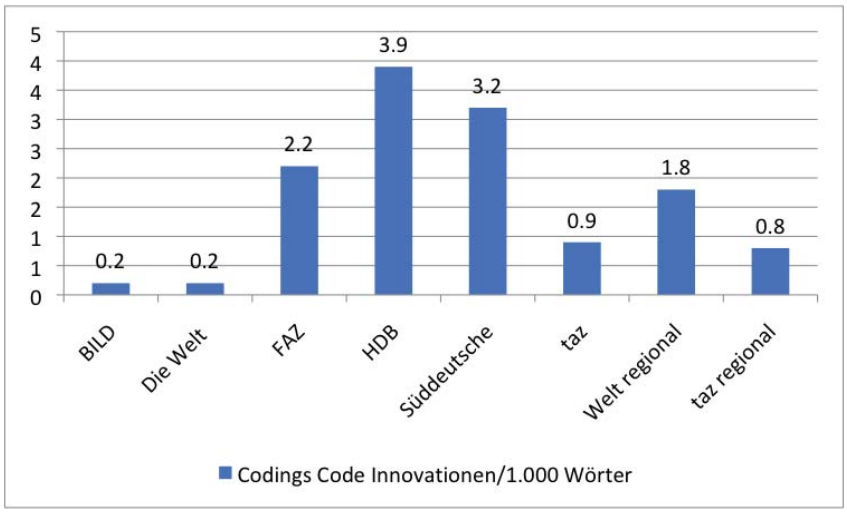

Abbildung 3: Codings zum Code Innovationen/1.000 Wörter der Zeitungen im Vergleich

4. Schutz und Sicherheit: Das Narrativ der Luftreinhaltung

Ausgehend von unserer in der empirischen Literatur verankerten Prämisse, dass Diskurse der Nachhaltigkeit auf den Grundwert des Schutzes bzw. der Sicherheit[16] referieren, haben wir das Korpus auf seine Bezüge zu diesem Grundwert hin untersucht, indem wir in den Texten als schützenswert bezeichnete Güter identifiziert und das Kodierungsschema entsprechend ausdifferenziert haben. Dabei hat sich ein schützenswertes Gut als besonders prägnant herausgestellt: das der sauberen Luft. In der Hälfte aller Fälle, in denen im gesamten Korpus etwas als schützenswert im Zusammenhang mit Verkehr eingestuft wird, ist von der Sauberkeit der Luft die Rede – allerdings in einem sehr engen Verständnis: Es geht fast ausschließlich um Stickoxide und hier auch nur um die, die von Dieselfahrzeugen ausgestoßen werden. Andere Schadstoffe – beispielsweise Feinstaub –, auch anderer Verbrennungsmotoren werden kaum thematisiert. Gleiches zeigt sich, wenn man die im Korpus genannten negativen Auswirkungen des Verkehrs untersucht: 43 Prozent der kodierten Textstellen mit negativen Folgen betreffen Schadstoffe – allen voran Stickoxide – in der Luft.

Erstaunlicherweise wird der Schutz der Luftqualität in zwei Dritteln der hierauf bezogenen Textstellen nicht explizit mit dem Schutz der Gesundheit[17] in Verbindung gebracht. Stattdessen wird in diesen Artikeln von drohenden Fahrverboten und Klagen, Details zu Messwerten und Standorten der Messstationen gesprochen. Die Argumentation lautet also nicht: Die schlechte Luftqualität gefährdet die Gesundheit, darum müssen wir handeln. Sondern sie lautet meist: Wegen der schlechten Luftqualität drohen Fahrverbote, darum müssen wir handeln.

Die untersuchten Zeitungen unterscheiden sich allerdings: Süddeutsche und insbesondere die taz (s. Abb. 4) fordern klar den Schutz der Gesundheit. So zitiert erstere einen Verkehrsexperten von Greenpeace mit dem Verweis auf die „unterlassene Hilfeleistung für hunderttausende Stadtbewohner“[18] und die taz kritisiert, die Dieselsubventionen machten die Lungen kaputt[19]. Die Welt behandelt das Thema in unserem Textkorpus ebenfalls sehr ausführlich (s. Abb. 4). Qualitativ besteht jedoch ein starker Unterschied zur Süddeutschen und zur taz. In einem einzigen, aber langen Artikel werden Zweifel darüber gesät, wie schädlich Abgase tatsächlich sind[20]. Auch die FAZ relativiert den Gesundheitsschutz, wenn sie den Bundesverband der Deutschen Industrie zitiert, der vor ökonomi-

[16] Die Kombination der beiden Termini für diesen Grundwert stützt sich dabei auf die Verankerung des Nachhaltigkeitsbegriffes sowohl in Diskussträngen zur Sicherheit einer langfristigen Nutzung benötigter Ressourcen, beispielsweise in der Forstwirtschaft des 18. Jahrhunderts, als auch in den Diskussträngen des Natur- sowie Gesundheitsschutzes (vgl. Rivera & Kallenbach, im Erscheinen). Sie hebt zudem die Ambivalenz zwischen Zustands- und Handlungsaspekt hervor.

[17] Die schlechte Luftqualität ist dabei natürlich nicht das einzige Gesundheitsrisiko, dem Menschen in der Stadt durch den Verkehr ausgesetzt sind. Bekannt sind neben den bereits genannten Folgen einer erhöhten Belastung durch Feinstaub beispielsweise die schädlichen Auswirkungen von Lärm, der das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöht. Insbesondere der Nachtschlaf ist von der Lärmbelastung durch den Verkehr betroffen, da der Organismus nachts besonders empfindlich auf Lärm reagiert (UBA 2018c, Wothge 2016). Diese Auswirkungen bleiben in den Artikeln jedoch nahezu unerwähnt. Lediglich eine einzige Erwähnung der Gesundheitsschäden durch Feinstaub ist im Korpus zu finden, wird hier jedoch nur in einem Atemzug mit Stickoxiden genannt.

[18] M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft, in: Süddeutsche Zeitung, 07.06.2018, S. 5.

[19] I. Arzt: Der Diesel war sehr groß, in: Tageszeitung, 16.02.2018, S. 11.

[20] N. Doll: Wie giftig ist der Diesel, in: Die Welt, 23.11.2017, S. 10.

schen Folgen von Fahrverboten warnt und den Gesundheitsschutz relativiert: „Niemand will den Gesundheitsschutz verringern, aber es gilt, auch das Eigentum von Millionen Dieselhaltern zu beachten“[21].

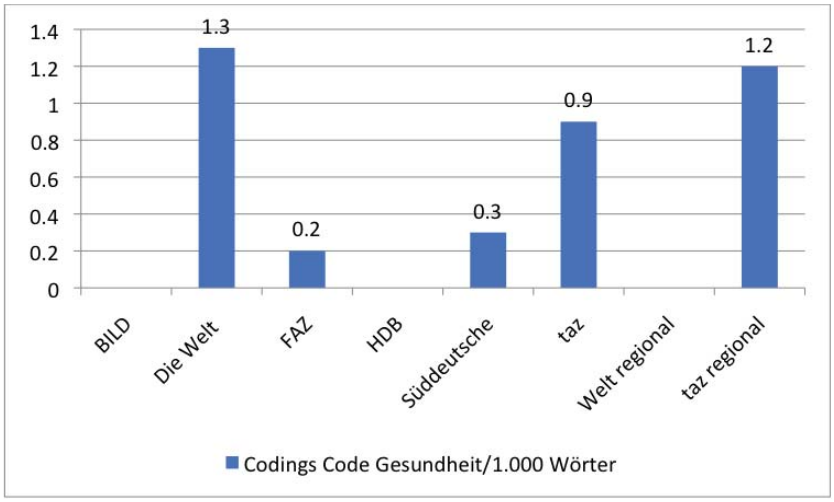

Abbildung 4: Codings zum Code Gesundheit/1.000 Wörter der Zeitungen im Vergleich

Neben diesen inhaltsanalytischen Ergebnissen zeigt auch die pentadische Analyse der narrativen Strukturen: Am stärksten prägt den Diskurs der Tagespresse ein Narrativ der Luftreinhaltung.[22] Die Mikro-Narrative mit dem Zweck, die Luftqualität zu verbessern, haben dabei allesamt sehr konkrete Handlungen: eine Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, LKW-Durchfahrtsverboten und einer Blauen Plakette, die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs, die Schaffung von Radabstellplätzen, die Verbesserung des ÖPNV und der Schieneninfrastruktur, die Erneuerung von Fuhrparks, die Ermöglichung von Fahrverboten, die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen, die Bereitstellung von Mitteln für Kommunen oder die Absaugung von Stickoxidemissionen. Auch die Kontexte der Handlungen sind überaus konkret: vor allem einzelne Städte, aber auch die Situation der überschrittenen Stickoxid-Grenzwerte werden als Kontexte von Handlungen beschrieben. Das Narrativ der Stickoxide und Luftreinhaltung ist, über den ganzen Korpus hinweg betrachtet, damit ein besonders häufig vorkommendes, aber auch ein sehr anschauliches Narrativ.

In geringerem Maße verhandelt der Diskurs auch den Schutz vor Unfällen – in insgesamt acht Artikeln. Dass jede Verunglückte eine zu viel ist und die Zahl der Verkehrstoten gesenkt werden müsse, ist hier Konsens. Insbesondere die Risikogruppe Fahrradfahrende, die durch abbiegende LKWs gefährdet sind, wird im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen erwähnt. Für mehr Sicherheit sorgen sollen Maßnahmen wie elektronische Abbiegeassistenzsysteme[23], Tempolimits, Umbauten an Kreuzungen, geänderte Ampelschaltungen, Kampagnen für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr[24] und insbesondere sichere Radwege[25]. Diese Maßnahmen spiegeln damit Positionen zivilgesellschaft-

[21] K. Schwenn & H. Peitsmeier: Dieselfahrer und Wirtschaft warnen vor Enteignung, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 28.02.2018, S. 15.

[22] 23 Prozent aller Zwecke entfallen hierauf, die Mikro-Narrative ohne identifizierbaren Zweck ausgenommen.

[23] M. Carini: Lebensretter in der Warteschlange, in: Tageszeitung Regional, 09.05.2018, S. 45.

[24] SZ: Sicher ans Ziel, in: Süddeutsche Zeitung, 25.04.2018, S. 26.

[25] C. Kahlweit: Nur in der Masse sicher, in: Süddeutsche Zeitung, 06.10.2018, S. 66; T. Kirchner: Den Brüsselern fehlt das Fahrradgen, in: Süddeutsche Zeitung, 04.08.2018, S. 60.

licher Organisationen wider, die in den Artikeln teils auch direkt zitiert werden. Bei den Mikro-Narrativen mit dem Ziel, keine oder weniger Verkehrstote zu haben, den Radverkehr sicherer zu machen oder Unfälle zu reduzieren, zeigt sich jedoch, dass diese Maßnahmen in den Erzählungen noch in der Planungsphase stecken: Sie beschreiben die Erarbeitung von Konzepten[26] oder Maßnahmenbündeln[27] – die oben genannten – oder das bloße Versprechen von Fahrrad-Highways[28]. Es lässt sich also sagen, dass der Mediendiskurs Verkehrssicherheit zumindest am Rande diskutiert und die Richtung einer zukünftigen Verkehrswende andeutet: mit der Beschreibung von möglichen, aber noch zu erarbeitenden und damit zukünftigen Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Der Schutz des Klimas oder negative Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima waren im untersuchten Korpus bloß Randerscheinungen: In knapp neun von zehn Artikeln wird Verkehrspolitik ohne jegliche Bezugnahme zur Klimakrise und dem verschärfenden Einfluss der CO_2-Emissionen aus dem Verkehr auf diese erzählt. Dass ein erfolgreicher Klimaschutz die nachhaltige Verkehrswende erfordert, wird im Mediendiskurs damit kaum thematisiert. Wenn in den Artikeln von Klimaschutz gesprochen wird, so werden entweder keine konkreten Maßnahmen genannt oder verkehrspolitischen Klimaschutzmaßnahmen – wie einer Reduktion der CO_2-Grenzwerte innerhalb der Europäischen Union – wird ihre Wirksamkeit abgesprochen: „Es ist das große Dilemma des Klima- und Umweltschutzes: Was nutzt es, wenn Deutschland beides vorantreibt, dafür aber anderswo innerhalb oder außerhalb Europas mehr Abgase ausgestoßen werden?“[29] Bei den untersuchten Mikro-Erzählungen ist das Ergebnis noch eklatanter. Von knapp zweihundert in Pentaden kodierten Handlungen diverser Akteure wurde nur eine einzige Handlung mit dem Verweis auf das Ziel, das Klima zu schützen, durchgeführt. Auch bei den Kontexten (scene) einer Handlung gibt es keinerlei Erwähnungen der Klimakrise; als situationale Einbettung von Handlungen spielt sie keine Rolle. Vor allem im Vergleich zum Narrativ der Luftreinhaltung zeigt sich dies, denn mehr als 40 Prozent aller situationalen Kontexte machen die erhöhten Stickoxidwerte aus.

Gleiches gilt für Aspekte des Umweltschutzes: Abgesehen von der Luftreinhaltung in Bezug auf die Stickoxide spielt der Schutz der Umwelt eine sehr untergeordnete Rolle im Mediendiskurs zur urbanen Mobilität. Bis auf drei sehr konkrete Textstellen zu Artenschutz und dem Schutz von Wasserquellen innerhalb eines einzigen Artikels[30] zur Baustelle von Stuttgart 21 bleiben die übrigen – auch nur acht – Erwähnungen alle völlig im Allgemeinen, indem sie von „Umweltschutz“ oder „Ökologie“ sprechen. Diskutiert werden hier wiederum vor allem die Möglichkeiten, das Autofahren umweltfreundlicher zu gestalten: einerseits alternative Antriebe für Autos wie die „umweltschonenden E-Autos“[31] und – als Empfehlung für den „umweltbewussten Autofahrer“[32] – der Umstieg auf das Erdgasauto samt Abwägung des umweltfreundlichsten Gaskraftstoffes. Auch die Einordnung der EU-weiten Abgasnormen wird als Mittel zu „mehr Umweltschutz im Verkehr“[33] beschrieben. Die Nutzung anderer Verkehrsmittel wird im Zusammenhang mit dem Umweltschutz im gesamten Korpus lediglich an vier Textstellen diskutiert: Gefordert werden die Abschaffung des steuergünstigen Dienstwagens als Hebel für eine „ökologischere Verkehrspolitik“[34] und ein Ende der Dieselsubven-

[26] SZ: Sicher ans Ziel.

[27] SZ: Sicher ans Ziel.

[28] C. Kahlweit: Nur in der Masse sicher.

[29] H. Kafsack & M. Gropp: Freie Fahrt für alte Diesel in Osteuropa, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 09.10.2018, S. 19.

[30] R. Soldt: Wenn Ingenieure narrenfrei sind, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 23.11.2017, S. 3.

[31] D. Delhaes: Saubere Luft mit Diesel - aber ohne Steuerprivileg, in: Handelsblatt, 03.01.2018, S. 8.

[32] T. Harloff: Gib Gas, in: Süddeutsche Zeitung, 09.12.2017, S. 69.

[33] M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft.

[34] T. Kirchner: Den Brüsselern fehlt das Fahrradgen.

tion, die die „Umwelt zerstört“[35] – stattdessen solle das Geld in den Öffentlichen Nahverkehr investiert werden. Festgestellt wird außerdem, Fahrradfahren sei umweltfreundlich[36] und wenn man nicht Auto fahre, belaste man weniger die Umwelt[37]. Die Untersuchung der Narrative hat diese Befunde auf struktureller Ebene bestätigt. Auch hier finden sich nur ein paar wenige Erzählpentaden mit dem Schutz der Umwelt als Zweck einer Handlung: so sei ein Ziel des Sammeltaxis das Schonen der Umwelt[38], die Abschaffung der Dienstwagenbegünstigung solle „eine ökologischere Verkehrspolitik in Gang […] setzen“[39], die Förderung des Radverkehrs in London solle diese zu „einer grünen Stadt“ machen[40] und die Abschaffung der Dieselsubventionen erfolge, weil diese „die Umwelt zerstört“[41].

Die Verengung der Debatte über die Umwelteffekte des Verkehrs auf die Luft und die örtlich begrenzte Überschreitung von Stickoxid-Grenzwerten führt zu einem deutlichen Lokalismus in der Verkehrsdebatte: Die globale, klimapolitische Perspektive findet kaum statt.[42] Dies bestätigt sich auch bei dem Blick auf die im Korpus untersuchten „Kosten des Verkehrssystems“: Sieben von 121 Kodierungen entfallen auf den Klimawandel, die übrigen Kosten, etwa die Schadstoffe in der Luft, sind allesamt Kosten, die sowohl vor Ort entstehen als auch lokal getragen werden. Unsere pentadische Analyse bestätigt diesen Lokalismus auch in den Erzählstrukturen: Wie bereits gezeigt, machen die erhöhten Stickoxidwerte und konkrete Städte auch den Großteil unter den Kontexten von Handlungen aus. Für die Förderung eines nachhaltigen Verkehrssektors stellt die Verengung auf die lokale Luftreinhaltung ein Problem dar: Die Ignoranz gegenüber den Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima innerhalb des Diskurses geht auch damit einher, dass die eigentlich nötige Dekarbonisierung des Verkehrs kaum diskutiert wird. Die mediale Debatte ist auf die Lösung der Stickoxidproblematik fokussiert – und erweckt damit den Anschein, dass es zu der auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Verkehrspolitik an sich keine Alternative bräuchte.

[35] I. Arzt: Der Diesel war sehr groß.

[36] C. Kahlweit: Nur in der Masse sicher.

[37] M. Völklein: Monatskarte statt Garage, in: Süddeutsche Zeitung, 17.11.2017, S. 23.

[38] M. Hägler & S. Mayr: Auf Abwegen, in: Süddeutsche Zeitung, 08.03.2018, S. 18.

[39] T. Kirchner: Den Brüsselern fehlt das Fahrradgen.

[40] C. Kahlweit: Nur in der Masse sicher.

[41] I. Arzt: Der Diesel war sehr groß.

[42] Dies wohlgemerkt in einem Meinungsklima, in dem der Klimaschutz wieder Konjunktur hat. 2018 (und zwar bereits vor den Klimastreiks von Schülerinnen) wurde er von den Menschen in Deutschland im Vergleich zu 2016 deutlich stärker priorisiert (Platz 3 hinter Bildung und sozialer Gerechtigkeit) und war für nun zwei Drittel eine „sehr wichtige Herausforderung“, die „grundlegend“ dafür sei, die Globalisierung zu bewältigen (BMU& UBA 2019, S. 17-18). Dass hier Journalisten die entsprechenden Zusammenhänge nicht herstellen (Probst & Pelletier 2019, S. 66), ist als „Versagen“ also nicht einmal dadurch erklärbar, dass sie der Bevölkerung (erfolgreich) ‚nach dem Mund redeten‘.

5. Gerechtigkeit: Hickhack um den Dieselskandal

Ob es die Verteilung des städtischen Raums betrifft, den Zugang zu Mobilität, die ungleich verteilten Kosten und Nutzen des Verkehrs oder die Frage, wer in der – auch finanziellen – Pflicht zur Lösung von Problemen steht: Gerechtigkeitsfragen werden durch die Verkehrspolitik ständig berührt. Bezüge zum Grundwert der Gerechtigkeit waren so auch im untersuchten Korpus etwa gleichhäufig wie Bezüge zu den Grundwerten Schutz/Sicherheit sowie Innovation vertreten. Allerdings liegt der Fokus hier inhaltlich klar auf der Frage, wer verantwortlich sei, das Problem zu hoher Stickoxidkonzentrationen und des Betrugs deutscher Automobilhersteller bei den Abgasmessungen zu lösen. Zwei Drittel der Textstellen mit Gerechtigkeitsbezug entfielen hierbei auf diese so sehr präsente Debatte. Zum einen wird die Autoindustrie in der Verantwortung gesehen: In der Mehrzahl dieser Artikel und über nahezu alle untersuchten Zeitungen hinweg wird gefordert, dass die Automobilindustrie Hardware-Nachrüstungen auf eigene Kosten vornimmt[43]. Noch häufiger als die Autoindustrie wird jedoch die Bundesregierung in der Pflicht gesehen, die Probleme zu lösen: Sie solle sich klar zu den Hardware-Nachrüstungen positionieren[44], deren rechtliche Rahmenbedingungen schaffen[45], die Aussonderung alter Diesel aus dem Verkehr regeln[46], die Blaue Plakette einführen[47] und Luftreinhaltemaßnahmen der Kommunen finanzieren[48]. Seltener werden auch die Kommunen oder Landesregierungen in der Verantwortung gesehen, wenn auch sehr viel weniger häufig als die Autoindustrie und der Bund.

Bei der Betrachtung der Verantwortungszuweisungen zeigt sich, dass Journalistinnen und Journalisten darüber berichten, wie sich die Akteure auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene gegenseitig die Verantwortung zuschieben. Beispielsweise beschreibt die FAZ, wie Bundeskanzlerin Angela Merkel die Verantwortung bei den Kommunen sieht:

> „Die Bundesregierung will Fahrverbote und die Einführung einer blauen Plakette vermeiden, sagte Merkel am Mittwoch nach der Klausurtagung des Kabinetts auf Schloss Meseberg. Sie setze auf ‚individuelle Maßnahmen' in den Städten und rechne damit, dass in zwei bis drei Jahren noch etwa zehn von zuletzt 66 Städten in Deutschland von zu hoher Schadstoffbelastung durch Diesel-Fahrzeuge betroffen seien."[49]

[43] K. Schwenn & H. Peitsmeier: Dieselfahrer und Wirtschaft warnen vor Enteignung; W. Mussler & K. Schwenn: Schlechte Luft bringt Deutschland vor Gericht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 18.05.2018, S. 15; R. Roßmann, M. Balser & J. Willmroth: Neues Diesel-Urteil bestätigt Umweltschützer, in: Süddeutsche Zeitung, 25.10.2018, S. 5; CHRO, GLA & PRZ: Städte planen keine Fahrverbote, in: Süddeutsche Zeitung, 01.03.2018, S. 31; M. Kreutzfeldt: Volksverdummung geht weiter, in: Tageszeitung, 23.10.2018, S. 12; P. Vetter & S. Maaß: Wir exportieren alles - sogar das Dieselproblem, in: Die Welt, 21.07.2018, S. 14.

[44] W. Mussler & K. Schwenn: Schlechte Luft bringt Deutschland vor Gericht.

[45] M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft.

[46] M. Bauchmüller: Hausaufgabe für die Politik, in: Süddeutsche Zeitung, 23.02.2018, S. 4.

[47] M. Bauchmüller, J. Kelnberger & W. Janisch: Durchfahrt verboten, in: Süddeutsche Zeitung, 28.02.2018, S. 1; M. Kreutzfeldt: Regierung steuert stur ins Chaos, in: Tageszeitung, 07.03.2018, S. 12.

[48] D. Delhaes: Saubere Luft mit Diesel - aber ohne Steuerprivileg; M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft.

[49] K. Schwenn & J. Hauser: Merkel erteilt blauer Plakette eine Absage, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 12.04.2018, S. 17.

Andererseits schreibt die Welt, der Kieler Oberbürgermeister sei gegen Fahrverbote und sehe „vor allem auch das Land in der Verantwortung, da es für die Erstellung von Luftreinhalteplänen zuständig ist“[50]. Die FAZ wiederum berichtet von der Forderung des Deutschen Städtetags, „die Bundesregierung müsse endlich Klarheit schaffen, wie sie zur Hardware-Nachrüstung stehe“[51]. Die Pflicht zur Problemlösung wird so vor allem derart verhandelt, dass verschiedene Akteure anderen Akteuren die Zuständigkeit zusprechen. Zurückgewiesen wird unisono nur die Verantwortung der Autofahrenden. So zitiert etwa die FAZ die Bundesregierung: „[für die Fehler der Autoindustrie] kann weder der Kunde geradestehen noch der Steuerzahler, das muss so weit wie möglich von der Automobilindustrie wieder in Ordnung gebracht werden“[52].

Die Frage danach, wer denn eigentlich die erhöhten Stickoxidwerte oder den Dieselskandal verschuldet habe, wird im gesamten Korpus hingegen selten behandelt. Eindeutig benannt wird allerdings die Autoindustrie: Diese habe „betrogen“[53], „gravierende Fehler“[54] gemacht und „durch irrationales Verhalten den Nimbus einer ganze Volkswirtschaft und zugleich deren Verkehrssystem wissentlich beschädig[t]“[55]. Die Süddeutsche wirft der Autoindustrie verantwortungsloses Handeln vor:

> „An Grenzwerten hat es nicht gemangelt, nicht für die Luft in den Städten, nicht für die Autos. Doch die Ingenieure der Industrie verwandten ihren Gehirnschmalz vor allem auf die Frage, wie sich die Grenzwerte zumindest im Labor einhalten ließen. Was Autos in der Stadt hinterlassen, beim Vorbeifahren an Kindergärten oder Seniorenheimen, das war nicht so wichtig.“[56]

Die politischen Akteure auf kommunaler, Landes- und Bundesebene werden ebenfalls als Verursacher verkehrspolitischer Probleme identifiziert. Die Kritik ist dabei entweder, Hardwarenachrüstungen[57], die blaue Plakette[58] oder Fahrverbote[59] zu verhindern oder nicht rechtzeitig gegen Luftverschmutzung und erhöhte Abgaswerte vorgegangen zu sein[60]. Klar zeigt sich: Alle zuschreibbaren und lösungsbedürftigen Probleme im Verkehrssystems betreffen den Dieselskandal und die Stickoxidemissionen. Zwar werden im Korpus auch andere Kosten des urbanen Verkehrs zumindest an wenigen Stellen benannt, etwa Staus, Unfälle, der Klimawandel oder verkehrsbedingte Umweltbelastungen; die Frage der Verantwortung für diese Missstände wird allerdings nicht behandelt.

Andere Fragen der Gerechtigkeit, etwa wer von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen profitiert bzw. wer unter Luft- und Lärmemissionen oder den Auswirkungen der Klimakrise leidet, wurden im untersuchten Textkorpus nur marginal aufgegriffen. Lediglich zwei Profiteure aktueller Verkehrsstrukturen werden insgesamt ausgemacht: Zum einen thematisieren zwei Artikel[61] Ungerechtigkeiten innerhalb Europas im Zusammenhang mit dem Export alter Dieselautos aus Deutschland nach Osteuropa. Wohlhabende Länder werden als Profiteure und Länder in Osteuropa als Leidtragende dieser

[50] W. Schmidt: Streit wegen Fahrverboten, in: Die Welt Regional, 14.06.2018, S. 30.

[51] W. Mussler & K. Schwenn: Schlechte Luft bringt Deutschland vor Gericht.

[52] K. Schwenn & J. Hauser: Merkel erteilt blauer Plakette eine Absage.

[53] W. Schmidt: Streit wegen Fahrverboten.

[54] K. Schwenn & J. Hauser: Merkel erteilt blauer Plakette eine Absage.

[55] O. Preuß: Der Unvollendete, in: Die Welt Regional, 20.10.2018, S. 53.

[56] M. Bauchmüller: Hausaufgabe für die Politik.

[57] M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft; M. Kreutzfeldt: Volksverdummung geht weiter.

[58] M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft.

[59] M. Kreutzfeldt: Volksverdummung geht weiter.

[60] O. Preuß: Der Unvollendete; W. Schmidt: Streit wegen Fahrverboten.

[61] H. Kafsack & M. Gropp: Freie Fahrt für alte Diesel in Osteuropa; P. Vetter & S. Maaß: Wir exportieren alles - sogar das Dieselproblem.

Praxis dargestellt, die das Dieselproblem und das der CO_2-Emissionen verlagert. Von „illegalen Abgasexporten“ ist in der Welt die Rede[62]. Zum anderen wird als weiterer Profiteur in einem Artikel das Auto genannt. Diese Textstelle ist interessant, da sie das Problem der autozentrierten Stadt, das im übrigen Textkorpus ein Tabu zu sein scheint, artikuliert – jedoch über die Zuschreibung zu einem leblosen Gegenstand: dem Auto, während die Autofahrenden nicht als Akteure erscheinen:

> „[…] Verkehrsplanung nach dem Zweiten Weltkrieg. Gebaut wurde damals nach dem Motto ‚Alles für das Auto‘. Von allen Richtungen rauschen die Fahrzeuge seither auf breiten Achsen in die Innenstadt. Wenn überhaupt bleibt meist nur ein kleiner Streifen am Rand für die Zweiräder, die sich mit Fußgängern noch um den Platz streiten.“[63]

Als Leidtragende des Verkehrs werden Anwohnerinnen und Anwohner, Radfahrende, Bürgerinnen und Bürger und andere Länder im Korpus beschrieben. Radfahrende[64] werden hier am häufigsten genannt: Sie sind durch den Autoverkehr bzw. durch eine Infrastruktur bedroht, die dem Autoverkehr zu viel Platz zuweist. Besonders hervorgehoben wird hier die Gefahr durch abbiegende LKWs[65]. Bürger, Menschen oder Stadtbewohner – das Vokabular wechselt zwischen den Artikeln – werden als durch Unfälle[66] und Abgase[67] bedroht beschrieben, aber auch als bedroht durch den wirtschaftlichen Schaden, der durch Fahrverbote entstehen könnte[68]. Ökologische Gerechtigkeit wird hier also durchaus thematisiert. Allerdings wird dabei wieder die lokalistische Perspektive der Darstellungen deutlich; globale und Zukunftsfragen bleiben außen vor. Auch dass innerhalb der Städte ärmere Menschen stärker unter Abgasen und Lärm leiden, wird gar nicht thematisiert.

Die Ergebnisse der Inhaltsanalyse haben also gezeigt, dass der Mediendiskurs zur urbanen Mobilität zwar relativ häufig Fragen der Gerechtigkeit thematisiert, dass diese aber auf die Frage der Verantwortung für eine Lösung von Stickoxidüberlastung und Dieselskandal verkürzt sind, welche zwischen den Akteurinnen hin und her geschoben wird. Während als Leidtragende vor allem Radfahrende, Anwohnerinnen oder allgemein Menschen in der Stadt benannt werden, werden die Profiteure kaum benannt. Die stark lokale Perspektive verschließt die Augen dabei nicht nur vor Leidtragenden des Verkehrssektors an anderen Orten, insbesondere durch den Klimawandel, sondern auch vor den je nach sozio-ökonomischem Status verschiedenen Auswirkungen des Verkehrs auf die Menschen in der Stadt. Neben diesen inhaltsanalytischen Ergebnissen ist das Ergebnis unserer pentadischen Strukturanalyse besonders eklatant: Gerechtigkeit spielt bei den Zwecken der kodierten Handlungen keine Rolle. Nur ein einziger Zweck konnte hier mit Gerechtigkeitsbezug kodiert werden, und zwar nicht mit positivem Bezug auf eine ausgeführte oder auszuführende, sondern mit negativem Hinweis auf eine zu unterlassende Handlung: die Kosten für die Nachrüstungen dürften „nicht den Verbrauchern, die den Zusagen der Industrie und der Politik vertraut haben, aufgebürdet werden“[69]. Von knapp zweihundert untersuchten Mikro-Narrativen, ihrer Handlungen, Akteure, Kontexte, Mittel und Zwecke, zeigt also kein einziges einen Akteur, der sich konkret für Gerechtigkeit im Verkehr engagiert. Damit muss festgestellt werden: Abgesehen von einem Hin- und Herschieben politischer Zuständigkeiten gibt es so etwas wie ein Narrativ der Gerechtigkeit nicht.

[62] P. Vetter & S. Maaß: Wir exportieren alles - sogar das Dieselproblem.

[63] T. Kirchner: Den Brüsselern fehlt das Fahrradgen.

[64] C. Kahlweit: Nur in der Masse sicher; SZ: Sicher ans Ziel; T. Kirchner: Den Brüsselern fehlt das Fahrradgen.

[65] T. Röthemeier & T. Knoop: Saskia starb auf dem Weg zur Arbeit!, in: Bild, 09.05.2018, S. 11; M. Carini: Lebensretter in der Warteschlange.

[66] M. Gropp: Wenn das Auto selbst die 112 wählt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 31.03.2018, S. 26.

[67] M. Balser & T. Kirchner: Dicke Luft; N. Doll: Wie giftig ist der Diesel.

[68] M. Bauchmüller & M. Balser: Also doch schlechte Luft, in: Süddeutsche Zeitung, 22.05.2018, S. 17.

[69] K. Schwenn & H. Peitsmeier: Dieselfahrer und Wirtschaft warnen vor Enteignung.

6. Innovationen zur Erhaltung des Status Quo

Unter Innovationen haben wir bei unserer Analyse Produkte, Dienstleistungen, Prozesse und soziale Praktiken verstanden, die in ihrer Art neu sind und die durch ihre Verbreitung eine gesellschaftliche Veränderung bzw. Verbesserung hervorrufen können. Innovationen werden im Nachhaltigkeitsdiskurs einerseits als subsidiärer Zweck zur Erreichung eines bestimmten Zieles, nämlich der Transformation hin zu nachhaltigerem Leben und Wirtschaften, geframt. Andererseits ist dort ebenfalls ein Fortschrittsglaube präsent, der in Innovationen einen Selbstzweck, also einen Wert an sich, sieht (Rivera & Kallenbach, im Erscheinen). Im Verkehrsbereich könnten Innovationen den Weg hin zu nachhaltigeren Verkehrssystemen gangbar machen. Bei unserer Untersuchung hat uns deshalb interessiert, welche Innovationen in den Zeitungsartikeln beschrieben, wie sie bewertet und in welchen Zusammenhängen sie dargestellt werden.

Innovationen sind im gesamten Textkorpus sehr präsent: Die beiden großen Themen sind autonomes Fahren und neue Mobilitätsdienstleistungen wie Sammeltaxis und Sammelbusse. Diese Innovationen werden überwiegend positiv beschrieben: Die Rede ist häufig von Software und Algorithmen, die mehr Effizienz und Sicherheit bringen, oder auch von einer „Zeitenwende in der Automobilindustrie“[70]. Teilweise kritisch diskutiert wird das autonome Fahren aufgrund tödlicher Unfälle bei Testfahrten und im Zusammenhang mit ungeklärten Fragen zur Haftung im Falle eines Unfalls, wenn die Fahrzeuge im regulären Verkehr eingesetzt werden. Neben den Projekten rein privater Unternehmen thematisieren einige Artikel Projekte öffentlicher Verkehrsbetriebe und der Deutschen Bahn zu autonomen Bussen und Taxis sowie zu Sammeltaxi- und Sammelbusfahrten, welche insgesamt positiver beschrieben werden als die Projekte privater Unternehmen. Die Artikel sprechen hier stärker über konkrete Anwendungen in den jeweiligen Städten und nennen die Ziele der Pilotprojekte und Testfahrten, wie das Sammeln von Daten und die Prüfung der Verkehrssicherheit der neuen Angebote. Elektrische Antriebe werden häufig im Zusammenhang mit den oben genannten Innovationen erwähnt, also als Sammeltaxi mit E-Motor oder autonomes Fahren in Fahrzeugen mit E-Motor. Aber auch Elektrobusse für den ÖPNV und elektrische Fahrräder und Motorräder werden in einigen Artikeln vorgestellt. Carsharing ist in den Artikeln nur ein Randthema. Es wird beispielsweise als Mobilitätsangebot für Bewohner autofreier Siedlungen diskutiert[71] oder als mögliche Maßnahme vorgeschlagen, um Diesel-Fahrer dazu zu bewegen, ihr Auto stehen zu lassen[72]. Weitere Innovationen wie Seilbahnen, Drohnentaxis oder Sprachassistenten spielen ebenfalls nur eine untergeordnete Rolle im Textkorpus.

Wenn Innovationen der Erschließung von Zukunftsoptionen und der Verbesserung gesellschaftlicher Verhältnisse dienen sollen, dann sollten sie im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung im Verkehrssektor zu einer effizienteren Nutzung von Ressourcen und zu einer Reduzierung der Umwelt- und Klimaschäden führen, die durch den Verkehr verursacht werden. Gleichzeitig sollte die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu einem Mindestmaß gesichert sein. Auf diese Zusammenhänge wird in den Artikeln jedoch selten explizit eingegangen. Der Großteil der Innovationen wird hauptsächlich

[70] S. Preuss: Mercedes baut eine Fabrik für Robotertaxis, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 21.02.2018, S. 21.

[71] J. Göres: Es geht auch ohne, in: Süddeutsche Zeitung, 10.08.2018, S. 29.

[72] N. Doll & P. Vetter: Kostenloser ÖPNV, in: Die Welt, 27.02.2018, S. 9.

aus der Perspektive von Wettbewerb und Wirtschaftlichkeit vorgestellt. Das Problem kollabierender Verkehrssysteme, des Klimawandels, der Flächenversiegelung wird kaum bis gar nicht angesprochen. Lediglich auf das Problem der Staus in den Städten wird häufiger verwiesen, wobei die hier vorgeschlagene Innovation der intelligenten Transportsysteme[73] in den Dienst von mehr Effizienz gestellt wird, nicht etwa in die Reduktion von Fahrzeugzahlen.

Die Anbieter neuer Mobilitätsdienstleistungen wie Sammeltaxi und Sammelbus oder Carsharing nutzen Softwareanwendungen und Handy-Apps als Benutzeroberfläche und Algorithmen, um die effizienteste Route für die Fahrt zu errechnen. In den Artikeln wird ausführlich über diese einzelnen Funktionsweisen sowie die Namensgebungen der neuen Dienste berichtet und es bleibt nicht unerwähnt, dass die Idee, gemeinsam zu fahren, eigentlich nicht neu ist, sondern mithilfe der Digitalisierung jetzt einfacher genutzt werden könne, da die Technik es möglich macht, die einzelnen Nutzenden miteinander zu koordinieren. Neben der Beschreibung dieser technischen Funktionsweisen werden detailliert die Strategien oder auch die Schwierigkeiten und das Scheitern einzelner Unternehmen wie Tesla, Mercedes, Uber, Intel, Daimler u.a. beschrieben, die miteinander um den Zugang zu einem neuen Marktsegment konkurrieren. Ziele, die wir im Rahmen der Analyse der Mikro-Narrative den innovativen Handlungen zuordnen konnten, waren klar auf Wettbewerb ausgerichtet wie „Wohlstand im Land sichern“, „Pfründe verteidigen“, „Geld sparen“ und „Geld verdienen“ oder „international durchstarten“, „Führungsrolle Elektrifizierung Zweiradmarkt“, „Harley Davidson der E-Mobilität werden“ und „Deutschland muss Vorreiter für digitale Innovation sein“. Innovationen werden hier nicht als Mittel zur Verkehrswende beschrieben, sondern als Zweck für mehr Wirtschaftswachstum. Dies zeigt dieses Beispiel aus einem Artikel zum Taxidienstleister Uber aus dem Handelsblatt, wo das Kostenkalkül ganz klar als Motivation für die Einführung des autonomen Fahrens genannt wird:

> „Das Start-up hat wie die gesamt Tech-Branche ein hohes Interesse an der Einführung der fahrerlosen Wagen. Wenn es gelingt, Menschen durch einen Computer zu ersetzen, sinken die Kosten für die Personenbeförderung um bis zu 70 Prozent, so das Kalkül.“[74]

In der Analyse der Mikro-Narrative konnten wir an nur einigen wenigen Stellen auf die Umwelt bezogene Ziele wie „Luftqualität verbessern“, „mehr Radverkehr“, „grüne Stadt“ oder sicherheitsrelevante Ziele wie „Auffahrunfälle vermeiden“, „übermüdete Fahrer aus dem Verkehr ziehen“ und „weniger Verkehrstote“ im Zusammenhang mit Innovationen kodieren. Ziele wie „Klimaschutz“, „weniger Verkehrstote“, „Gesundheit schützen“, „ökologischere Verkehrspolitik“, „ohne Auto auskommen“ usw., die wir an anderen Textstellen kodiert haben, konnten wir nicht kodieren. Innovationen als auf Nachhaltigkeit ausgerichteter subsidiärer Zweck spielt somit im Textkorpus nur eine untergeordnete Rolle.

Einem Großteil der Handlungen mit Innovationsbezug konnte dagegen kein Ziel zugeordnet werden. Die Innovationen erscheinen in den Artikeln somit als Selbstzweck, anstatt als Mittel zur Lösung sozial-ökologischer Problemlagen. Das bestätigt einerseits ihre Funktion als Grundwert im Diskurs, verhindert andererseits jedoch ihren möglichen Nutzen für die Thematisierung einer problemadäquaten Verkehrswende. Insbesondere der Innovation des autonomen Fahrens fehlte häufig das Handlungsziel. Es wird hier also eine Innovation beschrieben und auch gelobt, von der noch gar nicht klar zu sein scheint, welchen Nutzen diese hat. Häufig fehlen hier neben dem Zweck auch die Mittel der Handlung, die damit völlig zusammenhangslos dargestellt wird, wie im folgenden Beispiel aus der FAZ:

[73] M. Gropp: Den Rettungsfahrzeugen eine Gasse, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 25.09.2018, S. 21; J. Becker: Intelligenztest für Städte, in: Süddeutsche Zeitung, 10.02.2018, S. 65.

[74] B. Weddeling: Uber kämpft um Vertrauen, in: Handelsblatt, 14.05.2018, S. 16.

„Die ersten Robotertaxis der Welt werden in Sindelfingen in Serie gebaut, dort, wo Mercedes bisher die S-Klasse montiert. Mit der Fabrik, die dafür entsteht, genannt „Factory X“, werde eine Zeitenwende für die Automobilindustrie eingeläutet, sagte Mercedes-Bereichsvorstand Markus Schäfer anlässlich der Grundsteinlegung.“[75]

Das ökonomische Kostenkalkül sowie die fahrleistungsbezogene Effizienzsteigerung im Verkehrsbereich sind in den Artikeln im Zusammenhang mit Innovationen also zentral. Der Zusammenhang zum Klimawandel oder zu überlasteten urbanen Verkehrssystemen taucht dabei nicht nur fast nie auf, an einer Stelle wird einer Veränderung der Verkehrssysteme sogar klar eine Absage erteilt, weil strukturelle Umbauten der Verkehrssysteme zu kostspielig wären:

„Vorteil der jungen Mobilitätskonzepte: Sie nutzen die historisch gewachsenen Verkehrsnetze. Investitionen in die Infrastruktur verschlingen viel Zeit und Geld: Beides ist Mangelware in den meisten überlasteten Städten.“[76]

Die historisch gewachsenen Verkehrsnetze, von denen im Zitat die Rede ist, sind im Sinne einer autozentrierten Stadt konzipiert worden und gewachsen. Eine Abkehr vom Paradigma, das Mobilität mit Autofahren gleichsetzt, wird hier aus Kostengründen jedoch ausgeschlossen.

Innovationen werden im Textkorpus durchweg hinsichtlich technologischer Neuerungen beschrieben. Dies passt auch zur allgemeinen Vorstellung, die zumeist mit dem Begriff der Innovation verbunden wird. Es geht um neue Produkte, Prozesse, Infrastrukturen, die auf technologischen Neuerungen beruhen. Gerade im Zusammenhang mit der nachhaltigen Entwicklung wird jedoch auch sozialen Innovationen ein hoher Stellenwert eingeräumt, bei denen neue Ideen, Produkte oder Dienstleitungen soziale Bedürfnisse erfüllen, gesellschaftliche Probleme lösen und auch neue Arten der gesellschaftlichen Zusammenarbeit und der gesellschaftlichen Beziehungen schaffen und damit die Selbstwirksamkeit von Gesellschaften stärken (BEPA 2011, S. 9). In diesem Sinne verstehen wir soziale Innovationen als konstitutiv für die Transformation hin zu mehr Nachhaltigkeit – in unserem Fall des Verkehrssystems: Technische Innovationen sind demnach das Mittel und soziale Innovationen die Akte gesellschaftlichen Wandels. Die Bereitstellung der Mittel reicht nicht aus, um Veränderung zu bewirken. Die Mittel müssen von den Akteuren auch in konkrete Handlungen umgesetzt werden, die neue soziale Praktiken und damit neue soziale Wirklichkeit schaffen. Soziale Innovationen im Verkehrsbereich, welche die Handlungsfähigkeit und Selbstwirksamkeit der Handelnden stärken, sind beispielsweise lokal initiierte Mobilitätsdienste[77], „shared spaces“[78] oder Lastenleihräder[79]. Die Beschreibung solcher Beispiele in den Printmedien würde ein Narrativ zu nachhaltigen Verkehr stark aufwerten und ein anschlussfähiges Transformationswissen bei den Lesenden verbreiten. Die in den Artikeln tatsächlich beschriebenen Innovationen, die auf das Teilen von Fahrzeugen und das gemeinsame Fahren basieren, könnten als soziale Innovation verstanden werden, da die Mobilitätsbedürfnisse durch eine neue Dienstleistung befriedigt werden und sich die Tätigkeiten und Vorgehensweisen der Nutzenden ändern: Die Personen fahren nicht mehr allein Auto oder Taxi,

[75] S. Preuss: Mercedes baut eine Fabrik für Robotertaxis.

[76] J. Becker: Intelligenztest für Städte.

[77] In Moosdorf, Österreich, gründeten Bürger einen Verein, der ein Elektromobil anschaffte, das seit 2013 Bürgerinnen und Bürger ohne eigenes Auto befördert (VCÖ o.J.).

[78] Die niedersächsische Stadt Bohmte führte 2008 an der zentralen Verkehrsader einen „shared space“ ein, d.h. entfernte alle Verkehrsschilder (Futurzwei 2015b).

[79] Seit 2013 können Menschen in Köln das Lastenrad Kasimir leihen. Die Initiatorinnen und Initiatoren gründeten ebenfalls eine Plattform, um Initiativen zu beraten, die ein ähnliches Projekt in ihrer Stadt planen (Futurzwei 2015a).

sondern teilen sich diese. Die Handlungsfähigkeit der Gesellschaft wird dadurch jedoch nicht wirklich gestärkt. Die Nutzerinnen und Nutzer der beschriebenen neuen Mobilitätskonzepte sind weder die Urheber der Innovation noch organisieren sie dieses Teilen selbst. Dies übernimmt der Algorithmus für sie. Die Erfinder und Entwickler sind die Unternehmen. Es werden mit den neuen Mobilitätsdienstleistungen also keine sozialen Innovationen beschrieben. Diese sind für den sozialen Wandel jedoch konstitutiv.

Die in den Artikeln besprochenen technologischen Innovationen dienen eher der Erhaltung des Satus quo als einer strukturellen Veränderung heutiger Verkehrssysteme. Mit dem autonomen Fahren und den neuen Mobilitätsdienstleistungen werden inkrementelle Innovationen diskutiert, die bestehende Produkte und Prozesse lediglich verbessern, aber nicht grundlegend verändern. In der Süddeutschen Zeitung wird zum Beispiel die Unternehmensberatung Roland Berger damit zitiert, dass sich der Automobilmarkt dadurch ändert, dass Menschen sich vermehrt ein Auto mieten, um in der Stadt unterwegs zu sein, anstatt eines zu besitzen[80]. Hier wird keine strukturelle Neuerung beschrieben: Der Fokus auf den motorisierten Individualverkehr bleibt.

Der Diskurs zur urbanen Mobilität in den Medien ist in Hinblick auf den Wert der Innovation stark verengt: Innovationen werden nicht als Teil der Transformation hin zu einer nachhaltigen Mobilität erzählt, sondern entweder als Selbstzweck oder als subsidiäres Mittel der Wirtschaftlichkeit und Effizienz. Dieses Innovationsnarrativ ist nicht überraschend, spiegelt es doch eine aus vielen gesellschaftlichen Teilbereichen bekannte Technikgläubigkeit wider, die den Innovationsbegriff auf technologische Neuerungen verkürzt und die soziale Komponente gesellschaftlicher Veränderungsprozesse nicht berücksichtigt. Doch eine Bewältigung der Problemlagen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist mit diesem auf Technik und Wirtschaftlichkeit konzentrierten Framing von Innovation sehr unwahrscheinlich, weil es soziale und institutionelle Pfadabhängigkeiten nicht aufbricht und die gesellschaftliche Handlungsfähigkeit nicht stärkt. Wenn Akteure und ihre Handlungen stärker von Technologien abhängig sind anstatt selbst wirksam zu werden, können sich die Pfadabhängigkeiten sogar noch verstärken.

[80] M. Hägler & S. Mayr: Auf Abwegen, in: Süddeutsche Zeitung, 08.03.2018, S. 18.

7. Schlussbemerkungen

In dieser Studie haben wir gezeigt, dass das Narrativ zu nachhaltiger Mobilität in den deutschen Medien fragmentarisch ist. Es gibt lediglich ein auf Stickoxid bezogenes Luftreinhaltenarrativ und ein Narrativ der gegenseitigen Verantwortungszuweisung zwischen politischen Akteuren, sowie ein Narrativ zum Selbstzweck von Innovationen. Was Mobilität für die Gesellschaft bedeutet und wie die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Menschen erfüllt werden können, ohne Umwelt, Klima und Gesundheit zu schädigen, wird kaum reflektiert – geschweige denn, woher Mobilitätsbedürfnisse entspringen und wie sich wandeln (können). Stattdessen scheint Mobilität weiterhin zu heißen: Wir fahren Auto. Zum motorisierten Individualverkehr werden kaum Alternativen aufgezeigt. Dies haben wir einerseits anhand der inhaltlichen Schwerpunkte gezeigt, die stark auf dem Dieselthema liegen, dieses aber im Sinne eines Narrativs der Luftreinhaltung vor allem als Problem für das Einhalten von Stickoxid-Grenzwerten oder als Problem für Autofahrer beschreiben, die nicht weiter uneingeschränkt mit dem Auto fahren können – während sie andere negative Auswirkungen des Verkehrssektors auf Umwelt, Klima und Gesundheit gar nicht bis marginal diskutieren. Andererseits zeigt sich das Fortbestehen einer autozentrierten Erzählung anhand der Gerechtigkeitsdebatte, die nicht die gerechte Verteilung von Ressourcen wie Raum, Zugang zu Mobilität und die Verteilung von Chancen und Risiken diskutiert, sondern darauf konzentriert ist, Handlungsverantwortliche im politischen Tagesgeschehen zu finden, um letztlich die Kostenübernahme für einen Fortbestand des Autoverkehrs mit Verbrennungsmotor zu sichern. Das Narrativ von Innovationen wiederum wird größtenteils losgelöst von der Problemlage nicht-nachhaltiger Verkehrsstrukturen verhandelt und zielt stattdessen entweder als Selbstzweck auf den Wert der Innovation an sich oder als subsidiärer Zweck im Sinne einer auf Wachstum konzentrierten Wirtschaftslogik auf die Erschließung neuer Märkte und Standortvorteile im internationalen Wettbewerb sowie auf Effizienzsteigerungen im Verkehrssystem. Das Standortnarrativ springt dabei besonders ins Auge, stehen die entsprechenden Ziele in der Verkehrsentwicklung doch klar hinter solchen des Umwelt- und Klimaschutzes zurück, wenn man die deutsche Bevölkerung nach ihrer Meinung fragt (BMU & UBA 2019, S. 61).

Traditionelle und gewachsene Strukturen der modernen westlichen Industriegesellschaften sind den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung nicht mehr gewachsen. Es besteht in der Nachhaltigkeitsforschung Einigkeit darüber, dass sich diese Strukturen ändern müssen, um Lösungen für aktuelle sozial-ökologische Problemlagen zu finden. Diese Transformation soll zu einem grundlegenden Wandel gegenwärtiger sozial-technischer Systeme führen, der soziale Praktiken, institutionelle Strukturen und Technologien umfasst (Markard, Raven & Truffer 2012). Im von uns diskutierten Bereich Verkehr bedeutet dies eine Veränderung nicht nur der Transporttechnologien und Verkehrsinfrastruktur, sondern auch von Mobilitätsverhalten und der Art, wie Menschen wohnen und arbeiten. Alternative Konzepte diskutieren hier neben mehr ÖPNV, Intermodalität und der fahrradgerechten Stadt auch das Teilen von Fahrzeugen durch Carsharing, Ridesharing und Rideselling (VCD o.J.-c), die Verkehrsentlastung durch mehr Homeoffice (Breunig 2017) oder die Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten in Stadtquartieren (DIFU 2015). Vielerorts werden diese neuen Ansätze bereits vorgelebt (VCD o.J.-a; StadtTeilAuto o.J.; Ecocabs Irland 2014; BUND 2018; Bundesstiftung Baukultur 2014; autofrei leben! o.J.). Die Narrative in der Tagespresse jedoch schließen kaum an diese existierenden Perspektiven zur nachhaltigen Mobilität an, sondern lassen die meisten Aspekte, die wissenschaftlich und politisch diskutiert und von Pionieren bereits gelebt werden, aus bzw. behandeln sie marginal. Dies ist insofern problematisch als – wie eingangs bereits erörtert – die Medien in einer demokratischen Öffentlichkeit eine Informations- und Artikulationsfunktion erfüllen sollten, worüber sie ein politisch relevantes Verständnis von Wirklichkeit eines großen Teils der

Bevölkerung teils spiegeln sollten, teils miterschaffen. In einer Demokratie können Bürgerinnen und Bürger nur auf der Grundlage ausreichender und umfassender Informationen wichtige Entscheidungen treffen, sei es an der Wahlurne, sei es bei der Wahl des täglichen Verkehrsmittels. Ohne dieses Orientierungswissen ist es unwahrscheinlich, dass Menschen transformative Konzepte und Akteure kennenlernen, politische Maßnahmen zur Transformation des Verkehrssystems legitimieren und beginnen, ihre Routinen zu verändern – selbst wenn sie vielleicht sogar schon dazu bereit sind bzw. ihre Verantwortung erkennen.[81] Ebenso unwahrscheinlich ist es, dass eine kritische Masse an Bürgerinnen und Bürgern sich bereits existierenden Initiativen anschließt oder neue ins Leben ruft.

Nachhaltige urbane Mobilität ist eine in den von uns untersuchten Medien lückenhafte Erzählung. Sie findet entweder gar nicht statt oder ihr fehlen wichtige Elemente wie Umwelt- und Klimaschutz, die gerechte Verteilung von Ressourcen und soziale Innovationen. Damit wird nicht nur keine wirkliche Debatte um so etwas wie eine „Verkehrswende“ geführt. Es wird implizit auch die Vision einer zukünftigen urbanen Mobilität entworfen, die nicht nur nicht-global erzählt wird – allein damit weit entfernt vom Leitbild der nachhaltigen Entwicklung – sondern die vor allem weiterhin vom motorisierten Individualverkehr dominiert ist, der mithilfe von Digitalisierung und neuen Mobilitätsdienstleistungen jedoch technisch optimiert wird. Wenn, wie hier gesehen, in der Öffentlichkeit ein Bild der Zukunft konstruiert wird, das nur eine Fortsetzung der Vergangenheit ist, gerät Zukunft überhaupt aus dem Blick. Eine notwendige Verkehrs-„Wende“ findet so keinen fruchtbaren Boden der Meinungsbildung. Transformation hin zu mehr Nachhaltigkeit braucht neben verändertem Handeln auch veränderte Wissenspraktiken: Erwartungen und Wünsche, Hoffnungen und Ängste, Projektionen und Pläne von einem auf die Zukunft ausgerichteten Standpunkt aus erzählt (Adam 2018). Ein wirkmächtiges Verkehrswendenarrativ müsste von all dem erzählen. Es könnte einerseits die aktuelle Problematik zum Verkehr adäquat darstellen und außerdem Alternativvorstellungen und -experimente, die unter gesellschaftlichen Akteuren und in verschiedenen Teilöffentlichkeiten zirkulieren, ebenfalls in Geschichten fassen. Unsere Studie zeigt, dass die Suche nach einem solchem Narrativ in Deutschland gegenwärtig im medialen Diskurs nicht fündig wird, da dieser immer noch vom Paradigma der „autozentrierten Stadt“ als politisch Unbewusstem beherrscht ist. Es gilt, die vorhandenen Alternativbeschreibungen in Zivilgesellschaft, Politik und Wissenschaft systematischer daraufhin zu prüfen, ob aus ihnen neue Quellen des Erzählens entspringen können, um damit den Blick in die Zukunft zu öffnen und zu schärfen.

[81] Über die Hälfte der Deutschen ist der Ansicht, jede und jeder Einzelne könne einen wichtigen Beitrag dafür leisten, dass der Verkehr in Deutschland umweltfreundlicher wird (BMU & UBA 2019, S. 63).

Foto: Andre Stiebitz

Literatur

Adam, B. (2018): Four meditations on time and future relations. *Time & Society*, *27*(3), 384–388.

autofrei leben! (o.J.). Wo gibt es autofreie Wohngebiete?, unter: https://www.autofrei.de/index.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen/wo-gibt-es-autofreie-wohngebiete (abgerufen am 20.05.2019).

Becker, U. J. (2018): Verkehr und Umwelt. Zu den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik und zur Bedeutung von Umweltaspekten. In: O. Schwedes (Hrsg.): *Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer, 71–88.

Breunig, M. (2017): Flexible Arbeitsmöglichkeiten, unter: https://www.energie-experten.ch/de/business/detail/flexible-arbeitsmoeglichkeiten.html (abgerufen am 19.05.2019).

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) (2018): Zehn gute Beispiele für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik von oben, unter: https://www.bund.net/themen/aktuelles/detail-aktuelles/news/zehn-gute-beispiele-fuer-eine-zukunftsfaehige-verkehrspolitik-von-oben/ (abgerufen am 20.05.2019).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, Berlin.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2018): Klimaschutz in Zahlen: Der Sektor Verkehr, Berlin.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) & Umweltbundesamt (UBA) (2017): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin und Dessau-Roßlau.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) & Umweltbundesamt (UBA) (2019): Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin und Dessau-Roßlau.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht, Bonn.

Bundesstiftung Baukultur (2014): Gebaute Lebensräume der Zukunft. Fokus Stadt. 1 Gemischte Quartiere, unter: https://www.bundesstiftung-baukultur.de/veranstaltungen/gemischte-quartiere (abgerufen am 20.05.2019).

Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) (2019): Zukunft der Mobilität, unter: https://bdi.eu/themenfelder/mobilitaet-und-logistik/zukunft-der-mobilitaet/ (abgerufen am 07.05.2019).

Bureau of European Policy Advisers (BEPA) (2011): Empowering people, driving change. Social Innovation in the European Union, Luxemburg.

Burke, K. (1945): A Grammar of Motives. Berkeley: University of California Press.

Canzler, W.,Knie, A., Ruhrort, L., Scherf, C. (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende: Soziologische Deutungen. Bielefeld: transcript.

Changing Cities (2019): Über Changing Cities e.V., unter: https://changing-cities.org/%C3%BCber-uns (abgerufen am 29.05.2019).

Creutzig, F., Jochem, P., Edelenbosch, O. Y., Mattauch, L., van Vuuren, D. P., McCollum, D., & Minx, J. (2015): Transport: A roadblock to climate change mitigation? *Science, 350*(6263), 911–912.

Delhaes, D. (2002): Politik und Medien. Zur Interaktionsdynamik zweier Sozialer Systeme. Wiesbaden: VS Verlag Für Sozialwissenschaften.

Deutscher Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetags, Berlin und Köln.

Deutsches Institut für Urbanistik, Bergische Universität Wuppertal (DIFU) (2015): Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf. Endbericht, Berlin.

Ecocabs Irland (2014): About us, unter: https://www.ecocabs.ie/about.html (abgerufen am 20.05.2019).

Future Mobility Camp (2018): Future Mobility Camp Dresden 2018, unter: https://future-mobility-camp.de/dresden19/ (abgerufen am 07.05.2019).

Futurzwei (2015a): Ein Rad aus Köln bewegt die Masse, unter: https://futurzwei.org/article/643 (abgerufen am 23.05.2019).

Futurzwei (2015b): Nackte Tatsachen auf offener Straße, unter: https://futurzwei.org/article/669 (abgerufen am 23.05.2019).

ITS Deutschland GmbH (2019): ITS Deutschland, unter: http://its-deutschland.de/ (abgerufen am 19.05.2019).

Jameson, F. (1981): The political unconscious. Narrative as a socially symbolic act. Ithaca: Cornell University Press.

Kohring, M., Görke, A. & Ruhrmann, G. (1999): Das Bild der Gentechnik in den internationalen Medien - eine Inhaltsanalyse meinungsführender Zeitschriften. In: J. Hampel & O. Renn (Hrsg.): *Gentechnik in der Öffentlichkeit: Wahrnehmung und Bewertung einer umstrittenen Technologie*. Frankfurt/New York: Campus, 292–316.

Laußmann, D., Haftenberger, M., Lampert, T., & Scheidt-Nave, C. (2013): Soziale Ungleichheit von Lärmbelästigung und Straßenverkehrsbelastung. *Bundesgesundheitsblatt - Gesundheitsforschung - Gesundheitsschutz*, *56*(5-6), 822–831.

Markard, J., Raven, R. & Truffer, B. (2012): Sustainability transitions: An emerging field of research and ist prospects. *Research policy, 41*, 955–967.

Mayring, P. (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. In: U. Flick, E. von Kardorff & I. Steinke (Hrsg.): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 468–475.

Mayring, P. (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. In: *Handbuch qualitative Forschung in der Psychologie.* Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 601–613.

Mc Kinsey Center for Future Mobility (2019): An integrated perspective on the future of mobility, part 3: setting the direction toward seamless mobility, unter: https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/the-road-to-seamless-urban-mobility (abgerufen am 19.05.2019).

Potsdam autofrei! (o.J.): Über uns, unter: https://potsdam-autofrei.de/ueber-uns/ (abgerufen am 23.05.2019).

Probst, M. & Pelletier, D. (2019): Die sieben Todsünden des Journalismus. Der Klimawandel ist in Ausmaß und Auswirkung die größte Story - warum erzählt sie niemand? *wespennest,* Nr. 176, 61–66.

Rammler, S. & Schwedes, O. (2018): Mobilität für Alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik, Friedrich Ebert Stiftung, Forum Berlin.

Reuters (2019): Merkel fordert ‚radikalen Wandel' bei Verkehr für Klimaschutz, 02.04.2019, unter: https://de.reuters.com/article/deutschland-verkehr-klima-merkel-idDEKCN1RE10W (abgerufen am 08.04.2019).

Rivera, M. (2017): Growth in Parliament: Some Notes on the Persistence of a Dogma. *Futures, 95*, 1–10.

Rivera, M. & Nanz, P. (2018): Erzählend handeln, Handeln erzählen: Fragen an Narrative Nachhaltiger Entwicklung. In: Bertelmann, B., Heidel, K. (Hrsg.): *Leben im Anthropozän: Christliche Perspektiven für eine Kultur der Nachhaltigkeit*. München: oekom verlag, 137–148.

Rivera, M. & Schmidt, O. (2018): Wie wir Nachhaltigkeit am IASS erzählen: Einige Beobachtungen und Fragen. Unveröffentlichtes Konferenzpapier, Potsdam: Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) e.V.

Rivera, M. & Zucher, F. (2019): Dogma statt Debatte. Wirtschaftswachstum im parlamentarischen Diskurs. *Politische Vierteljahresschrift, 60*(1), 71–93.

Rivera, M. & Kallenbach, T. (im Erscheinen): Sustainability and Narrativity. Conceptualizing Relations between Value Structure and Rhetorical Form.

von Schneidemesser, E., Mar, K. A. & Saar, D. (2017): Black Carbon in Europe. Targeting an Air Pollutant and Climate Forcer. IASS Policy Brief.
Somers, M. R. (1994): The narrative constitution of identity: A relational and network approach. *Theory and Society, 23*(5), 605–649.
StadtTeilAuto (o.J.): Was wir machen, unter: https://stadtteilauto.wordpress.com/was-wir-machen/ (abgerufen am 20.05.2019).
Traufetter, G. (2019): Regierungskommission schlägt Tempolimit auf Autobahnen vor. *Spiegel online*, 18.01.2019, unter: https://www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-und-co-regierungskommission-schlaegt-scharfe-massnahmen-vor-a-1248672.html (abgerufen am 07.05.2019).
Umweltbundesamt (UBA) (2016a): Stickstoffoxide, unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide (abgerufen am 07.05.2019).
Umweltbundesamt (UBA) (2016b): Umwelt, Gesundheit und soziale Lage, unter: https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/umwelt-gesundheit-soziale-lage#textpart-1 (abgerufen am 09.04.2019).
Umweltbundesamt (UBA) (2018a): Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und „Modal Split“, unter: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-1 (abgerufen am 07.05.2019).
Umweltbundesamt (UBA) (2018b): Feinstaub, unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub (abgerufen am 07.05.2019).
Umweltbundesamt (UBA) (2018c): Indikator: Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm, unter: https://www.umweltbundesamt.de/indikator-belastung-der-bevoelkerung-durch#textpart-1 (abgerufen am 11.04.2019).
Umweltbundesamt (UBA) (2019): NO2-Grenzwertüberschreitungen 2017/2018, Dessau-Roßlau.
Umweltbundesamt (UBA) & Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2019): Klimabilanz 2018: 4,5 Prozent weniger Treibhausgasemissionen Umweltbundesamt legt erste detaillierte Schätzung vor, unter: https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2018-45-prozent-weniger (abgerufen am 09.04.2019).
Verkehrsclub Deutschland (VCD) (o.J.-a): Good Practice-Beispiele, unter: https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/good-practice-beispiele/ (abgerufen am 20.05.2019).
Verkehrsclub Deutschland (VCD) (o.J.-b): Multimodalität und Intermodalität, unter: https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/was-ist-multimodalitaet/ (abgerufen am 20.05.2019).
Verkehrsclub Deutschland (VCD) (o.J.-c): Über die vielen Wege ein Auto zu teilen, unter: https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/autos-teilen/ (abgerufen am 20.05.2019).
Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (o.J.): Dorfmobil Moosdorf – Elektromobiliät für alle Wege, unter: https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/dorfmobil-moosdorf-elektromobilitaet-fuer-alle-wege (abgerufen am 23.05.2019).
Vogtel, R. (1986): Die Gefühle der Bild-Zeitung. *Psychologie und Gesellschaftskritik, 10*(1), 41–69.
Wothge, J. (2016): Die körperlichen und psychischen Wirkungen von Lärm. UMID: Umwelt und Mensch – Informationsdienst, 1, 38–43.
Zukunft Mobilität (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person), unter: https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/ (abgerufen am 26.05.2019).

Zu den Autorinnen

Mirjam Neebe studierte Soziologie an der Universität Potsdam sowie Umweltmanagement an der Freien Universität Berlin. Sie forschte mehrere Jahre am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung zu Umweltbewusstsein und nachhaltigen Lebensstilen und arbeitete bei MicroEnergy International, einem sozialen Unternehmen, das sich für die Verbreitung von Mikroenergiesystemen im Kontext der Entwicklungszusammenarbeit einsetzt. Momentan ist sie als freiberufliche Sozialwissenschaftlerin, u.a. für das IASS und Social Science Works gUG, tätig und arbeitet bei einem gemeinnützigen Verein in der Flüchtlingshilfe.

Theresa Kallenbach ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt „Narrative und Bilder der Nachhaltigkeit“ am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) in Potsdam und forscht dort zu Narrativen der urbanen Mobilität. An der Freien Universität Berlin und der Universität Kopenhagen hat sie zuvor Politikwissenschaft und Deutsche Philologie mit dem Schwerpunkt Diskurstheorie und -analyse studiert und ihr Studium mit einer Arbeit über „Narrative im politischen Diskurs“ abgeschlossen.

IASS STUDY

Juni 2019

Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS)

Das IASS forscht mit dem Ziel, Transformationsprozesse hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft aufzuzeigen, zu befördern und zu gestalten, in Deutschland wie global. Der Forschungsansatz des Instituts ist transdisziplinär, transformativ und ko-kreativ: Die Entwicklung des Problemverständnisses und der Lösungsoptionen erfolgen in Kooperationen zwischen den Wissenschaften, der Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. Ein starkes nationales und internationales Partnernetzwerk unterstützt die Arbeit des Instituts. Zentrale Forschungsthemen sind u.a. die Energiewende, aufkommende Technologien, Klimawandel, Luftqualität, systemische Risiken, Governance und Partizipation sowie Kulturen der Transformation. Gefördert wird das Institut von den Forschungsministerien des Bundes und des Landes Brandenburg.

Adresse:
Berliner Straße 130
14467 Potsdam
Tel: +49 (0) 331-28822-340
Fax: +49 (0) 331-28822-310
E-Mail: media@iass-potsdam.de
www.iass-potsdam.de

ViSdP:
Prof. Dr. Ortwin Renn,
Geschäftsführender Wissenschaftlicher Direktor

DOI: 10.2312/iass.2019.017

CC BY SA

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

FONA Forschung für nachhaltige Entwicklungen
BMBF

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur