



VORSTELLUNGEN ÜBER DIE ZUKUNFT DES STUTTGARTER MOBILITÄTSSYSTEMS

Eine Leitbildanalyse

Sophia Alcántara, Marco Sonnberger

Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung
www.zirius.eu

Dieser Bericht entstand im Namen des Projektkonsortiums
des Future City Lab_ Reallabor für Nachhaltige
Mobilitätskultur der Universität Stuttgart

Gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft,
Forschung und Kunst Baden-Württemberg

Zusätzlich gefördert durch
das Umweltbundesamt



Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG	4
2.	ZIELSETZUNG	5
2.1.	Definition des Leitbildbegriffs	5
2.2.	Vorhaben und Datengrundlage	6
2.3.	Zentrale Fragestellungen	8
3.	METHODISCHES VORGEHEN	9
3.1.	Inhaltsanalyse des VEK und der entsprechenden Stellungnahmen	9
3.2.	Korrespondenzanalyse.....	10
4.	ERGEBNISDARSTELLUNG	11
4.1.	Darstellung der inhaltsanalytischen Ergebnisse	11
4.1.1.	Wunschprojektionen.....	12
4.1.2.	Machbarkeitsprojektionen.....	13
4.2.	Darstellung des Deutungsraumes der Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen.....	16
5.	DISKUSSION DER ERGEBNISSE	20
6.	FAZIT UND AUSBLICK	21
	LITERATURVERZEICHNIS	23
	ANHANG	25

© Universität Stuttgart
ZIRIUS – Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und
Innovationsforschung
Forschungsprojekt: Future City_Lab – Reallabor für nachhaltige
Mobilitätskultur



Gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft,
Forschung und Kunst Baden-Württemberg



Zusätzlich gefördert durch das Umweltbundesamt





1. Einleitung

Während die Energiewende in Deutschland voranschreitet, bewegt sich im Verkehrssektor relativ wenig. Im Gegenteil: Der Endenergieverbrauch stieg dort zwischen 2005 und 2014 sogar um 1,7% (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2015: 41). Zwar konnte die Energieeffizienz im Verkehrssektor in den letzten Jahren gesteigert werden, jedoch wurden diese Effizienzgewinne durch eine deutlich gestiegene Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr wieder aufgezehrt (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2015: 42). Neben den Energieverbräuchen und den damit assoziierten CO₂-Emissionen erzeugt der Verkehrssektor eine Vielzahl weiterer Problematiken wie Feinstaubbelastung, Staus, Flächenkonkurrenz und -versiegelung usw. Anknüpfend an diesen Problemdruck möchte das „Future City_Lab: Reallabor für eine nachhaltige Mobilitätskultur“, gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg, einen Experimentierraum schaffen, indem innovative Konzepte und Strategien für eine zukünftige, nachhaltigere Mobilitätskultur konzipiert, umgesetzt und beforscht werden. Da die Zukunft auf Basis gegenwärtiger Wert-, Machbarkeits- und Wunschvorstellungen gedacht wird, stellen diese zentrale Analysekategorien dar, um die Zukunftsvisionen einzelner Akteure besser zu verstehen. Hierfür eignet sich die Analyse von Leitbildern, da sich dort die Vorstellungen einzelner Akteure bzw. Akteursgruppen zu einem bestimmten Thema widerspiegeln. Leitbilder geben im Allgemeinen darüber Auskunft, was bestimmte Akteure als gut, richtig, wichtig und wünschenswert erachten. Eine Analyse entsprechender Dokumente sagt daher viel über den gesellschaftlichen Bedeutungshorizont aus, innerhalb dessen eine bestimmte Thematik – in unserem Fall: Die Zukunft der (nachhaltigen) Mobilitätskultur in Stuttgart – verortet ist. Ziel dieser Studie ist es daher, die mobilitätsbezogenen Wert-, Machbarkeits- und Wunschvorstellungen zentraler Akteure aus dem Stuttgarter Mobilitätsbereich anhand einer Dokumentenanalyse zu erheben und ggf. daraus erwachsende Zielkonflikte zu identifizieren. Methodisch orientiert sich die Studie lose an der von de Haan und Kollegen entwickelten Methode der Leitbildanalyse (de Haan et al. 1996).

Im folgenden Abschnitt werden zunächst Definitionen, Zielsetzungen und Datengrundlage der Leitbildanalyse erläutert, bevor im dritten Kapitel das methodische Vorgehen vorgestellt wird. Die Ergebnisse der Analyse werden im vierten Kapitel dargelegt und anschließend in einem größeren Kontext diskutiert (Kapitel fünf). Resümee und Fazit bilden den Schluss (Kapitel sechs).

2. Zielsetzung

2.1. Definition des Leitbildbegriffs

Die Formulierung und Verbreitung von Leitbildern ist eng mit dem Wunsch nach Erneuerung, nach Innovationen verbunden. Sie kommen immer dann zum Tragen, wenn Traditionen überwunden, also beispielsweise alte Verhaltensweisen durch neue abgelöst werden sollen. Interessant dabei ist, dass es keine exakte Vorstellung davon gibt, was Leitbilder sind und was sie beinhalten sollen. Man geht davon aus, dass es jeder versteht, obwohl der Anwendungsbereich für die Bezeichnung Leitbild von einer Sammlung visionärer Gedanken bis hin zu strategischen Orientierungsgrößen reicht (de Haan et al. 1996: 292). Insgesamt haben Leitbilder eine wahrnehmungsstrukturierende, orientierende, motivierende und handlungsregulierende Funktion (Giesel 1999: 4), das heißt sie reduzieren die Komplexität der Welt für das Individuum und für Sozietäten¹ und enthalten verdichtete Vorstellungen von übergeordneten, von einer Gemeinschaft geteilten Zielen (de Haan 2001: 69; de Haan et al. 1996: 293). Allerdings sind Leitbilder weder statisch, noch in sich homogen. Sie können sich im Laufe der Zeit verändern und auch komplett erneuert werden. Die Inhalte und Ziele sind differenziert, teilweise nicht voneinander abgrenzbar und oftmals sogar widersprüchlich (de Haan et al. 1996: 293). Insgesamt kann man zwischen propagierten und echten Leitbildern unterscheiden, wobei ersteres sich auf Leitbilder bezieht, die noch keine Leitbildwirkung entfalten. Im Unterschied zu echten Leitbildern sind diese noch nicht im Denken und Handeln der Akteure verankert (Giesel 2007: 73, 78-79).

Für Leitbilder in der Politik gilt, dass sie häufig dann Verwendung finden, wenn mehrere Politikfelder angesprochen werden oder sogar die Grenze des politischen Felds erreicht wird (Giesel 2007: 63). Seit dem Ende der 80er Jahre begreift die Umweltpolitik Leitbilder als Teil von „umweltpolitischen Zielsystemen“ (Kiemstedt 1990: 46-47). Speziell der Leitgedanke der nachhaltigen Entwicklung ist seit dem so genannten Brundtland-Bericht 1987 allgegenwärtiger Gegenstand in der umwelt- und entwicklungspolitischen Debatte und wird 1994 vom Sachverständigenrat für die Umweltpolitik der Zukunft als Leitbild erklärt (Giesel 2007: 69).

Aber auch innerhalb der Politikwissenschaften (und damit innerhalb der Politik) gibt es keinen einheitlichen Leitbildbegriff. Als Minimalkonsens kann folgende Bestimmung gesehen werden: Leitbilder stellen „langfristig angestrebte, übergeordnete Ziel- bzw. Wertvorstellungen [...dar], die in aller Regel noch keine Aussagen über die

¹ Mit Sozietät sind Gemeinschaften in einer Kultur gemeint, welche durch gleiche oder ähnliche Intentionen und Grundorientierungen geprägt sind (de Haan et al. 1996: 293).

hierfür notwendigen konkreten Maßnahmen zur Erreichung machen“ (Giesel 2007: 77). In der Regel gelten Leitbilder in diesem Kontext als realisierbar, weswegen sie oftmals mit einem hierarchischen Zielsystem verbunden sind und ihre Umsetzung aktiv verfolgt wird.

2.2. Vorhaben und Datengrundlage

Im Rahmen des Arbeitspaketes 1.3 des „Future City_Lab – Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“² sollten alle verschriftlichten Mobilitätsleitbilder³ analysiert werden, die sich a) auf die Stadt Stuttgart beziehen, b) aktuell sind, das heißt noch heute formale Gültigkeit besitzen und nicht älter als 10 Jahre sind, c) von Politik, Verwaltung oder weiteren Stakeholdern formuliert wurden und sich d) umfassend mit dem Thema Mobilität beschäftigen. Letzteres bedeutet, dass nicht nur auf eine bestimmte Verkehrsart wie z.B. Schienenverkehr fokussiert wird, sondern verschiedene Mobilitätsaspekte thematisiert werden.

Eine umfassende Internetrecherche hatte zum Ergebnis, dass außer dem „Verkehrsentwicklungsplan 2030“ (kurz: VEK) der Stadt Stuttgart (inklusive des „Aktionsplans nachhaltig mobil in Stuttgart“) keine weiteren, konkret ausformulierten Leitbilder anderer Stakeholder verfügbar waren, die den hier zugrunde gelegten Auswahlkriterien entsprachen. Auch auf schriftliche Nachfrage bei zentralen Stakeholdern (z.B. ADAC, ADFC, BUND, SSB, VVS etc.) konnten keine weiteren Leitbilder identifiziert werden.

Abweichend von den bereits eingangs erwähnten Definitionen von Leitbildern in der Politikwissenschaft, werden im VEK auch konkrete Umsetzungsmaßnahmen vorgeschlagen. Dennoch bleibt das VEK nach eigener Aussage „eine Leitlinie, ein Handlungsrahmen“, das eine „Priorisierung erforderlicher investiver, betrieblicher und ordnungs-politischer Maßnahmen ermöglicht“ (VEK 2013: 3-5), jedoch nicht beinhaltet. Da sich die Verkehrsplanung der nächsten Jahrzehnte am VEK orientieren soll, kann man bei diesem Dokument durchaus von einem Leitbild sprechen.

Die Stadt Stuttgart hat 2010 einen ersten Entwurf des VEK 2030 „zur Beteiligung der Öffentlichkeit“ vorgelegt und um Stellungnahmen von Stakeholdern gebeten. 23 unterschiedliche Akteure – darunter auch drei Bürger – haben entsprechende Stellungnahmen vorgelegt. Um die Bandbreite an unterschiedlichen Meinungen und Positionen abbilden zu können, wurden zusätzlich zum VEK sämtliche verfügbaren Stellungnahmen unterschiedlicher Stakeholder in die Analyse

² Nähere Informationen zum Projekt finden sich hier: <http://www.uni-stuttgart.de/reallabor-nachhaltige-mobilitaetskultur>.

³ Leitbilder basieren auf einem oder mehreren konstruierten Zukunftsbildern und enthalten somit utopische Elemente.



miteinbezogen. Letztendlich wurden die folgenden Dokumente berücksichtigt:

- Die vorläufige Endversion⁴ des Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 der Stadt Stuttgart von 2013, inklusive des „Aktionsplans nachhaltig Mobil in Stuttgart“⁵.
- Die öffentlich zugänglichen Stellungnahmen unterschiedlicher Stakeholder zur Vorgängerversion des VEK (Titel: „Entwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit“) aus dem Jahr 2010

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über alle analysierten Dokumente:

Tabelle 1: Übersicht über die analysierten Dokumente

Dokumententitel	Verfasser
<i>Verkehrsentwicklungsplan 2030</i> , (Initiator OB Schuster, Stand: 2013) inklusive des „ <i>Aktionsplan nachhaltig Mobil</i> “ (Initiator OB Kuhn, Stand 2013).	Stadt Stuttgart unter OB Schuster/OB Kuhn
Stellungnahme zum VEK: Pro Bahn	Fahrgastverband Pro Bahn
Stellungnahme zum VEK: Klima und Umweltschutzbündnis (KUS)	KUS, VCD
Stellungnahme zum VEK: BUND	BUND Kreisverband Stuttgart, inklusive Stellungnahme des LNV zum Generalverkehrsplan BW
Stellungnahme zum VEK: Arbeitskreis ÖPNV	Stammtisch „Arbeitskreis ÖPNV“
Stellungnahme zum VEK: Blindenverband	Blindenverband
Stellungnahme zum VEK des Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.	Stellvertretender Sprecher des LNV, Arbeitskreis Stuttgart
Stellungnahme zum VEK: Daimler	Daimler AG
Stellungnahme zum VEK: Haus und Grund	Haus und Grund
Stellungnahme zum VEK: IHK Region Stuttgart	IHK Region Stuttgart
Stellungnahme zum VEK: Immobilienbrief der Stadt Stuttgart	Herausgeber des Immobilienbrief Stuttgart

⁴ Nach grundlegender Überarbeitung auf Basis von Ergebnissen aus der Bürgerbeteiligung und Stellungnahmen von verschiedenen Stakeholdern.

⁵ Der „Aktionsplan nachhaltig mobil in Stuttgart“ ist Teil des VEK. Er wurde nach dem Wechsel des Oberbürgermeisters im Jahr 2013 ergänzt.



Auch wenn sich die Inhalte der Stellungnahmen auf die Vorgängerversion von 2010 beziehen und teilweise in die überbreitete Version von 2013 eingeflossen sind, zeigen sie dennoch die Bandbreite an Meinungen, Ziel- und Wertvorstellungen auf, die unterschiedliche Stakeholder zum Thema zukünftige Mobilität in Stuttgart haben. Aus der Stellungnahme der Stadt zu den Vorschlägen (Stadt Stuttgart 2013b – Anlage 2 GRDRs 979/2013) geht hervor, dass einige grundlegende Änderungswünsche der Stakeholder, z.B. nach stärkerer Priorisierung in die eine oder andere Richtung, seitens der Stadt nicht übernommen wurden. Darüber hinaus sind die Konzepte „Nahverkehrsabgabe“ sowie „City-Maut“ kein Bestandteil der späteren, hier analysierten Form des VEK. Die Stadt begründet dies folgendermaßen: „Für die Region Stuttgart ist festzustellen, dass der Einsatz preispolitischer Maßnahmen derzeit weder in der Gesellschaft noch in der Politik diskutabel, konsensfähig oder gar umsetzbar wäre. Das Thema ist daher nicht mehr Bestandteil des VEK.“ (Stadt Stuttgart 2013a: 2). Insgesamt kann festgehalten werden, dass bis auf das Streichen der finanziellen Steuerungselemente sowie einiger kleinerer Ergänzungen keine allzu großen Abweichungen zwischen der Vorgänger und der vorläufigen Endversion des VEK 2030 festzustellen sind und die grundlegenden Spannungslinien zwischen den Akteuren auch in den hier analysierten Dokumenten bestehen bleiben.

2.3. Zentrale Fragestellungen

Bei der Analyse des VEK und den damit assoziierten Stellungnahmen sollen wertbezogene Vorstellungen über wünschbare Mobilitätszukünfte (Wunschprojektionen) verschiedener Stakeholder und die damit verbundenen Handlungswünsche bzw. -empfehlungen dargestellt und analysiert werden. Mit Handlungsempfehlungen sind hier keine konkreten Maßnahmen gemeint, sondern Aussagen über Vorstellungen, die zukünftig umzusetzen wären (Machbarkeitsprojektionen). Insbesondere gilt es dabei, diese Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen, auf die in den unterschiedlichen Stellungnahmen sowie im VEK Bezug genommen wird, vergleichend zu betrachten. Folgende Leitfragen liegen der Analyse zu Grunde:

- a. Welche *Wunschprojektionen* – d.h. Vorstellungen darüber, was wünschenswert ist (de Haan et al. 1996: 294) – werden in den Stellungnahmen sowie im VEK genannt?
- b. Welche *Machbarkeitsprojektionen* – d.h. Vorstellungen darüber, was tatsächlich erreicht werden soll (de Haan et al. 1996: 294) – werden jeweils genannt?
- c. Welche Zielkonflikte werden dabei deutlich?

3. Methodisches Vorgehen

3.1. Inhaltsanalyse des VEK und der entsprechenden Stellungnahmen

Die Dokumentenanalyse erfolgt in Anlehnung an die Leitbildanalyse der Forschungsgruppe Umweltbildung der FU Berlin. Die Leitbildanalyse stellt ein qualitatives und rekonstruktives Instrument zur Inhaltsanalyse dar (de Haan 2001: 96). Üblicherweise wird diese Methode angewendet, um Leitbilder auf Basis von Interviewprotokollen zu erfassen und zu rekonstruieren. Dabei geht der Ansatz davon aus, dass die Leitbilder den Mitgliedern einer Sozietät nicht immer vollkommen bewusst sind. Die Methode wurde bereits auf weitere Bereiche angewandt und weiterentwickelt. Beispielsweise wurden die diskursiven Inhalte eines Kongresses zum Thema Ökologie, Gesundheit und Risiko (de Haan et al. 1996: 291-293) oder auch pädagogische Leitbilder für die außerschulische Umweltbildung (Giesel 1999) inhaltsanalytisch untersucht.

Da es sich bei der vorliegenden Analyse nicht um eine Rekonstruktion von impliziten Leitbildern aus Interviews oder Gesprächsprotokollen handelt, sondern diese bewusst formuliert wurden, wurde sowohl die Methodik der Leitbildanalyse als auch die Kategorienbildung im Sinne der in Kapitel 2.3 vorgestellten Fragestellungen angepasst.

Die klassische Leitbildanalyse erfolgt in unterschiedlichen Prozessschritten (de Haan 2001: 96): In einem ersten Schritt werden die so genannten konstituierenden Kategorien erster Ordnung zur Entwicklung eines Interviewleitfadens verwendet. Es werden dabei die folgenden Kategorien erster Ordnung unterschieden, die laut de Haan et al. (1996) konstitutive Merkmale jeder Art von Leitbild sind (de Haan 2001: 86-87): Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen, semantische Sukzessionen, coenästhetische Resonanzen, sozietätstiftende Imaginationen, perspektivische Synchronisation sowie perspektivische Desynchronisation⁶. Dann werden Interviews mit den entsprechenden Akteuren, deren implizites Leitbild rekonstruiert werden soll, durchgeführt. Da entsprechend unserer Fragestellung für uns allein die Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen relevant waren, wurden die anderen Kategorien im Rahmen unserer Analyse außer Acht gelassen. Außerdem nutzten wir anstatt

⁶ Zur Erläuterung der einzelnen Begriffe: Semantische Sukzession = Wechsel zwischen anschaulichen Metaphern mit abstrakten Begriffen; coenästhetische Resonanzen = Ausdrucksformen, die Affekte kenntlich machen; sozietätstiftende Imaginationen = gemeinschaftsbildende Metaphern, Symbole, Narrationen, Schlagworte etc.; perspektivische Synchronisation = konsensbildende, basale Überzeugungen; perspektivische Desynchronisation = Abgrenzung von bestimmten, basalen Überzeugungen.



verschriftlichten Interviewmaterials die bereits zuvor genannten Dokumente für unsere Analyse.

Der zweite Schritt umfasst die Erarbeitung eines Kategorienschemas und die Codierung des Datenmaterials. Die theoretisch hergeleiteten Kategorien erster Ordnung werden hierbei thematisch ausdifferenziert. Dies erfolgt induktiv am Datenmaterial. So werden die Kategorien erster Ordnung um weitere Subkategorien ergänzt (Kategorien zweiter, dritter und vierter Ordnung), um zu einem möglichst ausdifferenzierten Kategorienschema zu gelangen, anhand dessen das Datenmaterial codiert werden kann. Dies deckt sich mit unserem Vorgehen. Nach Erstellung des Kategorienschemas und der anschließenden Codierung wurde das Datenmaterial mit Hilfe der zusammenfassenden Inhaltsanalyse nach Mayring (2008) ausgewertet. Die Bearbeitung des Datenmaterials erfolgte dabei mit Hilfe des Computerprogramms MAXQDA.

Bei der klassischen Leitbildanalyse schließen an die beiden genannten Schritte noch weitere an (Formulierung von Leitbildmodulen, faktorenanalytische Aggregation der Leitbildmodule, Erarbeitung möglichst homogener, narrativer Leitbilder etc.) (de Haan 2001: 96). Dies soll an dieser Stelle jedoch nicht vertieft werden, da es uns nicht um die Ausarbeitung eines Leitbildes ging sondern darum, den Deutungsraum unterschiedlicher Vorstellung über das zukünftige Mobilitätssystem aufzuspannen.

3.2. Korrespondenzanalyse

Um die inhaltsanalytischen gewonnen Ergebnisse der Leitbildanalyse (siehe Kapitel 4.1) verdichten und einfacher interpretieren zu können, wurde auf Basis dieser Ergebnisse eine Korrespondenzanalyse gerechnet. Eine Korrespondenzanalyse⁷ ist ein multivariates Analyseverfahren für kategoriale Daten – meist nominale Daten – zur vereinfachten Visualisierung von Datentabellen (Blasius 1987: 172; Backhaus et al. 2011b: 270). Sie ist ein induktives Verfahren, das der Komplexitätsreduktion dient. Die Aufgabe der Korrespondenzanalyse besteht darin, „[...] zwei Gruppen von qualitativen Merkmalen (bzw. Merkmalskategorien), deren Häufigkeiten sich in einer Kreuztabelle anordnen lassen, in einem gemeinsamen Raum (joint space) grafisch darzustellen“ (Backhaus et al. 2011b: 274). Aus den Zeilen- und Spaltenprofilen der Kreuztabelle errechnet die Korrespondenzanalyse die Lage der Zeilen- und Spaltenelemente im Korrespondenzraum. Damit die visuelle Darstellung anschaulich bleibt, wird üblicherweise eine zweidimensionale Lösung angestrebt. Die mathematische Durchführung einer Korrespondenzanalyse erfolgt in drei Schritten: a) Standardisierung der Daten, b) Extraktion der Di-

⁷ Ausführliche Beschreibungen der Korrespondenzanalyse finden sich bei Blasius (2001) und Greenacre (1984, 2007).

mensionen und c) Normalisierung der Koordinaten (Backhaus et al. 2011a: 551). Bei der Interpretation der Ergebnisse einer Korrespondenzanalyse wird üblicherweise auf die folgenden Aspekte rekurriert (Backhaus et al. 2011b: 295-297):

- a. Wichtigkeit und Interpretation der Dimensionen: Erklärte Streuung und Betrachtung der extremen Elemente auf der jeweiligen Dimension
- b. Distanzen der Elemente zum Nullpunkt: Der Nullpunkt repräsentiert das Durchschnittsprofil. Je näher sich ein Element am Nullpunkt befindet, desto durchschnittlicher ist es.
- c. Distanzen zwischen Spalten- bzw. Zeilenelementen: Je weiter zwei entsprechende Spalten- bzw. Zeilenelementen voneinander entfernt sind, desto unähnlicher sind sie sich. Die Interpretation der Distanzen zwischen Zeilen- und Spaltenelementen ist allerdings problematisch und sollte – zumindest bei einem symmetrischen Normalisierungsverfahren wie es hier verwendet wurde – nicht vorgenommen werden, da die Chi-Quadrat-Distanzen zwischen Spalten- und Zeilenprofilen nicht definiert sind.

Mit Hilfe der Korrespondenzanalyse konnten zentrale mobilitätsrelevante Positionen, bestehend aus einer Vermengung von Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen, sowie latente Dimensionen innerhalb des Datenmaterials identifiziert werden (siehe hierzu Kapitel 4.2).

4. Ergebnisdarstellung

Im Folgenden werden zunächst die Oberkategorien und die entsprechenden Subkategorien dargestellt, bevor dann im zweiten Teil die Ergebnisse der Korrespondenzanalyse, welche auf der zuvor durchgeführten Inhaltsanalyse beruht, dargestellt werden.

4.1. Darstellung der inhaltsanalytischen Ergebnisse

Die Darstellung der identifizierten Subkategorien erfolgt jeweils getrennt nach den beiden Metakategorien Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen. Da es sich hier um ein qualitatives Vorgehen handelt, kann aus der Anzahl der Nennungen einer Subkategorie nicht direkt auf deren Wichtigkeit geschlossen werden. Um dennoch einen Eindruck von der Häufigkeit, mit der eine entsprechende Subkategorie in den analysierten Dokumenten genannt wurde, geben zu können, wird jeweils in Klammern angegeben, bei wie vielen Dokumenten die entsprechende Kategorie vercodet wurde. Ein entsprechendes *Sternchensymbol zeigt an, ob darunter auch das VEK als Referenzdokument war.



4.1.1. Wunschprojektionen

Die folgenden Subkategorien zu den Wunschprojektionen bezeichnen grundsätzliche Wertvorstellungen. Beim Codieren wurde folgendes beachtet: Es wurden alle Passagen codiert, die Ziele/Vorstellungen enthalten, die eindeutig in die Zukunft gerichtet sind, aber noch keine eindeutigen Hinweise auf die Umsetzung enthalten. Diese Passagen wurden oft durch die Wörter „müssen“ und „sollen“, „brauchen“ oder „benötigen“ begleitet oder wurden auch im Text selbst (zukünftige) als Fragestellungen, Ziele oder Vorstellungen bezeichnet.

Sicherheit: Unter diese Kategorie wurden zum einen Aussagen zusammengefasst, die Aspekte persönlicher Sicherheit thematisieren und dabei sowohl gruppenspezifisch (z.B. Kinder, Senior, Fußgänger, Radfahrer) als auch ortsspezifisch (z.B. Gestaltung der Orte, Wege, Unterführungen zur Vermeidung von Kriminalität) argumentieren. Zum anderen beinhaltet diese Kategorie Aussagen zum Thema Verkehrssicherheit. Die damit verbundenen Anforderungen und Vorschläge beziehen sich auf die Gestaltung der Stadträume, auf die Ausstattung und Konstruktion der Verkehrsmittel sowie der entsprechenden Infrastrukturen (Fahrscheinautomaten, Rampen etc.). (4*)

Lebensqualität: Hierunter fallen Aussagen, die sich auf eine Steigerung der Wohnqualität oder auf eine allgemeine Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raums beziehen. Grundlegend dabei ist die Vorstellung, dass der öffentliche Raum stärker Leben und soziale Teilhabe ermöglichen soll und die Anforderungen und Bedürfnisse des Autoverkehrs dabei in den Hintergrund rücken müssen. Im Mittelpunkt stehen hierbei die Forderungen nach mehr „Langsamverkehr“. Diese Position wird oft mit mehr oder weniger offensiven Forderungen nach aktiven Steuerungs- und Veränderungsmaßnahmen verbunden. (5*)

Funktionalität: Diese Aussagen beziehen sich auf eine möglichst funktionale Gestaltung des Mobilitätssystems. Der Grundtenor dabei ist, dass alles fließen muss (speziell der Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr). Dabei wird betont, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in bestimmten Situationen alternativlos ist und deshalb nicht behindert werden darf. Entsprechende Aussagen beziehen sich außerdem auch auf die Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel. Effizienz und Kosten-Nutzen-Abwägungen spielen hier eine große Rolle. (2*)

(Soziale) Gerechtigkeit: Hierunter fallen Aussagen, die sich zum einen darauf beziehen, dass allen Bürgerinnen und Bürgern der Zugang zu Mobilität ermöglicht werden soll. Andererseits wird hierunter eine gerechte Verteilung der finanziellen Belastungen für den MIV sowie ÖPNV zwischen Nutzern und Nichtnutzern verstanden.



Die Kosten-Nutzen-Bilanz wird dabei jedoch sehr unterschiedlich ausgelegt: so sehen die einen eine unverhältnismäßig hohe, ungerechte Belastung der PKW-Halter, während die anderen eher die Allgemeinheit als durch die Kosten des MIV benachteiligt ansehen. Der Wert der Gerechtigkeit wird damit aus unterschiedlicher Richtung in Stellung gebracht, um wahrgenommene Ungerechtigkeiten anzuprangern. (4*)

(Wahl-) Freiheit: Auch auf den Wert der Freiheit wird in ganz unterschiedliche Argumentationslinien Bezug genommen. Manche Stellungnahmen betonen, dass die freie Verkehrsmittelwahl durch die Forderung nach sozialer Gerechtigkeit und entsprechenden Umverteilungsmaßnahmen konterkariert würde. In die gleiche Richtung tendieren auch Aussagen, welche die Freiheit der Bürgerinnen und Bürger vor staatlichen Eingriffen schützen wollen und sich deshalb gegen die Abgabe von Gebühren und Beschränkung von wahrgenommenen Rechten (z.B. Parkraummanagement) wehren. Unter diese Kategorien fallen jedoch auch Argumente für die (Bewegungs-)Freiheit von (Schul-)Kindern. (5*)

Umweltschutz: Hierbei wird beispielsweise die wahrgenommene Notwendigkeit thematisiert, den MIV zu reduzieren, um so der Verantwortung gegenüber nachfolgenden Generationen gerecht zu werden und einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität zu leisten. Als Unterziele werden Ressourcenschonung, Klimawandelvermeidung, Verringerung des Flächenverbrauchs usw. genannt. In den entsprechenden Dokumenten werden Umwelt- und Klimaschutz als zentrale Leitlinie für die zukünftige Entwicklung der Mobilität und aller dazugehörigen Maßnahmen ausgegeben. (4*)

Wirtschaftlichkeit: Inhaltlich wird damit meistens die Forderung nach einer gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur für den MIV und den Güterverkehr verbunden und Maßnahmen zur Begrenzung des MIV abgelehnt. Mobilität soll möglichst wirtschaftlich, d.h. zu möglichst geringen ökonomischen Kosten, bereitgestellt werden. Eine Stellungnahme bezieht sich konkret auf die angeblich fehlende Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Auf den Wert Wirtschaftlichkeit wird auch im Zusammenhang mit der Forderung nach ökonomischer Nachhaltigkeit bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen verwiesen. (3*)

4.1.2. Machbarkeitsprojektionen

Im Gegensatz zu den eben dargelegten Wunschprojektionen wurden unter der Kategorie der Machbarkeitsprojektionen Aussagen codiert, welche ihre Zielvorstellung direkt mit einem Vorschlag für einen konkreten Weg oder eine Herangehensweise verknüpfen und dadurch die Machbarkeit betonen.

Gleichberechtigte Förderung aller Verkehrsmittel: Diese Kategorie enthält zwei Aussagen, die auf das gleiche Ziel verweisen, dabei je-

doch die Unterschiedlichkeit in der Wahrnehmung bezüglich des Status Quo deutlich machen. Während die eine Stellungnahme keine weitere einseitige Bevorzugung alternativer Mobilitätsformen zu Lasten des PKW und Güterverkehrs fordert, verlangt die andere Stellungnahmen weitere Maßnahmen, um das Ziel eines gleichberechtigten Modal Splits von 1/3 Radverkehr, 1/3 Fußverkehr und 1/3 PKW zu verwirklichen. (2)

Verringerung Flugverkehr: Aussagen in dieser Kategorie nehmen darauf Bezug, dass das Flugaufkommen reduziert oder zumindest nicht weiter gesteigert werden soll. (2)

Mobilitätsmanagement etablieren/ausbauen: Diese Aussagen, welche primär aus dem VEK stammen, beziehen sich auf Konzepte, Maßnahmen und Voraussetzungen (z.B. Daten sammeln) zur Steuerung des Verkehrs, mit dem Ziel, den MIV deutlich zu reduzieren. Folgende konkretere Aspekte wurden dabei genannt:

- Einstellen eines Mobilitätsmanagers sowie Einrichten einer Mobilitätszentrale (1*),
- Ausbau des Parkraummanagements (2*),
- Ausbau des betrieblichen sowie schulischen Mobilitätsmanagements (1*),
- Vernetzung von Verkehrsmitteln (insbesondere durch Bereitstellung von Echtzeitinformationen) (1*).

Kinderfreundliche Verkehrsplanung: Hierbei steht die Argumentation im Vordergrund, dass Kinder ähnlich wie Senioren besondere Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Barrierefreiheit haben. Diese zu erfüllen, gelingt durch eine Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und erfordert zum Beispiel die Reduzierung von Parkplätzen in verkehrsberuhigten Bereich sowie besondere Verkehrsmaßnahmen rund um Schulen. (1*)

Stärkung von Sharing-Konzepten: Das VEK spricht sich für die Stärkung von Sharing-Konzepten im Mobilitätsbereich aus. Damit verbunden ist die Hoffnung auf einen Rückgang an PKWs. Auf den Stadtraum bezogen, sollen mehr Shared-Space-Plätze etabliert werden, ebenfalls mit dem Ziel, die Gleichberechtigung unterschiedlicher Verkehrsmittel auch im Stadtbild sichtbar zu machen. (1*)

Organisation des Wirtschaftsverkehrs: Die Aussagen über die Art und Weise, wie der Wirtschaftsverkehrs organisiert werden soll, variieren:

- Güterverkehr: Schiff und Schiene sollen bevorzugt und der Hafen als Logistikzentrum ausgebaut werden. Insgesamt sollen die unterschiedlichen Verkehrsträger vor allem effizient vernetzt werden (2*).
- Um die Belastungen durch den Güterverkehr zu minimieren und gleichzeitig den Wirtschaftsverkehr nicht zu beeinträchtigen, möchte



das VEK eine gute Erreichbarkeit der Gewerbegebiete gewährleisten und effektive Logistikkonzepte etablieren. In Bezug auf die „letzte Meile“ kommt es vor allem in Mischgebieten zu konkurrierenden Nutzungsansprüchen (Einkaufs- und Lebensqualität vs. Wirtschaftsverkehr). Dabei fordert eine Stellungnahme, dass der Straßenraum stärker als Wirtschaftsraum definiert werden müsse, um Zielkonflikte zu vermeiden. (2*)

Stärkung Radverkehr: Das Ziel, den Anteil des Radverkehrs zu steigern, soll vor allem durch eine Verbesserung der Infrastruktur (z.B. durch durchgängige Radverkehrswege, gute Beschilderung, sichere und adäquate Unterstellmöglichkeiten etc.) aber auch durch das Angebots von Leihrädern mit und ohne elektrischem Antrieb erreicht werden. Dabei variieren die Zielgrößen, die erreicht werden sollen: teilweise wird keine konkrete Zahl genannt, eine andere Stellungnahme zielt dagegen auf einen Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 12% (langfristig 20%) ab, während eine weitere Stellungnahme einen Vorrang des Radverkehrs (sowie des ÖPNVs und der Fußgänger) vor dem MIV fordert. (5*)

Stadt der kurzen Wege: Das VEK verweist auf die Umsetzung der Charta von Leipzig („kompakt, urban und grün“) und zielt dabei auf eine Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums (sowie Steigerung der Lebensqualität) durch Nutzungsmischungskonzepte ab. Hierbei geht es vor allem um stadtplanerische Elemente und den Anspruch, dass möglichst alles in der Stadt mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar sein soll. (3*)

Fußgängerfreundlichkeit erhöhen: Hierunter fallen Aussagen, die auf attraktive, abwechslungsreiche, adäquat gekennzeichnete, sichere und barrierefreie Fußwege abzielen. Diese Forderung wird von vielen Stellungnahmen unterstützt, auch wenn die damit zusammenhängenden Maßnahmen und konkreten Zielwerte (beispielsweise Vorrang vor MIV) variieren. (6*)

Stärkung des ÖPNV: Durch Ausbau und attraktive Gestaltung soll der ÖPNV zur vollwertigen Alternative zum MIV werden. Es wird dabei betont, dass dies besonderer finanzieller Förderung bedarf. Einige Stellungnahmen fordern, an den ÖPNV stärker ökologische als betriebswirtschaftliche Bewertungsmaßstäbe anzulegen. Viele Themen wie Stadtentwicklung, Verkehrssteuerung, Parkraummanagement beziehen sich auf einen Ausbau des ÖPNVs. Das Thema ÖPNV wird von allen „Richtungen“ aufgegriffen, wobei die Bezüge sehr unterschiedlich sind: Sie reichen von der Forderung nach umfassender Finanzierung des ÖPNV bis hin zur Feststellung, dass der ÖPNV aus betriebswirtschaftlicher Sicht völlig unwirtschaftlich sei. (6*)

Emissionsreduktion: Hier vercodete Aussagen beziehen sich auf die Themen Luftreinhaltung, Lärminderung, Verringerung von CO₂-

Emissionen und Feinstaubreduktion. Argumentativ wird in diesen Aussagen immer wieder auf den Wert der Lebensqualität verwiesen. (5*)

Förderung E-Mobilität: Eine Stellungnahme verbindet dieses Ziel mit dem Zusatz, E-Mobilität nur mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu fördern. Des Weiteren sei es Aufgabe der Stadt, eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, z.B. Ladesäulen. Insgesamt wird dem Thema in den einzelnen Stellungnahmen unterschiedliche Priorität beigemessen. Ein weiterer inhaltlicher Aspekt bezieht sich auf die Förderung von Elektrobussen. (5*)

Verflüssigung des Verkehrs: Hierbei wird als Ziel genannt, Staus zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren. Einige Stellungnahmen verknüpfen dies mit der Forderung nach Aus- und Neubau von Straßen, während das VEK dieses Ziel immer in Relation zu anderen Zielen setzt, wie z.B. der Verringerung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt. (3*)

Vermeidung von Autoverkehr: Die Reduktion des MIV wird oft als Begründung (oder Zielgröße) für bestimmte Einzelmaßnahmen genannt – z.B. in Zusammenhang mit stadtplanerischen Aktivitäten oder der Konzeption von Quartieren, dem Parkraummanagement oder der Förderung des ÖPNV. Die Intensität der Forderungen nach Reduktion des MIV fällt allerdings sehr unterschiedlich aus. (7*)

Kooperation: Hierunter fallen Forderungen, dass alle (oder zumindest bestimmte) mobilitätsrelevante Akteure besser zusammenarbeiten sollten (z.B. Städte und Landkreise, einzelne Mobilitätsdienstleister, Unternehmen und Kommunen, Unternehmen und Mobilitätsdienstleister usw.). Es werden auch konkrete Beispiele für Kooperationsformen wie beispielsweise das Radforum genannt. Die Vorstellungen bezüglich der konkreten Ausgestaltung der Kooperation fallen jedoch auch hier wieder sehr unterschiedlich aus. (5*)

Aktive Planungs- und Infrastrukturpolitik: Hierbei geht es um Forderungen nach einer aktiven Steuerung der Verkehrsentwicklung durch die Politik unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Steuerungsinstrumente. (2*)

4.2. Darstellung des Deutungsraumes der Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen

Die Berechnung der (einfachen) Korrespondenzanalyse wurde mit Hilfe von SPSS durchgeführt. Es wurden dabei Chi-Quadrat-Distanzen und die symmetrischen Normalisierungsmethode verwendet. Die einzelnen Stellungnahmen wurden als Zeilenelemente und die inhaltsanalytisch identifizierten Wunsch- bzw. Machbarkeitsprojektionen als Spaltenelemente definiert. Die entsprechende Kontingenztafel sowie die Übersichten über die Zeilen- und Spalten-



tenpunkte befinden sich im Anhang. Als Häufigkeiten wurden in die Kontingenztabelle jeweils die Werte „2“, wenn die entsprechende Wunsch- oder Machbarkeitsprojektion in der jeweiligen Stellungnahme genannt wurde, und „1“ bei Nichterwähnung eingetragen⁸.

Die symmetrische Normalisierungsmethode wurde verwendet, da deren graphische Ergebnisse deutlich übersichtlicher und damit leichter zu interpretieren sind als die Ergebnisse der asymmetrischen Methoden. Der Nachteil dabei ist, dass die Distanzen zwischen den Zeilen- und Spaltenpunkten nicht interpretiert werden dürfen (Blasius 2010: 374), da „[...] Chi-Quadrat-Distanzen zwischen einem Zeilen- und einem Spaltenprofil nicht definiert sind“ (Hautz/Bleuel 2011: 216). Es ist allerdings möglich, die Distanzen zwischen den Spalten- und Zeilenpunkten in ihrer Relation zueinander zu interpretieren. Die Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen werden dabei als beschreibendes Element aufgefasst, das die beiden Achsen der graphischen Darstellung der Ergebnisse beschreibt. Die Stellungnahmen können dann anhand der Interpretation der Achsen charakterisiert werden (Hautz/Bleuel 2011: 218-219).

In der graphischen Darstellung der Korrespondenzanalyse (Abbildung 1) sind die Stellungnahmen anonymisiert dargestellt. Die Nummerierung dient lediglich der exakten Bezeichnung für die Interpretation und hat keinerlei Bezug zur Reihenfolge der aufgelisteten Stellungnahmen in Tabelle 1. Wir haben diese Anonymisierung vorgenommen, da es uns nicht darum ging, zu zeigen, welche Stakeholder, welche Position vertreten. Es ging uns lediglich darum, den Deutungsraum unterschiedlicher Vorstellung über das zukünftige Mobilitätssystem aufzuspannen und nachzuzeichnen, welche Positionen, in welcher Form vertreten werden. Es kann außerdem aus der Stellungnahme eines Stakeholders zum VEK nicht auf dessen gesamte mobilitätsbezogene Vorstellungen geschlossen werden. Allerdings ist aus den Stellungnahmen herauszulesen, welche Positionen die einzelnen Stakeholder im VEK stärker vertreten sehen möchten. So kann das inhaltliche Spannungsfeld aufgezeigt werden, innerhalb dessen das VEK sich bewegen muss.

⁸ Bei der Berechnung der einfachen Korrespondenzanalyse mit SPSS ist eine GewichtungsvARIABLE notwendig, die die Häufigkeiten der Zellen der Kontingenztabelle wiedergibt. Da die „0“ als Gewichtungsfaktor von SPSS nicht korrekt verarbeitet werden kann, musste der Wert „1“ für Nichterwähnung verwendet werden. Auf das Ergebnis hat dies jedoch keinerlei Einfluss.

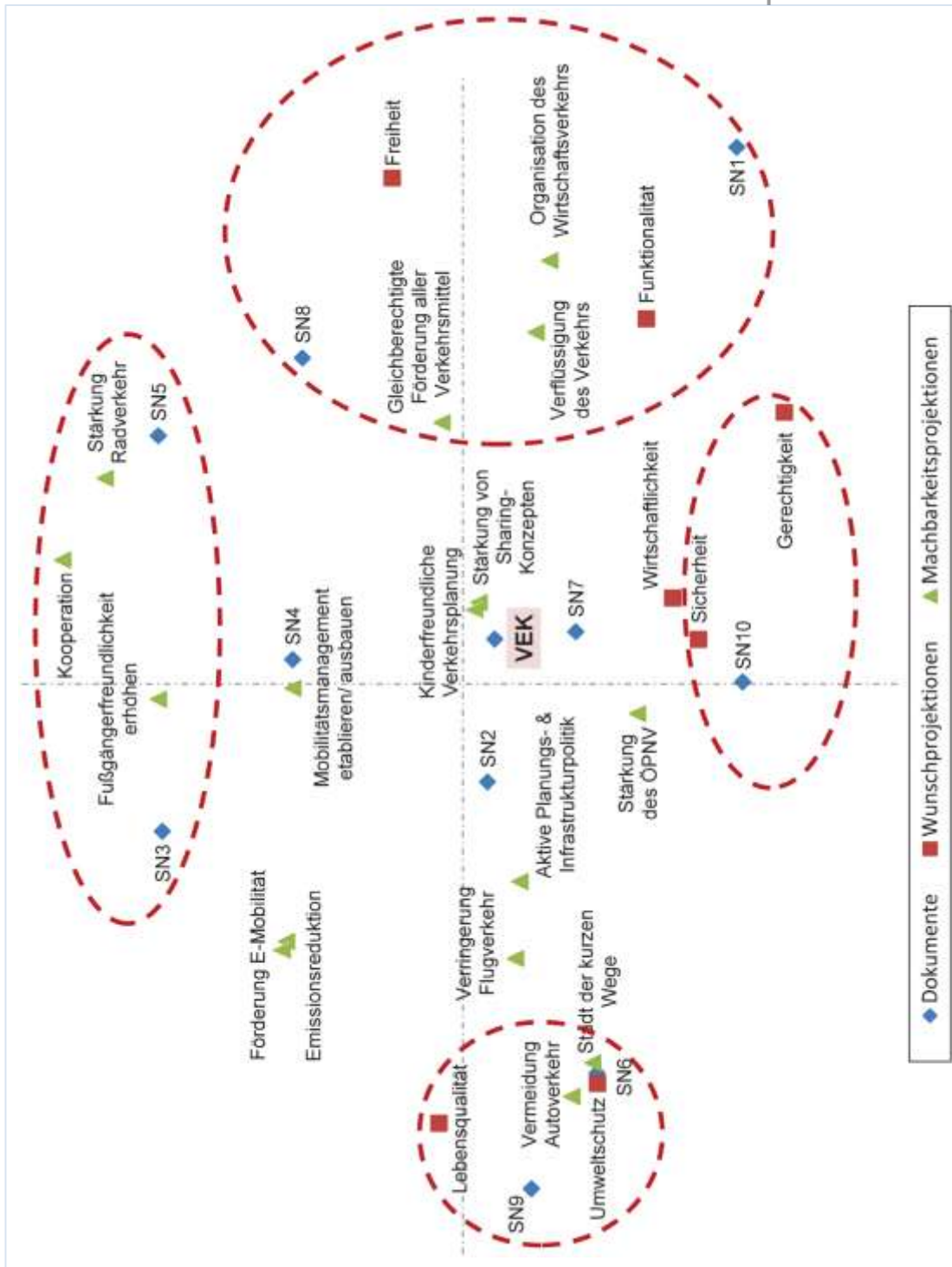


Abbildung 1: Zweidimensionale Darstellung des Korrespondenzraumes

Die horizontale Achse (Dimension 1) erklärt 25,4% der Variation in den Daten, die vertikale Achse (Dimension 2) 19,6%. Beide Dimensionen zusammen erklären damit 44,7% der Variation bzw. der Trägheit der Daten. Eine Darstellung der Trägheitsanteile der einzelnen Dimensionen befindet sich im Anhang.



Dimension 1 wird hauptsächlich durch die Wunschprojektionen „Lebensqualität“ und „Umweltschutz“ sowie durch die Machbarkeitsprojektionen „Vermeidung von Autoverkehr“ und „Stadt der kurzen Wege“ einerseits und durch die Wunschprojektionen „Freiheit“ und „Funktionalität“ sowie durch die Machbarkeitsprojektionen „gleichberechtigte Förderung aller Verkehrsmittel“, „Verflüssigung des Verkehrs“ und „Organisation des Wirtschaftsverkehrs“ andererseits bestimmt (die Beiträge der entsprechenden Spaltenpunkte zur Trägheit der Dimension sind in der Übersicht über die Spaltenpunkte im Anhang jeweils grün markiert). Der eine Pol dieser Dimension umfasst damit ökologische und die Lebensqualität steigernde Bestrebungen, der andere Pol Bestrebungen, die sich auf die Optimierung des Verkehrsgeschehens beziehen, wobei dabei das Primat des Marktes gelten soll. D.h., die einzelnen Verkehrsmittel sollen sich weitestgehend nachfrageorientiert entwickeln können, ohne dass staatlicherseits zu stark reguliert wird. Hier entfaltet sich eine verkehrspolitische Grundproblematik: Umweltschutz und Lebensqualität stehen der wirtschaftlichen Notwendigkeit eines freien Marktes gegenüber. Wie Abbildung 1 zeigt finden sich diese beiden Positionen auch jeweils in einzelnen Stellungnahmen wieder (SN6 und SN9 bzw. SN1 und SN8). Das VEK als zumindest teilweises Synthesedokument aus den einzelnen Stellungnahmen (siehe hierzu auch Kapitel 2.2) greift diese Zielkonflikte auch explizit auf, wenn es heißt:

„Die Sicherstellung der Mobilität bei freier Wahl des Verkehrsmittels bedeutet immer auch, einen Ausgleich unterschiedlicher Interessen vorzunehmen. Zielkonflikte lassen sich dabei nicht vermeiden. Es muss daher immer eine Abwägung für den Einzelfall stattfinden.“ (VEK 2013: 1)

„Mobilität muss sozial gerecht sein, um allen Bürgerinnen und Bürgern Mobilität zu ermöglichen. Gleichzeitig muss gewährleistet sein, dass der Wirtschaftsverkehr funktioniert.“ (VEK 2013: 17)

Dimension 2 ist deutlich schwieriger inhaltlich zu interpretieren, hat jedoch wie eingangs erwähnt eine ähnlich große Bedeutung wie Dimension 1. Diese Dimension wird durch die Machbarkeitsprojektionen „Kooperation“, „Stärkung Radverkehr“ und „Fußgängerfreundlichkeit“ einerseits und durch die Wunschprojektionen „Sicherheit“ und „Gerechtigkeit“ andererseits aufgespannt (die Beiträge der entsprechenden Spaltenpunkte zur Trägheit der Dimension sind in der Übersicht über die Spaltenpunkte im Anhang jeweils grün markiert). Beide Positionen werden jeweils von entsprechenden Stellungnahmen vertreten (SN10 bzw. SN3 und SN5). Der eine Pol umfasst den Wunsch nach einem sicheren und in sozialer Hinsicht gerecht gestalteten Verkehrssystem, während sich der andere Pol auf die konkrete Machbarkeit eines Verkehrssystems, das eine bessere Einbettung von nichtmotorisierten Fortbewegungsweisen ermöglicht. Im Endeffekt stehen hierbei abstrakte Anforderungen an das Mobili-



tätssystem konkreten Möglichkeiten zu dessen Ausgestaltung gegenüber. D.h., diese Dimension spiegelt den Unterschied zwischen „konkreteren“ Stellungnahmen, die eher Machbarkeitsprojektionen adressieren, und „abstrakteren“ Stellungnahmen, die sich eher auf Wunschprojektionen beziehen wieder.

Weitestgehend im Mittelpunkt von Abbildung 1 befindet sich das VEK, da es alle Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen adressiert. Die einzelnen Stellungnahmen kritisieren das VEK aus unterschiedlichen „Richtungen“ und mit unterschiedlichen Begründungen und zeigen somit die Bandbreite an Meinungen zum Thema Verkehr(-sentwicklung) auf. Die weiteren Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen sowie Stellungnahmen, die sich eher im Zentrum Abbildung befinden, tragen jeweils wenig dazu, um die Dimensionen aufzuspannen. Die entsprechenden Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen werden jeweils eher singulär von einzelnen Stellungnahmen adressiert. Interessant ist dabei jedoch, dass es eher die Wunsch- als die Machbarkeitsprojektionen sind, die einen entscheidenden Einfluss auf die einzelnen Dimensionen haben. D.h., verschiedene Positionen scheinen sich eher in unterschiedlichen Wunschprojektionen auszudrücken als in Machbarkeitsprojektionen. Eine Ursache dafür könnte sein, dass sich Wunschprojektionen auf einem höheren Abstraktionsniveau befinden und sich unterschiedliche Machbarkeitsprojektionen auf dieselben Wunschprojektionen beziehen können.

5. Diskussion der Ergebnisse

Die Inhaltsanalyse sowie die Korrespondenzanalyse zeigen, dass hinsichtlich der Vorstellung, wie sich das Mobilitätssystem entwickeln soll, vollkommen unterschiedliche Ideen und Wünsche existieren. Um bestimmte Maßnahmen zu rechtfertigen oder einzelne Positionen zu begründen, wird immer wieder auf zentrale Wertvorstellungen bzw. Wunschprojektionen, wie „Lebensqualität“, „Freiheit“, „Gerechtigkeit“ etc., Bezug genommen. Auf diese Weise wird einzelnen Argumenten normative Geltung verliehen. Der Rekurs auf diesen normativen Bedeutungshorizont erfolgt allerdings zum Teil in gegensätzlicher Weise. Wie bereits dargestellt, verweisen beispielsweise manche Stellungnahmen darauf, dass eine einseitige Förderung des Umweltverbundes ungerecht sei. Während andere Stellungnahmen eine Ungerechtigkeit darin sehen, dass der MIV den Umweltverbund einschränke. Hier prallen unterschiedliche Interpretationen von normativen Wertvorstellungen aufeinander. Es geht jedoch nicht nur um unterschiedliche Auslegungen von einzelnen Wertvorstellungen sondern auch um weitestgehend unvereinbar gegenüberstehende Wertvorstellungen, die zu Zielkonflikten führen. So steht dem Wunsch nach Schutz der Umwelt und entsprechenden, teilweise regulativen Maßnahmen, die Forderung nach einer



Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel und der damit verbundenen, möglichst freien Verkehrsmittelwahl gegenüber. Solche (Ziel-)Konflikte existieren einerseits auf abstrakter Ebene, andererseits aber auch im Hinblick auf die Machbarkeitsebene (Machbarkeitsprojektionen). So scheint beispielsweise eine möglichst flüssige Gestaltung des MIV nur schwer mit einer Reduktion des MIV vereinbar. Diese Zielkonflikte aufzulösen, ist sicherlich nicht immer möglich. Des Weiteren ist es ein Kennzeichen pluraler, moderner Gesellschaften, unterschiedliche Vorstellungen darüber, was „gut“ und „richtig“ ist, zu tolerieren, bei gleichzeitiger Notwendigkeit diese zu integrieren (Habermas 1992). Nichtsdestotrotz erzeugen konkrete und virulenter werdende Probleme, wie Flächenversiegelung, Feinstaub, CO₂-Emissionen etc., einen gewissen Handlungsdruck. Hier stellt sich nun die Frage, wie solche Probleme unter Anerkennung der Legitimität unterschiedlicher Wertvorstellungen gesellschaftlich bearbeitet werden können? Eine Möglichkeit stellen analytisch-deliberative Entscheidungsprozesse dar (Renn 2008). Solche Entscheidungsprozesse zielen darauf ab, unter Einbindung von Stakeholdern, betroffenen Bürgern und Experten möglichst konsensuelle Entscheidungen hinsichtlich einer entsprechenden Problemstellung – in unserem Fall mobilitätsbezogene Probleme – zu treffen. Die Repräsentation der wichtigsten gesellschaftlichen Funktionssysteme – Wirtschaftssystem, Zivilgesellschaft, politisches System und Wissenschaftssystem (Renn 2008: 367) – stellt dabei sicher, dass in solchen Prozessen alle relevanten Argumente, sowohl expressive als auch kognitive und normative (Renn/Webler 1998), vertreten sind. Solche analytisch-deliberativen Entscheidungsprozesse können sowohl auf abstrakter als auch auf konkreter Ebene angesiedelt sein. Das heißt es können zum einen abstrakte Fragen behandelt werden, wie das zukünftige Mobilitätssystem gestaltet sein soll, zum anderen aber auch Fragen mit konkretem Problembezug, z.B. wie mit der Parkplatzproblematik in einem bestimmten Stadtquartier verfahren werden soll. Wie ein solcher analytisch-deliberativer Entscheidungsprozess im Einzelnen auszugestalten und durchzuführen ist, ist jeweils anhand der spezifischen Problemstellung zu entscheiden. Wichtig dabei ist allerdings, dass solche Prozesse fair gestaltet sind, die Kompetenz von Experten eingebunden wird, sie legitimiert (d.h., ein klares Mandat haben) und effizient gestaltet sind (Renn/Webler 1998).

6. Fazit und Ausblick

Durch die Analyse des VEK und der entsprechenden Stellungnahmen wurde deutlich, wie stark sich die Vorstellungen bezüglich der Zukunft der Mobilität bei verschiedenen zentralen Akteuren unterscheiden. Hinter diesen gegensätzlichen Positionen stehen auch divergierende Vorstellungen darüber, welche Rolle das politisch-

administrative System, in diesem Fall die Kommune, bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung einnehmen sollte. Einige Akteure sehen die Rolle der Kommune im Wesentlichen darin, auf eine Verbesserung der Infrastruktur hinzuarbeiten und sich – bei minimaler Einmischung in das Leben der Bürgerinnen und Bürger – auf die Erhaltung und Verbesserung des Status Quo zu konzentrieren. Andere Akteure dagegen verfolgen Ziele, welche u.a. auf eine Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens abzielen. Dazu wird von der Kommune ein stärkeres, teilweise auch steuerungspolitisches Eingreifen gefordert. Diese Konfliktlinien sind nicht neu und verdeutlichen, dass es beim Thema Zukunft der Mobilität um mehr geht, als um den Transport von A nach B. Das Thema berührt grundlegende Wertvorstellungen zu der Frage, wie wir als Gesellschaft leben wollen. Bei der Kommunikation über und beim Design von Strategien zur Änderung des Mobilitätsverhaltens ist es wichtig, diese Heterogenität und Pluralität der entsprechenden Wünsche und Vorstellungen zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Projekts „Future City_Lab: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ wird an diese Leitbildanalyse weiter angeknüpft. Sie bildet eine Grundlage für die Formulierung von unterschiedlichen Zukunftsvisionen, die in einem analytisch-deliberativen Prozess gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und weiter ausgearbeitet werden sollen. Neben den konkreten Ziel- und Machbarkeitsvorstellungen, die in den Dokumenten identifiziert werden konnten, sind vor allem die Unterschiede und Konfliktlinien für die Formulierung der narrativen Zukunftsvisionen besonders relevant.

Literaturverzeichnis

Backhaus, Klaus; Erichson, Bernd; Plinke, Wulff; Weiber, Rolf (2011a): Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. 13., überarbeitete Aufl. Berlin, Heidelberg: Springer.

Backhaus, Klaus; Erichson, Bernd; Weiber, Rolf (2011b): Fortgeschrittene multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. Berlin, Heidelberg: Springer.

Blasius, Jörg (2001): Korrespondenzanalyse. München: Oldenbourg.

Blasius, Jörg (1987): Korrespondenzanalyse : ein multivariates Verfahren zur Analyse qualitativer Daten. In: Historical Social Research 12 (2/3), S. 172-189.

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2015): Die Energie der Zukunft. Vierter Monitoring-Bericht zur Energiewende. Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi).

de Haan, Gerhard (2001): Die Leitbildanalyse. In: Gerhard de Haan, Ernst-Dieter Lantermann, Volker Linneweber und Fritz Reusswig (Hrsg.): Typenbildung in der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung. Opladen: Leske + Budrich, S. 69-106.

de Haan, Gerhard; Kuckartz, Udo; Rheingans, Anke; Schaar, Katrin (1996): Leitbilder im Diskurs um Ökologie, Gesundheit und Risiko – Eine Analyse. In: Gerhard de Haan (Hrsg.): Ökologie – Gesundheit – Risiko. Perspektiven ökologischer Kommunikation. Berlin: Akademie Verlag, S. 291-314.

Habermas, Jürgen (1992): Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Hautz, Peter; Bleuel, Flavia (2011): Die Korrespondenzanalyse zur Auswertung und Visualisierung inhaltsanalytischer Daten. In: Thomas Petersen und Clemens Schwender (Hrsg.): Die Entschlüsselung der Bilder. Methoden zur Erforschung visueller Kommunikation. Ein Handbuch. Köln: von Halem, S. 197-222.

Kiemstedt, Hans (1990): Kurzfassung des Forschungsvorhabens „Umweltqualitätsziele für die ökologische Planung“. In: Dietrich Fürst und Hans Kiemstedt (Hrsg.): Umweltqualitätsziele - Diskussionstand und Perspektiven für die ökologische Orientierung von Planungen – Tagungsband. Hannover: Eigenverlag, S. 44-63.

Giesel, Katharina D. (2007): Leitbilder in den Sozialwissenschaften – Begriffe, Theorien und Forschungskonzepte. Wiesbaden: VS Verlag.

Giesel, Katharina D. (1999). Pädagogische Leitbilder für die außerschulische Umweltbildung. Eine Analyse von Konzepten und Denk-

mustern. *Papers / Forschungsgruppe Umweltbildung*, 99, 157. Berlin: Verein zur Förderung der Ökologie im Bildungsbereich.

Greenacre, Michael J. (2007): *Correspondence analysis in practice*. 2. Auflage. Boca Raton: Chapman & Hall.

Greenacre, Michael J. (1984): *Theory and applications of correspondence analysis*. London, Orlando: Academic Press.

Mayring, Philipp (2008): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 10. Auflage. Weinheim: Beltz.

Renn, Ortwin (2008): *Risk Governance: Coping with Uncertainty in a Complex World*. London: Earthscan.

Stadt Stuttgart (2013a): *Verkehrsentwicklungsplan 2030, inklusive des Aktionsplan nachhaltig Mobil in Stuttgart*. In: Anlage 1 zu GRDRs 979/2013. Online unter: <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/550ad1c0d5f3db3e173c986d/>; zuletzt geprüft am 11.12.2015.

Stadt Stuttgart (2013b): *Zusammenfassung der wichtigsten bzw. am häufigsten genannten Anregungen und die entsprechenden Stellungnahmen*. In: Anlage 2 zu GRDRs 979/2013. Online unter: <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/550ad2aed5f3dbc0183c986d/>; zuletzt geprüft am 11.12.2015.

Anhang

Kontingenztabelle:

	Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen																				Aktiver Rand			
	Sicherheit	Lebensqualität	Funktionalität	Gerechtigkeit	Freiheit	Umweltschutz	Wirtschaftlichkeit	Aktive Planungs- und Infrastrukturpolitik	Kooperation	Vermeidung von Autoverkehr	Verflüssigung des Verkehrs	Förderung E-Mobilität	Emissionsreduktion	Stärkung des ÖPNV	Fußgängerfreundlichkeit erhöhen	Stadt der kurzen Wege	Stärkung des Radverkehrs	Organisation des Wirtschaftsverkehrs	Stärkung von Sharing-Konzepten	Kinderfreundliche Verkehrsplanung		Mobilitätsmanagement etablieren/ ausbauen	Verringerung des Flugverkehrs	Gleichberechtigte Förderung aller Verkehrsmittel
SN1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	2	31
SN2	2	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	2	1	36
SN3	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	33
SN4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	27
SN5	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	27
SN6	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	27
SN7	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24
SN8	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	27
SN9	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	34
SN10	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	27
VEK	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	44
Akti- ver Rand	15	16	13	15	16	15	14	13	15	17	14	16	16	17	17	14	16	15	12	12	13	13	13	337



Übersicht über Spaltenpunkte*:

Wunsch- und Machbarkeitsprojektionen	Masse	Wert in Dimension		Trägheit	Beitrag				
		1	2		des Punktes an der Trägheit der Dimension		der Dimension an der Trägheit des Punktes		
					1	2	1	2	Gesamt
Sicherheit	,045	,059	-,434	,006	,001	,067	,004	,177	,180
Lebensqualität	,047	-,581	,044	,003	,112	,001	,709	,004	,712
Funktionalität	,039	,483	-,338	,003	,063	,035	,507	,219	,726
Gerechtigkeit	,045	,359	-,592	,004	,040	,125	,201	,480	,680
Freiheit	,047	,669	,130	,005	,149	,006	,603	,020	,623
Umweltschutz	,045	-,528	-,248	,004	,087	,022	,505	,098	,602
Wirtschaftlichkeit	,042	,113	-,386	,003	,004	,050	,026	,266	,292
Aktive Planungs- und Infrastrukturpolitik	,039	-,261	-,106	,002	,018	,003	,201	,029	,230
Kooperation	,045	,164	,737	,006	,008	,193	,031	,546	,577
Vermeidung von Autoverkehr	,050	-,545	-,201	,004	,105	,016	,562	,067	,629
Verflüssigung des Verkehrs	,042	,464	-,135	,005	,063	,006	,280	,021	,301
Förderung E-Mobilität	,047	-,341	,324	,003	,039	,040	,244	,194	,438
Emissionsreduktion	,047	-,341	,324	,003	,039	,040	,244	,194	,438
Stärkung des ÖPNV	,050	-,040	-,322	,003	,001	,042	,004	,221	,225
Fußgängfreundlichkeit erhöhen	,050	-,020	,560	,004	,000	,127	,001	,521	,522
Stadt der kurzen Wege	,042	-,501	-,239	,004	,073	,019	,376	,075	,451
Stärkung des Radverkehrs	,047	,272	,659	,005	,025	,165	,107	,555	,662
Organisation des Wirtschaftsverkehrs	,045	,560	-,160	,004	,098	,009	,487	,035	,522
Stärkung von Sharing-Konzepten	,036	,108	-,030	,001	,003	,000	,069	,005	,074
Kinderfreundliche Verkehrsplanung	,036	,108	-,030	,001	,003	,000	,069	,005	,074
Mobilitätsmanagement etablieren/ausbauen	,039	-,006	,313	,002	,000	,030	,000	,228	,228
Verringerung des Flugverkehrs	,039	-,363	-,098	,003	,036	,003	,239	,015	,254
Gleichberechtigte Förderung aller Verkehrsmittel	,039	,345	,038	,004	,032	,000	,153	,002	,155
Gesamt	1,000			,080	1,000	1,000			

*Symmetrische Normalisierung



Übersicht über Zeilenpunkte*:

Name	Masse	Wert in Dimension		Trägheit	Beitrag				
		1	2		des Punktes an der Trägheit der Dimension		der Dimension an der Trägheit des Punktes		Gesamt
					1	2	1	2	
SN1	,092	,709	-,505	,013	,325	,188	,523	,233	,757
SN2	,107	-,130	-,046	,007	,013	,002	,038	,004	,043
SN3	,098	-,195	,553	,009	,026	,240	,059	,416	,475
SN4	,080	,032	,313	,008	,001	,063	,001	,124	,126
SN5	,080	,328	,561	,007	,061	,201	,188	,483	,671
SN6	,080	-,515	-,248	,008	,149	,039	,402	,082	,484
SN7	,071	,069	-,209	,003	,002	,025	,015	,118	,133
SN8	,080	,431	,295	,007	,105	,056	,325	,134	,458
SN9	,101	-,667	-,127	,010	,316	,013	,640	,020	,661
SN10	,080	,003	-,516	,007	,000	,170	,000	,405	,405
VEK	,131	,059	-,059	,003	,003	,004	,020	,017	,037
Gesamt	1,000			,080	1,000	1,000			

*Symmetrische Normalisierung

Anteile der einzelnen Dimensionen an der Trägheit:

Dimension	Singulärwert	Trägheit	Anteil der Trägheit	
			Bedingen	Kumuliert
1	,142	,020	,254	,254
2	,125	,016	,196	,449
3	,111	,012	,155	,605
4	,097	,009	,117	,722
5	,087	,008	,095	,817
6	,080	,006	,079	,897
7	,060	,004	,044	,941
8	,047	,002	,028	,969
9	,044	,002	,024	,993
10	,024	,001	,007	1,000
Gesamt		,080	1,000	1,000