



Deutsche
Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft e.V.

Journal für Mobilität und Verkehr

Mobilität verstehen - Wandel gestalten



Inhaltsverzeichnis

Editorial <i>Matthias Fuchs</i>	1
Ein Instrument zur Bewertung der Mobilität: Der Mobilitätsindex <i>Alexander Rammert</i>	2
Urbanes Radfahren und Mobilitätskulturen im Wandel – Ein kulturwissenschaftlicher Beitrag zur Verkehrsforschung am Beispiel städtischer Fahrradszenen in Berlin <i>Maximilian Hoor</i>	10
Krisenkommunikation im Verkehrssektor in Zeiten der Energie- und Ressourcenknappheit – Ergebnisse einer diskurslinguistischen Analyse <i>Julia Rothenhäusler</i>	20

Editorial

Matthias Fuchs, FID move / Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek

Wer die Mobilitätswende gestalten will, muss sich zunächst ein klares Bild von den zahlreichen Einflussparametern, den vielfältigen Wechselbeziehungen und Anforderungen machen, welche sich aus dem jeweiligen Umfeld und den Rahmenbedingungen bei der Umsetzung des Verkehrs ergeben. Das gilt sowohl im Großen als auch im Kleinen.

Im Großen, wenn es etwa darum geht, Mobilität als nachvollziehbare und messbare Größe für Politik und Planung sichtbar zu machen und in Entscheidungen mit einzubinden. Genau hiervon handelt unser erster Artikel: mit dem Mobilitätsindex wurde ein nachnutzbares Instrument erarbeitet, welches unter Berücksichtigung des zugrundeliegenden komplexen Wirkungsgefüges Mobilität bewertbar macht. Der zweite Artikel bedient sich demgegenüber mit der kulturwissenschaftlichen Analyse eines anderen, interessanten Ansatzes, um ein tiefergehendes Verständnis für die Mobilität und darauf wirkende Planungsentscheidungen zu erarbeiten. Er fokussiert sich dabei auf das Zusammenspiel von Mobilitätskulturen und der Radverkehrsplanung bzw. -forschung. Beide Artikel fassen Ergebnisse von mittlerweile abgeschlossenen Dissertationsvorhaben der Autoren zusammen und bieten damit einen hervorragenden Einstieg in die jeweiligen Arbeiten.

Nicht minder interessant ist auch unser dritter Artikel, der uns in Bezug auf das Verständnis von Mobilität eher auf die kleinere Ebene mitnimmt und dabei analytisch der Frage nachgeht, wie Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden z.B. bei krisenbedingten Preissteigerungen im ÖPNV gelingen kann. Wie bereits seine beiden Vorgänger, zeichnet sich auch dieser Artikel neben seiner fundierten methodischen Grundlage durch die

Einbringung konkreter Handlungsempfehlungen aus.

Wir hoffen, dass die verschiedenen Beiträge Ihr Interesse finden und wünschen eine spannende Lektüre.

Ein Instrument zur Bewertung der Mobilität: Der Mobilitätsindex

Rammert, Alexander

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Dieser Beitrag stellt ein neu entwickeltes Instrument zur Bewertung der Mobilität vor: den Mobilitätsindex. Ausgehend von der Annahme, dass Mobilität im Sinne der Bewegungsmöglichkeiten die Ursache für Verkehr ist, untersucht er, wie die tatsächlichen Möglichkeiten der Menschen – unabhängig vom entstandenen Verkehr – ausgestaltet sind. Hierfür wird zunächst ein theoretisches Modell von Mobilität entworfen, bevor im Anschluss Indikatoren aus der Wissenschaft definiert werden, welche die menschliche Mobilität messbar machen. Diese Indikatoren werden in einem Indexmodell zusammengeführt und können am Ende die Mobilität in Untersuchungsräumen anhand eines Indexwerts nachvollziehbar machen. Gezeigt wird dieses Vorgehen am Beispiel des Berliner Bezirks Pankow. Hier wird deutlich, welche neuen Perspektiven ein Mobilitätsindex für Politik und Planung bietet, indem er die Möglichkeiten der Menschen unabhängig vom Verkehr darstellen kann. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für eine evidenzbasierte Mobilitätsplanung, deren Ziel es ist, die Ursachen für den Verkehr zielorientiert zu verändern.

Schlagwörter / Keywords:

Mobilität, Index, Planung, Instrument, Verkehrspolitik

1. Hintergrund

Was haben die menschliche Entwicklung, Demokratie und Mobilität gemeinsam? Alle drei Phänomene stehen für komplexe soziale Sachverhalte und lassen sich nicht durch einfache technische Instrumente messen, wie beispielsweise die globale Erwärmung oder das Bruttoinlandsprodukt. Gleichwohl sind sie zentrale Kriterien für den Fortschritt unserer Gesellschaft und entscheiden über Entwicklungschancen und Teilhabemöglichkeiten der Bevölkerungen (Nussbaum 1999). Für die Weltgemeinschaft ist es von zentraler Bedeutung, diese so wichtigen, aber nicht messbaren Phänomene in irgendeiner Form greifbar zu machen. Für die menschliche Entwicklung ist dies in Form des Human Development Index geschehen, welcher in regelmäßigen Abständen von der UN weltweit erhoben wird und der Aussagen darüber trifft, welche Möglichkeiten den Menschen innerhalb verschiedener Vergleichsländer für die individuelle Entwicklung bereitstehen (UNDP 2018). Auch die Demokratie wird mittlerweile in mehreren Demokratieindizes weltweit erhoben und soll Aussa-

gen darüber erlauben, welche Möglichkeiten zur politischen Mitbestimmung in verschiedenen Staatssystemen existieren und wie diese sich über den Zeitverlauf ändern (The Economist 2020). Die Mobilität hingegen, als individuelle Möglichkeit der Menschen sich im Raum bewegen und den alltäglichen Bedarfen nachkommen zu können, wird bis heute nicht systematisch bewertet. Zu stark dominieren klassische Sichtweisen auf das Verkehrssystem, welche lediglich die Anzahl oder Entfernungen von Wegen bemessen. Das aber die Möglichkeit von Menschen, sich vor Ort zu versorgen und zu entfalten, zum Teil ganz ohne Verkehr, Anzeichen für eine hohe Mobilität darstellt, kann bis jetzt noch kein Bewertungsinstrument erfassen. Die Mobilität der Menschen bleibt damit für Politik und Planung schwer greifbar, der daraus resultierende Verkehr geht weiterhin auf Kosten von Mensch, Natur und Klima.

Um diese Wissenslücke zu füllen, habe ich einen wissenschaftlichen Mobilitätsindex entwickelt, der es erlaubt, menschliche Möglichkeitsräume unabhängig vom Verkehr messen und bewerten zu können (Rammert 2022). Dieser Index betrachtet damit explizit

nicht die gemachten Wege oder zurückgelegte Strecken der Menschen, sondern ihre Möglichkeiten sich versorgen und ihren Bedürfnissen nachkommen zu können; eine zentrale Anforderung, um an der Gesellschaft teilhaben zu können. Dabei bedient sich der Mobilitätsindex verschiedener Methoden aus unterschiedlichen Disziplinen und vereint sie innerhalb einer Bewertungsgröße: der Mobilität. Im Ergebnis erlaubt der Mobilitätsindex bezogen auf einen Untersuchungsraum Aussagen darüber, welche Möglichkeitsräume sich den dort lebenden Menschen eröffnen und welche Indikatoren hier die individuelle Mobilität fördern oder behindern. Damit stellt der Mobilitätsindex mit seinen Indikatoren und Berechnungsmethoden am Ende ein eigenständiges Planungsinstrument dar. Dies kann Länder und Kommunen dabei unterstützen, die Komplexität der Mobilität zu überwinden und Evidenzen für eine mobilitätsorientierte Politik und Planung zu schaffen.

2. Methodik

Im ersten Schritt habe ich hierfür ein theoretisches Modell für die menschliche Mobilität auf Basis nationaler und internationaler Mobilitätstheorien entwickelt. Im Gegensatz zum Verkehr ist die individuelle Mobilität hochgradig subjektiv, hängt also immer stark mit den individuellen Wahrnehmungen der Menschen zusammen (Wilde & Klinger 2017). So kann beispielsweise eine dunkle Fußgängerunterführung objektiv als eine Verkehrsverbindung gelten, auf Grund der subjektiven Wahrnehmung wird diese aber von vielen Menschen gemieden, hat damit also eine mobilitätseinschränkende Wirkung. Herausforderung einer indextauglichen Mobilitätsdefinition ist es, die vielfältigen Begriffsinterpretationen aus dem internationalen Raum auf eine anwendbare Mobilitätskonzeption hinsichtlich der Indexanwendung zu bringen. Am Ende definiere ich die Mobilität als die Möglichkeiten zur Bewegung von Personen und Zielgruppen. Dieser Möglichkeitsraum ist Ergebnis struktureller Rahmenbedingungen, individueller Handlungsvoraussetzungen sowie der subjektiven Wahrnehmung und muss dementsprechend für eine Messung der Mobilität untersucht werden (Rammert 2022: 113).

nehmung und muss dementsprechend für eine Messung der Mobilität untersucht werden (Rammert 2022: 113).

Auf Basis dieser theoretischen Abgrenzung des Mobilitätsbegriffs habe ich im zweiten Schritt ein Indikatorenmodell für die Mobilität entwickelt. Elementare Bestandteile für das Indikatorenmodell der Mobilität sind dabei die bereits erwähnten Teildimensionen der strukturellen Rahmenbedingungen, der individuellen Handlungsvoraussetzungen sowie der subjektiven Wahrnehmungen (Scheiner 2016). Auf Basis einer internationalen Meta-Analyse wurden ausgehend von diesen drei Teildimensionen Sachverhalte und Indikatoren identifiziert, die nachweislich auf die menschlichen Möglichkeiten zur Bewegung Einfluss nehmen. In meinen Voruntersuchungen konnten Indikatoren aus neun Sachverhalten identifiziert werden, welche die drei Teildimensionen konkretisieren. Für die strukturellen Rahmenbedingungen wurden insbesondere die Erreichbarkeit, die Siedlungsstruktur sowie die Umweltbelastung – hier im Kontext ihrer negativen Wirkung auf aktive Mobilitätsmodi – erfasst. Indikatoren sind hier beispielsweise der Erreichbarkeitsgrad von Lebensmittelgeschäften, die Arbeitsplatzdichte oder die lokale Feinstaubbelastung (Schwarze 2015; Fina et al. 2014; Moura et al. 2017). Für die individuellen Handlungsvoraussetzungen wurden die Verkehrszugänge, die soziodemografischen Merkmale und die soziale Vernetzung der Menschen als zentrale Sachverhalte erfasst. Hierunter fallen Indikatoren wie Führerscheinbesitz, das Haushaltseinkommen oder die Anzahl an sozialen Kontakten (Currie et al. 2010; Ohnmacht et al. 2008). Als letztes wurden im Rahmen der subjektiven Wahrnehmungen die aktionsräumliche Wahrnehmung, die residentielle Wahrnehmung sowie die sozialräumliche Wahrnehmung erfasst. Darunter fallen Indikatoren wie die wahrgenommene Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung oder das Vertrauen in Familie und Freunde (Scheepers et al. 2016; Nordbakke & Schwanen 2015; Stanley et al. 2011). Am Ende umfasst das Indikatorenmodell 28 Kernindikatoren der

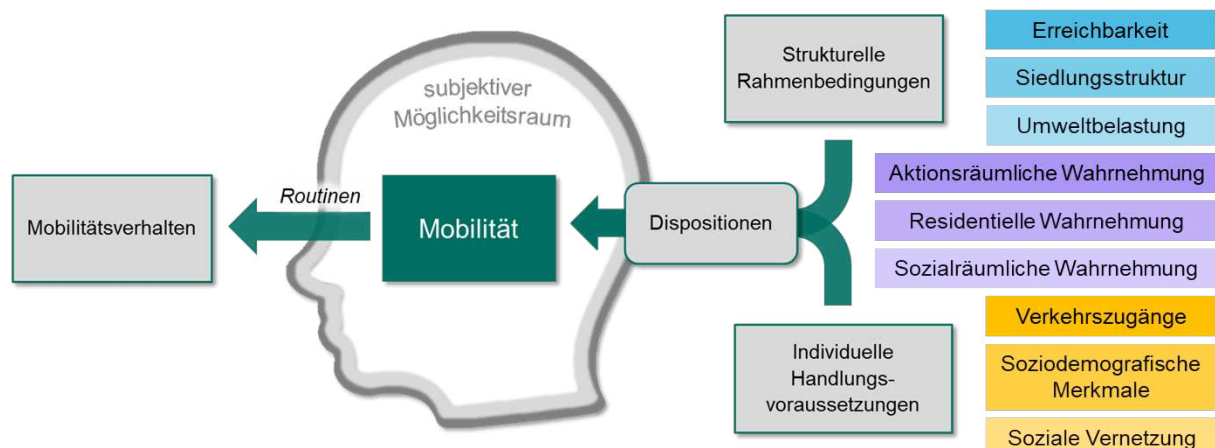


Abbildung 1: Einflussfaktoren auf unsere Mobilität (Rammert 2022: 221)

Mobilität, welche sich den neun skizzierten Sachverhalten und drei Teildimensionen zuordnen lassen (vgl. Abbildung 1).

Im dritten Schritt wurde das Indikatorenmodell für Mobilität zu einem Indexmodell weiterentwickelt. Hierfür werden die einzelnen Indikatoren durch mathematische Operatoren und sogenannte Korrespondenzregeln mit dem Phänomen der Mobilität verknüpft. Dieses theoretische Indexmodell kann anschließend mit Daten zu den verschiedenen Indikatoren gefüttert werden, um daraus eine Bewertung der Mobilität abzuleiten. Da es sich jedoch bei der Mobilität – ebenso wie bei der menschlichen Entwicklung und Demokratie – nicht um eine physikalische Größe handelt, findet bei dieser Bewertung eine normative Zuordnung statt. Diese Zuordnung findet sich in den Korrespondenzregeln wieder, die festlegen, ob ein Indikator positiv oder negativ auf die Gesamtbewertung des Phänomens wirkt (Kromrey et al. 2016: 178–180). Damit ist innerhalb eines jeden Indizes eine normative Perspektive auf das zu bewertende Phänomen chiffriert. Sowohl beim Human Development Index als auch beim Demokratieindex oder

beim Mobilitätsindex ist innerhalb der Berechnungsvorschrift festgelegt einerseits, welche Indikatoren überhaupt relevant für das zu bewertende Phänomen sind und andererseits in welcher Bewertungsrichtung – positiv oder negativ – die Indikatoren einbezogen werden. Damit ist jeder Index hochgradig normativ und spiegelt in erster Linie die subjektiven Einschätzungen seiner Verfasser wider. Hierin unterscheidet sich ein Mobilitätsindex stark von bereits bestehenden Messinstrumenten in der Verkehrswissenschaft, da in ihm normative Annahmen chiffriert sind, die Auswirkung auf die abschließende Indexbewertung haben, aber der finalen Zahl zunächst nicht anzusehen ist (Rammert 2023). Ein Mobilitätsindex stellt also keinen fixen quantitativen Wert zur starren Bewertung von Mobilität dar, sondern konstituiert sich vielmehr als ein relatives Konstrukt erst im Verhältnis zu den Standards seiner Feststellung. Daraus folgt, dass der ‚bewertende‘ Teil des Indizes immer abhängig von den zugrundeliegenden gesellschaftlichen Werten und Normen ist und deshalb niemals final oder abschließend festgelegt werden kann.

Tabelle 2: Die 28 Kernindikatoren des Mobilitätsindex gewichtet von Wissenschaft und Praxis hinsichtlich der Bedeutung für die individuelle Mobilität (Rammert 2022: 277)

Kernindikatoren	Gewichtung Wissenschaft	Gewichtung Praxis	Gewichtung Gesamt	Anwendungsbeispiel
Strukturelle Rahmenbedingungen	100%	100%	100,0%	
Fußerreichbarkeit von Grundversorgung.	16%	15%	15,5%	Schwarze 2015
Raderreichbarkeit von Grundversorgung.	15%	14%	14,5%	Schwarze 2015
ÖPNV-Erreichbarkeit von Grundversorgung.	14%	12%	13,0%	Social Exklusion Unit 2003
MIV-Erreichbarkeit von Grundversorgung.	10%	15%	12,5%	Social Exklusion Unit 2003
Einwohnerdichte	12%	13%	12,5%	Fina et al. 2014
Arbeitsplatzdichte	11%	10%	10,5%	Fina et al. 2014
Emissionsbelastung	9%	9%	9,0%	Social Exklusion Unit 2003
Objektive Verkehrssicherheit	13%	12%	12,5%	Moura et al. 2017
Individuelle Handlungsvoraussetzungen	100%	100%	100,0%	
Zugang zum Radverkehr	10%	9%	9,5%	Nobis & Kuhnimhof 2017
Zugang zum MIV	10%	11%	10,5%	Nobis & Kuhnimhof 2017
Zugang zum ÖPNV	12%	10%	11,0%	Nobis & Kuhnimhof 2017
Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen	9%	7%	8,0%	Nobis & Kuhnimhof 2017
Einkommen	10%	9%	9,5%	Currie et al. 2010
Mobilitätskosten	8%	10%	9,0%	Social Exklusion Unit 2003
Alter	7%	10%	8,5%	Currie et al. 2010
Mobilitätseinschränkungen	9%	9%	9,0%	Nobis & Kuhnimhof 2017
Arbeitszeitverhältnis	6%	8%	7,0%	Sopp & Wagner 2017
Soziales Netzwerk	10%	8%	9,0%	Ohnmacht et al. 2008
Gesellschaftliche Partizipation	9%	9%	9,0%	Currie et al. 2010
Dispositionen	100%	100%	100,0%	
Subjektive Fußerreichbarkeit	14%	13%	13,5%	Scheepers et al. 2016
Subjektive Raderreichbarkeit	13%	12%	12,5%	Scheepers et al. 2016
Subjektive ÖPNV Erreichbarkeit	13%	12%	12,5%	Scheepers et al. 2016
Subjektive MIV-Erreichbarkeit	13%	13%	13,0%	Scheepers et al. 2016
Wohnstandortpräferenz	10%	11%	10,5%	Jarass 2018
Wahrnehmung der Wohnumgebung	10%	10%	10,0%	Nordbakke & Schwanen 2015
Lebenszufriedenheit	8%	10%	9,0%	Nordbakke & Schwanen 2015
Soziales Vertrauen	9%	9%	9,0%	Stanley et al. 2011
Familienkontakt	10%	10%	10,0%	Stanley et al. 2011

Gerade wegen dieser hohen Normativität von Indizes habe ich mich entschieden, die 28 Kernindikatoren des Mobilitätsindex von externen Stakeholdern gewichten zu lassen und damit eine Art ‚normative Kalibrierung‘ vorzunehmen. Hierzu habe ich zwei Gewichtungsworkshops durchgeführt, um die Relevanz der von mir identifizierten Indikatoren für die Mobilität zu reflektieren. In der ersten Gewichtungsrunde haben Vertreterinnen und Vertreter der deutschen Mobilitäts- und Verkehrswissenschaft ihre Einschätzung zu den Indikatoren gegeben, um die aktuelle wissenschaftliche Debatte zum Themenfeld der Mobilität mit abzubilden. Im zweiten Gewichtungsworkshop haben aktive Planerinnen und Planer aus Verkehrs- und Mobilitätsverwaltungen teilgenommen, um die Perspektive der Praxis auf die Mobilitätsindikatoren mit abzubilden. Basierend auf dem Ergebnis der Gewichtungsworkshops werden die 28 Indikatoren des Mobilitätsindex unterschiedlich stark gewichtet (vgl. Tabelle 1). Damit bildet der Mobilitätsindex innerhalb seiner Gewichtungen die aktuellen Perspektiven von Wissenschaft und Praxis ab und kann für zukünftige Anwendungen immer wieder nachkalibriert werden.

3. Praxisanwendung

Ziel des Mobilitätsindex ist es, insbesondere der Praxis ein Instrument an die Hand zu geben, welches die Mobilität für Politik und Planung nachvollziehbarer macht. Deswegen war es wichtig in einem vierten Schritt das theoretische Indexmodell in der Praxis zu erproben.

Als Untersuchungsraum für den Mobilitätsindex wurde der Berliner Stadtbezirk Pankow ausgewählt, der mit seinen über 400.000 Einwohnern und seiner sehr diversen Stadtstruktur optimal für eine Mobilitätsuntersuchung geeignet ist. Herausforderung bei der Praxisanwendung ist es, für alle 28 Kernindikatoren ausreichend Daten zu erfassen, um (teil-)repräsentative Aussagen zu den einzelnen Vergleichsräumen treffen zu können. Da es sich bei den Indikatoren um zum Teil sehr unterschiedliche thematische Bereiche handelt – von Infrastrukturkenngroßen bis Aussagen zur Lebenszufriedenheit – müssen auch verschiedene Methoden zur Datenerfassung genutzt werden. Prinzipiell unterscheidet sich hierbei zwischen Strukturanalysen, welche strukturbezogene Kennwerte wie Siedlungsdichte, Autobesitzquote oder demografische Kenngrößen erfassen, und Nutzerbefragungen, welche die individuellen Kennwerte und subjektiven Einschätzungen erfassen. Es stellte sich heraus, dass insbesondere die Informationen über die aktuelle Mobilität der Menschen den Planenden vor Ort häufig gar nicht zu Verfügung stehen (Shaw & Docherty 2014). Zu komplex erscheint die Wissensbeschaffung und gleichzeitig fehlen in der deutschen

Planung die Strukturen und Ressourcen, mit Mobilitätsdaten angemessen umzugehen. Eine praktische Berechnung des Mobilitätsindex war deswegen nur möglich, indem ich in meiner interdisziplinären Forschung einerseits die Ergebnisse einer detaillierten Erreichbarkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalyse verwenden und andererseits die Daten einer repräsentativen Mobilitätsbefragung (SrV – Mobilität in Städten) nutzen konnte, welche für Berlin Pankow erstmals auch subjektive Erreichbarkeiten und Fragen zur Lebenszufriedenheit beinhaltete (Glock & Gerlach 2023).

Die Erfassung der Mobilitätsverhältnisse gestaltet sich damit weitaus schwieriger als eine klassische Verkehrszählung. Individuelle Möglichkeiten und subjektive Wahrnehmungen sind zentrale Elemente der Mobilität und müssen durch entsprechende Methoden systematisch erfasst werden, um darauf aufbauend evidenzbasierte Entscheidungen treffen zu können. Grundsätzlich sollte auf vorhandene Sekundärdaten zurückgegriffen werden, die über ein dauerhaftes Monitoring erfasst werden (bspw. Erreichbarkeitsatlas, Mobilitätsbefragungen). Je nach Planungsziel sollten diese Daten durch selbsterhobene Daten vor Ort ergänzt werden. Als quantitative Methoden wurden eine Nutzerbefragung sowie Erreichbarkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalysen erarbeitet, um die mobilitätsbezogene Auswirkungen von Infrastruktur und Verkehr zu identifizieren (ebd.). Für die Analyse der örtlichen Mobilitätsverhältnisse in Pankow haben wir für die Mobilitätsberichterstattung zur Erfassung der Nutzerperspektive und individuellen Mobilitätsanforderungen die qualitativen Erhebungen des Community Mappings und der Teilnehmenden Beobachtung durchgeführt (Kruse et al. 2020). Dem Mixed-Methods-Ansatz folgend sollten die erhobenen Daten komplementär ergänzend zu quantitativen Daten genutzt werden, wodurch flächendeckende Messungen eine subjektive Bewertung erhalten und dementsprechend die Wahrnehmung der Menschen vor Ort berücksichtigen (Flick 2017). Hier kommt der Vorteil der Indexmethodik zur Geltung, der sehr unterschiedliche Datensätze auf einer einheitlichen Bewertungsskala normieren kann (Rammert 2021).

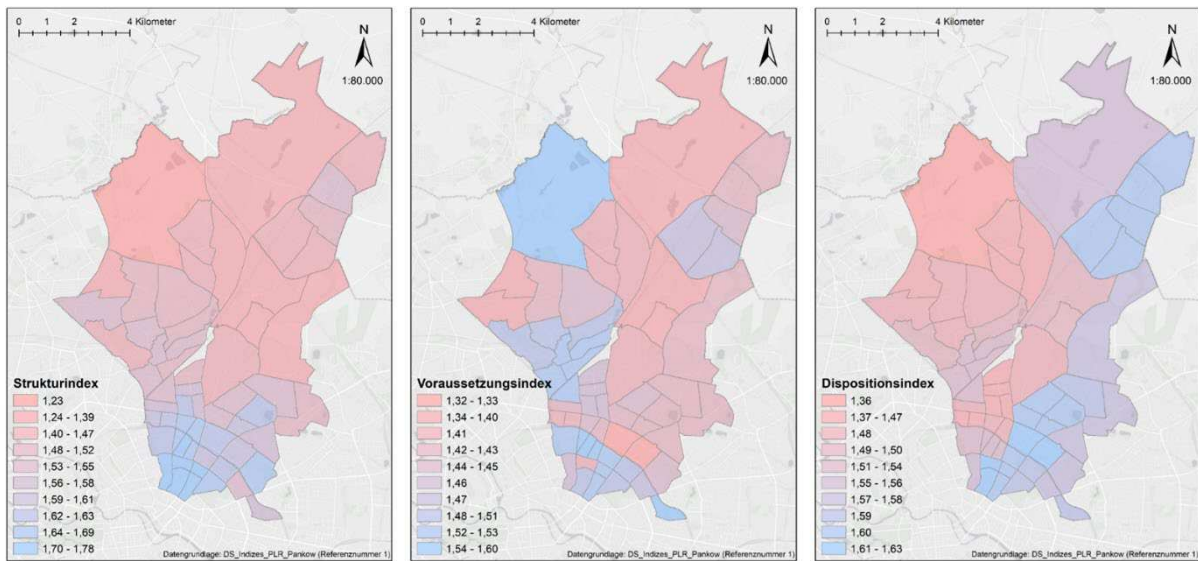


Abbildung 3: Die drei Teildimensionen des Mobilitätsindex am Beispiel von Berlin Pankow (Rammert 2022: 473-475)

Bei der Aufarbeitung der Daten für den Mobilitätsindex in Pankow werden die gemessenen Indikatoren in den verschiedenen Untersuchungsräumen in Bezug zueinander gesetzt und entsprechend auf einer Skala zwischen 1 (minimaler Messwert aller Untersuchungsräume) und 2 (maximaler Messwert aller Untersuchungsräume) normiert (Rammert 2022: 224–243). Entsprechend der drei Teildimensionen der Mobilität konnten aus den Indikatoren drei Teilindizes für die Strukturen, die Voraussetzungen und die Dispositionen entwickelt werden (vgl. Abbildung 2). Auf Basis des Berliner Raumteilungskonzept der „lebensweltlich orientierten Räume“ (SenSW 2023) werden die Indizes jeweils für 60 Teilräume berechnet. Im Ergebnis zeigen die drei Teilindizes die Ausprägungen der drei mobilitätsrelevanten Dimensionen in Pankow sehr differenziert. So entspricht der Strukturindex noch am ehesten den klassischen Erreichbarkeitsanalysen, indem er eine mobilitätsfördernde Struktur im hochverdichteten Süden in der Innenstadt (Ortsteil Prenzlauer Berg) und eine mobilitätseinschränkende Struktur im suburbanen Norden am Stadtrand identifiziert (Ortsteil Buch). Jedoch zeigen Voraussetzungs- und Dispositionsindex, dass die strukturellen Rahmenbedingungen nicht mit den individuellen Voraussetzungen und subjektiven Wahrnehmungen korrelieren müssen. Ganz im Gegenteil wird in einigen Gebieten die schlechte Struktur durch besonders vielfältige individuelle Voraussetzungen ausgeglichen. So konnte der Strukturindex beispielsweise in einem Stadtrandgebiet auf Grund fehlender Verkehrs- und Versorgungsoptionen eine sehr schlechte Mobilitätsstruktur identifizieren, gleichzeitig zeigte der Voraussetzungsindex in demselben Gebiet besonders gute Mobilitätsvoraussetzungen, basierend auf einer hohen Verfügbarkeit von Nahverkehrs- und Mobilitätsdienstleistungszugängen sowie

guter sozialer Vernetzung vor Ort. Dies macht deutlich, wieviel wir übersehen, wenn wir statt der Mobilität lediglich die strukturelle Erreichbarkeit erfassen.

Im Ergebnis lassen sich diese drei Teilindizes zum Mobilitätsindex zusammenfassen. Dieser dient als Grundlage für Politik und Planung, indem er die Möglichkeiten der Menschen in Form struktureller, individueller und subjektiver Faktoren erfasst. Damit stellt er ein Instrument zur großräumigen Feststellung der Mobilitätsverhältnisse dar. Dieses Wissen ist wiederum notwendig, um zielorientiert die Wirklichkeit hinsichtlich der gesetzten Ziele zu verändern. Der Index bietet gleichzeitig eine gute Grundlage für anschließende Wirkungsevaluationen von Maßnahmen.

Basierend auf dem direkten Vergleich von 28 für die Mobilität relevanten Kernindikatoren lassen sich für alle untersuchten Teilräume Mobilitätsindexwerte in Prozentzahlen berechnen (vgl. Abbildung 3). Diese lassen eine Aussage darüber zu, wie die Mobilität im Sinne von Möglichkeiten zur Bewegung, im Vergleich zu anderen Untersuchungsräumen ausgestaltet ist. So überrascht es auch wenig, dass der Kollwitzplatz im hochverdichteten Prenzlauer Berg in Pankow den höchsten Mobilitätsindex mit 63% erreicht hat. Hier zeigt sich deutlich, dass eine hohe Dichte an Wohn-, Arbeits-, Versorgungs-, Verkehrs- und Erholungsmöglichkeiten die Möglichkeiten der dort lebenden Menschen erhöht. Im Gegensatz dazu erzielte der ländlich geprägte Vergleichsraum Blankenfelde den niedrigsten Mobilitätsindex in Pankow mit 39%. So konnten hier zwar auf individueller Ebene eine gute Ausstattung mit Verkehrszugängen, finanziellen Ressourcen und sozialen Netzwerken identifiziert werden. Diese reichten jedoch nicht aus, um die peripheren Strukturlage und

die schlechte Wahrnehmung der Möglichkeiten auszugleichen. Alternativ dazu, zeigten die beiden ebenfalls sehr peripher gelegenen Vergleichsräume Karow und Buch einen durchschnittlich hohen Mobilitätsindexwert mit 51%/52%. Bei näherer Betrachtung fällt auf, dass die Räume trotz der Lage gut an den Nahverkehr angeschlossen sind, Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung stehen und die Existenz von Forschungseinrichtungen und eines Campus eine positive Wirkung auf die Wahrnehmung der Umgebung hat. Dies führte am Ende dazu, dass die dort lebenden Menschen weitaus mobiler – im Sinne der wahrgenommenen Bewegungsmöglichkeiten – sind, als Stadträume in vergleichbarer Lage.

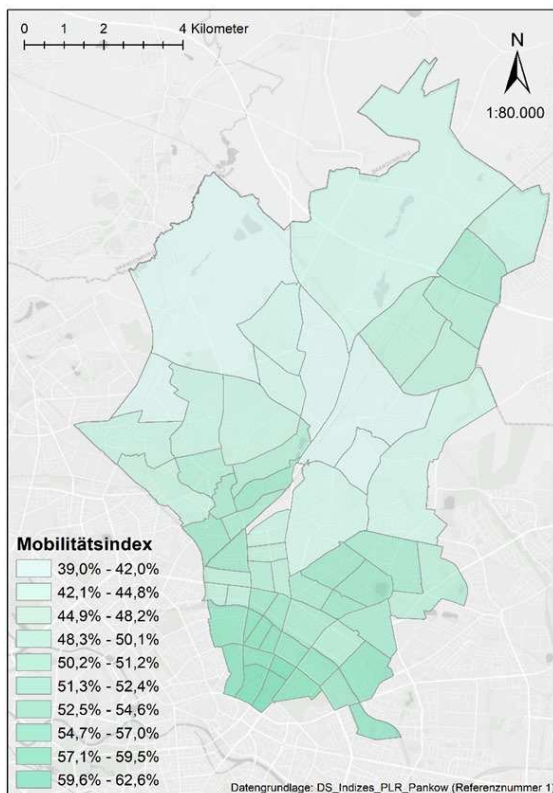


Abbildung 4: Der Mobilitätsindex berechnet für 60 Vergleichsräume in Berlin Pankow (Rammert 2022: 472)

Unterm Strich macht der Mobilitätsindex für Pankow deutlich, wie, unabhängig vom tatsächlich realisierten Verkehr, die Möglichkeiten der Menschen mobil zu sein stark divergieren. Die Erreichbarkeitsstruktur hat dabei einen großen Einfluss, kann jedoch durch individuelle Faktoren oder dispositionelle Eigenschaften der Menschen vor Ort relativiert werden. So kann beispielsweise auch ein peripheres Stadtgebiet, mit relativ wenigen Versorgungsangeboten, durch die breite Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten sowie Informations- und Orientierungskonzepten eine überdurchschnittliche Mobilität gewähr-

leisten. In diesem Bereich spezifische Handlungsbedarfe zu identifizieren, machen der Mobilitätsindex und seine drei Teilindizes überhaupt erst möglich.

4. Ausblick

Im letzten Schritt habe ich auf Basis der Erkenntnisse aus der Praxisanwendung mögliche Anwendungsmodelle entworfen, wie der Mobilitätsindex in der politischen und planerischen Praxis Verwendung finden kann. Zentrales Kriterium ist dabei, dass der Mobilitätsindex kein starres Konstrukt darstellt, sondern je nach Anwendungsfeld und Untersuchungsraum flexibel zugeschnitten werden kann. Eine Möglichkeit den Mobilitätsindex zukünftig zu verwenden ist, ihn als nationales oder europäisches Vergleichsinstrument aufzusetzen. Analog zu Indizes der OECD würden hierbei standardisierte Daten für die relevanten Indikatoren in allen Mitgliedsländern und Region erhoben werden (OECD 2008). Damit würde der Mobilitätsindex die aktuell noch bestehende Lücke in transnationalen Monitoringsystemen füllen, die dazu führt, dass bisher die menschlichen Möglichkeitsräume noch nicht systematisch erfasst werden. Dies ist gerade in Zukunft von zentraler Bedeutung, wenn ein Wandel des Mobilitätsverhalten im Einklang mit den gesellschaftlichen Bedürfnissen stattfinden soll. Auf der anderen Seite kann der Mobilitätsindex auch auf lokaler Ebene verwendet werden. Hier kann beispielsweise die Gewichtung der Indikatoren unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger stattfinden und somit partizipative Elemente innerhalb der Methodik integrieren. In dieser Form unterstützt der Mobilitätsindex kommunale Planende oder zivilgesellschaftliche Akteure ein besseres Verständnis über die Mobilitätsverhältnisse vor Ort zu erlangen. Essentieller Mehrwert für alle Anwendungsfälle ist immer der Transparenzgewinn, der mit der Indexierung einhergeht (Kelley & Simmons 2015). Unabhängig, ob es sich um Politik, Planung oder die Zivilgesellschaft handelt, profitieren alle Akteure davon, dass die Mobilität als soziales Phänomen transparent erfasst und bewertet wird. Damit leistet der Mobilitätsindex auf allen Ebenen einen wichtigen Beitrag dazu, einen Diskurs über die menschliche Mobilität zu unterstützen und bei der Festlegung von möglichen Zielen eine Bewertungsgrundlage darzustellen. Dies ist mitunter eine der zentralen Bedingung für eine zielorientierte Transformation des Verkehrssektors.

Im Ergebnis bietet der Mobilitätsindex der Politik, Planung und Zivilgesellschaft ein operationalisierbares Konzept von Mobilität an, welches sowohl semantisch als auch kausalanalytisch klar abgegrenzt ist. Ergänzend zeigen seine Mobilitätsindikatoren auf, welche Einflussgrößen bei einer Mobilitätsuntersuchung zu beachten sind. Diese Indikatoren können auch unabhängig vom Mobilitätsindex für alternative Verfahren oder Untersuchungen verwendet werden.

Wobei der Mobilitätsindex ausreichend Flexibilität bei Ausgestaltung der Messindikatoren, der Partizipationsmöglichkeiten sowie der Konstruktionsweise mitbringt, so dass Anwender in der Praxis hier problemlos eigene Anpassungen vornehmen können. Unverrückbar für den Mobilitätsindex ist lediglich seine semantische Bedeutung und die in ihm chiffrierten normativen Sichtweisen, dass die Mobilität als subjektiver Möglichkeitsraum dann am höchsten ist, wenn den Menschen objektiv und subjektiv eine große Vielfalt an Handlungsoptionen zur Bedürfnisbefriedigung zur Verfügung steht. Diese normative Einordnung der Mobilität fehlt der aktuellen deutschen Verkehrsplanung und -politik noch bis heute, die in der Regel immer nur dann eine hohe Mobilität attestieren, wenn viele Kilometer zurückgelegt wurden (Nobis & Kuhnimhof 2017). Somit ist aus meiner Sicht der größte Mehrwert des Mobilitätsindex nicht nur sein Indikatoren- und Berechnungsmodell, sondern auch seine gesellschaftliche Kommunizierbarkeit, welche einen wichtigen Beitrag für zukünftige Debatten zur Mobilität leisten kann.

Weiterhin unterstützt der Mobilitätsindex die klassische sowie moderne Verkehrsplanung dabei, die qualitativen und mitunter schwer zu erfassenden Aspekte der Mobilität, besser handhabbar zu machen. Dies ist ein zentraler Effekt der Indexmethodik, die es ermöglicht, zunächst nicht messbare Phänomene – die aber einen großen Einfluss auf unser alltägliches Leben haben – darstellbar und bewertbar zu machen. Der Mobilitätsindex ermöglicht der Planung insbesondere auch einen quantitativen Zugang zur Mobilität und eröffnet damit die Möglichkeit für bundesweite Standards und großräumige Verfahren für mobilitätsbezogene Planungsinstrumente. Der Index eignet sich in diesem Sinne die ‚Simplizität der Zahl‘ (Schlaudt 2018) an und verwendet sie als Türöffner, um ein soziales Phänomen wie die Mobilität ähnlich verständlich zu machen, wie Infrastrukturkapazitäten oder Erreichbarkeitsgrade. Analog zur Human Development Index oder den Demokratieindizes ist der Mobilitätsindex ein erster Schritt, dass für unsere Gesellschaft aber auch für Umwelt und Klima so relevante Phänomene der Mobilität verstehen und bewerten zu können. Gerade weil sich zukünftig die Mobilität der Menschen in Hinblick auf unsere Klima- und Umweltziele verändern muss, kann der Mobilitätsindex dabei helfen, Problembereiche zu identifizieren und sozialverträgliche Lösungsansätze aufzuzeigen. Er ist damit eines von vielen benötigten Instrumenten, die uns helfen, unser Gesellschaftssystem so umzubauen, dass wir in Zukunft mobil bleiben können, ohne Klima, Umwelt und Mitmenschen unverhältnismäßig zu belasten. Dazu möchte ich mit meinem Mobilitätsindex einen Beitrag leisten.

Literatur

- Currie, Graham; Richardson, Tony; Smyth, Paul; Vella-Brodrick, Dianne; Hine, Julian; Lucas, Karen et al. (2010): Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – Updated results. In: *Research in Transportation Economics* 29 (1), S. 287–295. DOI: 10.1016/j.retrec.2010.07.036.
- Fina, Stefan; Krehl, Angelika; Siedentop, Stefan; Taubenböck, Hannes; Wurm, Michael (2014): Dichter dran! Neue Möglichkeiten der Vernetzung von Geobasis-, Statistik- und Erdbeobachtungsdaten zur räumlichen Analyse und Visualisierung von Stadtstrukturen mit Dichteoberflächen und -profilen. In: *Raumforschung und Raumordnung* 72 (3), S. 179–194. DOI: 10.1007/s13147-014-0279-6.
- Flick, Uwe (2017): *Qualitative Sozialforschung: eine Einführung*. 8. Auflage: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Glock, Jan-Peter; Gerlach, Julia (2023): Berlin Pankow: a 15-min city for everyone? A case study combining accessibility, traffic noise, air pollution, and socio-structural data. In: *Eur. Transp. Res. Rev.* 15 (1). DOI: 10.1186/s12544-023-00577-2.
- Jarass, Julia (2018): *Neues Wohnen und Mobilität. Präferenzen und Verkehrsmittelnutzung in Einem Innerstädtischen Neubaugebiet*. Wiesbaden: Vieweg (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).
- Kelley, Judith G.; Simmons, Beth A. (2015): Politics by Number: Indicators as Social Pressure in International Relations. In: *American Journal of Political Science* 59 (1), S. 55–70. DOI: 10.1111/ajps.12119.
- Kromrey, Helmut; Roose, Jochen; Strübing, Jörg (2016): *Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung mit Annotationen aus qualitativ-interpretativer Perspektive*. 13. Aufl. Konstanz, München: UVK Verlagsgesellschaft mbh.
- Kruse, Carolin; Hausigke, Sven; Schwedes, Oliver (2020): Qualitative Methoden zur Erfassung individueller Mobilitätsbedarfe in der Verkehrsplanung. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 221–240. Online verfügbar unter https://doi.org/10.1007/978-3-658-31413-2_13.
- Moura, Filipe; Cambra, Paulo; Gonçalves, Alexandre B. (2017): Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. In: *Landscape and Urban Planning* 157, S. 282–296. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2016.07.002.
- Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2017): *Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. Online verfügbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 5.10.23.
- Nordbakke, Susanne; Schwanen, Tim (2015): Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring

the links. In: *Transportation* 42 (6), S. 1129–1151. DOI: 10.1007/s11116-014-9558-x.

Nussbaum, Martha C. (1999): *Gerechtigkeit oder Das gute Leben*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

OECD (Hg.) (2008): *Handbook on Constructing Composite Indicators: Methodology and User Guide*. Organisation for Economic Co-Operation and Development. Online verfügbar unter <https://www.oecd.org/sdd/42495745.pdf>, zuletzt geprüft am 5.10.23.

Ohnmacht, Timo; Frei, Andreas; Axhausen, Kay W. (2008): *Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie: Wessen soziale Beziehungen sind räumlich dispers?* In: *Swiss Journal of Sociology* 34 (1), S. 131–164.

Rammert, Alexander (2021): *Mobilitätsindizes als Instrument der Raumplanung*. In: *RaumPlanung* 34-2021 (212), S. 66–71.

Rammert, Alexander (2022): *Der Mobilitätsindex: Entwicklung eines integrierten Bewertungsinstruments für Mobilität*. LIT Verlag. Online verfügbar unter <https://doi.org/10.52038/9783643250520>.

Rammert, Alexander (2023): *Entwicklung und Anwendung eines raumbezogenen Index für Mobilität*. In: *Raumforschung und Raumordnung*. DOI: 10.14512/rur.207.

Scheepers, C. Eline; Wendel-Vos, G.C.Wanda; van Kempen, Elise E.M.M.; Hollander, Ellen L. de; van Wijnen, Harm J.; Maas, Jolanda et al. (2016): *Perceived accessibility is an important factor in transport choice — Results from the AVENUE project*. In: *Journal of Transport & Health* 3 (1), S. 96–106. DOI: 10.1016/j.jth.2016.01.003.

Scheiner, Joachim (2016): *Verkehrsgeneseforschung: Wie entsteht Verkehr?* In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer VS, S. 679–700. Online verfügbar unter https://doi.org/10.1007/978-3-658-04693-4_30.

Schlaudt, Oliver (2018): *Die politischen Zahlen. Über Quantifizierung im Neoliberalismus*. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann GmbH (Klostermann Rote Reihe, 102).

Schwarze, Björn (2015): *Eine Methode zum Messen von Naherreichbarkeit in Kommunen*. Dissertation. TU Dortmund, Dortmund.

SenSW (Hg.) (2023): *Lebensweltlich orientierte Räume (LOR) in Berlin*. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/stadtwissen/sozialraumorientierte-planungsgrundlagen/lebensweltlich-orientierte-raeume/>, zuletzt geprüft am 5.10.23.

Shaw, Jon; Docherty, Iain (2014): *The transport debate*. Bristol: Policy Press (Policy and politics in the twenty-first century).

Stanley, John K.; Hensher, David A.; Stanley, Janet R.; Vella-Brodrick, Dianne (2011): *Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links*. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 45 (8), S. 789–801. DOI: 10.1016/j.tra.2011.06.007.

Social Exclusion Unit (Hg.) (2003): *Making the Connections. Final Report on Transport and Social Exclusion*. Social Exclusion Unit. London. Online verfügbar unter

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf, zuletzt geprüft am 5.10.23.

Sopp, Peter; Wagner, Alexandra (2017): *Vertragliche, tatsächliche und gewünschte Arbeitszeiten*. Hg. v. German Socio Economic Panel study. DIW. Berlin (909). Online verfügbar unter https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.559807.de/diw_sp0909.pdf, zuletzt geprüft am 5.10.23.

The Economist (Hg.) (2020): *Democracy Index 2020*. Online verfügbar unter <https://www.eiu.com/n/campaigns/democracy-index-2020/>, zuletzt geprüft am 5.10.23.

UNDP (Hg.) (2018): *Human Development Indices and Indicators 2018*. United Nations Development Programme.

Wilde, Mathias; Klinger, Thomas (2017): *Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis*. In: Mathias Wilde, Matthias Gather, Cordula Neiberger und Joachim Scheiner (Hg.): *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 5–23. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-13701-4_2.

AutorInnenangaben

Dr.-Ing. Alexander Rammert

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin

E-Mail: alexander.rammert@tu-berlin.de

Urbanes Radfahren und Mobilitätskulturen im Wandel – Ein kulturwissenschaftlicher Beitrag zur Verkehrsforschung am Beispiel städtischer Fahrradszenen in Berlin

Maximilian Hoor

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Ziel meiner Arbeit ist eine theoretische wie methodische Fundierung von Mobilitätskulturen und deren Einbettung in die Integrierte Verkehrsplanung – eine Synthese aus Kulturtheorie, Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Um die komplexen Verknüpfungen zwischen Kultur und Verkehrsplanung zu untersuchen, betrachte ich das Beispiel städtischer Fahrradszenen in Berlin und zeichne ein differenziertes Bild des städtischen Radfahrens als spezifische Mobilitätskultur. Mit diesem essayistischen Beitrag auf Grundlage meines Disputationsvortrages möchte ich nicht nur eine Zusammenfassung meiner Arbeit liefern, sondern insbesondere die Überlegungen und Entwicklungen herausstellen, die eine solche interdisziplinäre Arbeit erfordern. Damit möchte ich der verkehrswissenschaftlichen Leser*innenschaft die wissenschaftlichen Denkweisen, Haltungen und Methoden der Kulturforschung näher bringen und die Verkehrsplanung um eine kulturelle Perspektive erweitern.

Schlagwörter / Keywords:

Mobilitätskulturen; städtischer Radverkehr; Fahrradszenen; Kulturanalyse; kultursensible Verkehrsplanung

1. Einleitung

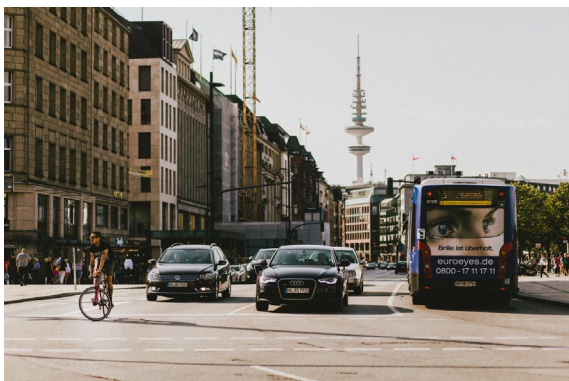


Abbildung 1: Ein Fixed-Gear-Fahrer im Hamburger Straßenverkehr (Quelle: Björn Lexius)

Meine Forschung bietet eine kulturelle Betrachtung von Mobilität und Verkehr. Um dies zu illustrieren, möchte ich mit einer Bildanalyse beginnen und daraus wichtige Konzepte zur Betrachtung von Mobilitätskulturen ableiten. Das Foto (Abbildung 1) stammt aus dem Jahr 2012 und wurde in einem Bildband über die Hamburger Fahrradkultur veröffentlicht (Gläser & Lexius 2015). Wir blicken vorbei am

Hamburger Hauptbahnhof auf den Fernsehturm von St. Pauli. Wir sehen eine sommerliche Straßenszene mit breiten und belebten Gehwegen, einigen Autos und Bussen sowie einem im linken, vorderen Bildausschnitt positionierten Radfahrer. Dieser ist am ganzen Körper tätowiert, trägt kurze Hose und T-Shirt, Sonnenbrille, aber keinen Helm. Er steht etwas gekrümmt auf dem Rad und blickt nach rechts – vermutlich auf eine Ampel außerhalb des Bildausschnittes.

Soweit zur Beschreibung, aber was können wir aus diesem Bild lesen? Wir erkennen einerseits die automobile Mobilitäts- und Planungskultur der vergangenen Jahrzehnte. Diese zeigt sich symbolisch wie materiell am deutlichsten anhand der zahlen- und flächenmäßigen Übermacht der Autos und der auf sie ausgerichteten Infrastruktur – es gibt viel Platz für den Autoverkehr, aber keine Radwege. In diesem verkehrlichen Kontext wirkt der Radfahrer wie ein Fremdkörper, der nichts auf der Straße zu suchen hat. Andererseits fügt er sich gut in das urbane Setting ein und scheint die Szene irgendwie zu dominieren – er positioniert sich selbstbewusst vor den Autos

und vollführt auch noch ein kleines Kunststück. Denn mit etwas Szenekenntnis kann man die Details des Radfahrers einfach entschlüsseln: Er fährt ein Fixed-Gear – ein spezielles Fahrrad ohne Gänge oder Bremsen – und seine Körperhaltung nimmt er ein, weil er einen Trackstand vollführt: Er balanciert im Stillstand auf seinem Rad. Zur Ampel schaut er einerseits, um einen fürs Balancieren hilfreichen Fixpunkt zu halten, und andererseits, weil er darauf wartet, weiterfahren zu können.

Diese Beobachtungen und Interpretationen zeigen, dass das städtische Radfahren eine soziale Praxis ist, die in der Öffentlichkeit, konkret: auf den Straßen der Stadt, gelebt wird. *Denn Mobilitätskulturen sind alltägliche Lebensweisen.*

Dabei weisen das Fahrrad, das jeweilige Set-Up, die spezifischen Praktiken und Stile des Radfahrers aber auf etwas Bestimmtes hin. Denn der Radfahrer ist nicht irgendein Radfahrer und das Fahrrad nicht irgendein Fahrrad, sondern beide sind Anzeiger einer spezifischen Szene – in diesem Fall der Fixed-Gear-Szene. *Mobilitätskulturen sind damit komplexe Bedeutungssysteme, in denen Praktiken und Objekte symbolisch aufgeladen sind.*

Diese Fixed-Gear-Szene zeichnet sich dadurch aus, dass ihre Vertreter*innen Fahrräder mit nur einem Gang und in der Regel ohne Bremsen fahren. Im städtischen Straßenverkehr ist dies eine deviante Art der Fortbewegung – denn ein Fahrrad ohne zwei separate Bremsen zu fahren ist gesetzlich verboten. Damit ist das städtische Radfahren in vielen Fällen sowohl als distinktiver Lebensstil wie auch als performative politische Praxis zu begreifen: Denn das Radfahren (re)produziert soziale Identitäten, stellt gängige Machtverhältnisse in Frage und beherbergt eine eigene Sichtweise auf Verkehr und Mobilität. *Damit stehen Mobilitätskulturen miteinander in Konflikt und ringen um politische und planerische Beachtung.*

Im eingangs besprochenen Bild sehen wir eine Fahrradkultur, die einerseits stark von der Subkultur, aber auch von einer automobilen Infrastruktur geprägt ist. Dies ist ein wichtiger Punkt, *denn Mobilitätskulturen, Infrastruktur und Verkehrsplanung stehen in einem Spannungsverhältnis zueinander und beeinflussen sich gegenseitig.*

Ziel meiner Arbeit war es, die komplexen Verknüpfungen zwischen Kultur und Verkehrsplanung am Beispiel städtischer Fahrradszenen in Berlin zu untersuchen und ein differenziertes Bild des Radfahrens als spezifische Mobilitätskultur zu zeichnen.

2. Die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive auf Mobilität und Verkehr

In Medien und Politik ist immer häufiger von einem Kulturkampf die Rede, in dem es um grundsätzliche Aushandlungen wie etwa die Frage „Wem gehört die Straße?“ geht. Auch wenn der Ruf nach mehr Nachhaltigkeit in der Mobilität lebensweltlich wie politisch immer lauter wird, ist der Kulturbegriff innerhalb der Verkehrsplanung und -politik bislang stark vernachlässigt worden. Das Thema ist jedoch von zentraler Wichtigkeit, denn Kultur – und insbesondere die gelebte Alltagskultur – ist das verbindende Element verschiedener Gesellschaftsbereiche und kann sowohl als Treiber wie auch als Hemmnis einer Verkehrswende fungieren (Vivanco 2013; Furness 2010). Dabei ist es eine zentrale vereinbarte Zielsetzung, den Verkehr nachhaltig zu gestalten und von seinen umwelt- und sozialschädlichen Auswirkungen zu entkoppeln, während gleichzeitig die Mobilität von Menschen als Möglichkeit zur gesellschaftlichen Teilhabe erhalten bleiben soll (SenUVK 2021; Umweltbundesamt 2019; Schwedes 2018). Gerade diese verkehrsplanerische Zielstellung erfordert einen umfassenden Kulturwandel sowohl in Bezug auf das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Menschen, die ihre eingefahrenen Lebensweisen, Routinen und Überzeugungen durchbrechen müssen, als auch in Bezug auf eine zielorientierte Verkehrsplanung und -politik, welche die entsprechenden Strukturen und Anreize schaffen muss. Kultur steht uns dabei einerseits im Weg, eben weil dominante Lebensweisen, Routinen, Planungsvorstellungen und Strukturen den Status quo aufrechterhalten. Auf der anderen Seite finden wir gerade hier Treiber und Anknüpfungspunkte des Wandels hin zu einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung (Hoor 2021).

Aus diesem Grund ist das städtische Radfahren ein idealer Untersuchungsgegenstand, denn hier hat ein umfassender Kulturwandel bereits stattgefunden: Das Fahrrad galt lange Zeit als Kinderspielzeug oder Sportgerät der Arbeiterschaft und konnte gegenüber dem Automobil weder als Transportmittel noch als Statussymbol punkten (Horton et al. 2007). Dies hat sich auf beiden Ebenen geändert und der Radverkehr gewinnt quasi weltweit an stadt- und verkehrsplanerischer Bedeutung. Das Radfahren gilt als ökologisch, flächensparend, schnell, gesund und günstig und damit als Hoffnungsträger der Verkehrswende (Buehler & Pucher 2021). Dazu benutzen vor allem junge Großstädter*innen sowie progressive und wohlhabende soziale Milieus das Fahrrad (Borgstedt et al. 2021; Nobis 2019). Das Fahrrad ist also zum hippen Distinktions- und Lifestyleobjekt einer großstädtischen Kultur avanciert, macht vielerorts durch rasante Wachstumswahlen, lebensstilistische Moden

und radverkehrspolitische Forderungen auf sich aufmerksam und hat gegenüber dem Automobil an gesellschaftlichem Status gewonnen. Dies geht mit veränderten Vorstellungen eines guten städtischen Zusammenlebens einher, was wiederum von Politik, Planung und Wirtschaftsunternehmen als wirtschaftliche Produktivkraft eingesetzt wird (Spinney 2021). Trotzdem bleibt das Radfahren in Relation zur hegemonialen Automobilkultur eine subordinierte, kritische Praxis, die um städtischen Raum sowie politischen und planerischen Stellenwert ringt. Das städtische Radfahren zeigt: Kultur könnte vom blinden Fleck zu einer wichtigen Dimension der Verkehrspolitik und -planung werden – eine kulturelle Perspektive auf Mobilität und Verkehr ist deshalb unerlässlich.

3. Fragestellungen und methodologische Reflexion

Auf theoretischer wie methodischer Ebene galt es herauszufinden, wie eine kulturelle Perspektive auf Mobilität und Verkehr aussehen kann und welche Anknüpfungspunkte es gibt. Empirisch stellte sich die Frage, wie das Radfahren wissenschaftlich, planerisch und politisch betrachtet und geformt wird und wie dies einer lebensweltlichen Sichtweise gegenübersteht: Wie wird das Radfahren in städtischen Fahrradszenen gelebt und mit welchen Bedeutungen und Forderungen geht es einher? Eine zentrale These dieser Arbeit lautet, dass die aktuelle Renaissance des Radverkehrs weniger in Erfolgen der Radverkehrsförderung und dem Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur begründet liegt, sondern ihren Ursprung in einem Kulturwandel hat.

In diesem Bereich steht diese Arbeit als Kulturanalyse städtischer Fahrradszenen für sich. Was kann man verkehrspolitisch und -planerisch nun damit anfangen? Ich habe also zusätzlich Hinweise für die Verkehrsforschung diskutiert. Und mit dieser Verknüpfung bin ich ein Wagnis eingegangen, denn die Synthese so unterschiedlicher Fachdisziplinen bringt bedeutende Spannungsverhältnisse mit sich – sei es in Bezug auf unterschiedliche Wissenschaftsverständnisse, methodische Herangehensweisen oder theoretische Modelle und Zielstellungen. Die empirische Kulturforschung arbeitet zutiefst qualitativ und mit einer großen Offenheit für die Struktur des Feldes, unterschiedliche Feldzugänge und Forschungsrollen, während die Verkehrsforschung quantitativ arbeitet und sich als vom Forschungsfeld distanzierte – objektive – Forschung versteht. Die empirische Kulturforschung verfolgt einen komplexen Kulturbegriff und begreift empirische Forschung als iterativen, situativen, un abgeschlossenen Prozess, in dem Forschungsergebnisse zwar Phänomene und Verbindungen benennen, aber nicht festschreiben. Die Verkehrspla-

nung hingegen möchte genau das: Komplexität reduzieren, Variablen operationalisieren und möglichst allgemeingültige Schlussfolgerungen ableiten, um den Verkehr bestmöglich zu planen.

In diesem Zusammenhang möchte ich betonen, dass mir dieses Spannungsverhältnisses bewusst ist, ich aber gerade diese Verknüpfung für innovativ wie produktiv halte.

4. Forschungsstand und theoretische Fundierung

Meine Dissertation zeigt zunächst auf, wie weit eine kulturelle Perspektive bereits in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung Anwendung findet und welche Anschlussmöglichkeiten sich bieten. Während in sozialwissenschaftlichen Arbeiten der Mobilitätsforschung kulturellen Einflussfaktoren eine grundlegende Bedeutung beigemessen wird, erfahren diese in der klassischen Verkehrsplanung und -forschung zumeist keine explizite Betrachtung.

Ganz allgemein kann Kultur als Verbindung zwischen lebensweltlichen Praktiken und Dingen sowie ihrer symbolischen Bedeutung verstanden werden. Vereinfacht ausgedrückt beinhaltet der Kulturbegriff auf der einen Seite die materiellen Dinge und das, was Leute tun, auf der anderen Seite die unterschiedlichen Bedeutungen, die diese Dinge und das Tun für bestimmte Individuen und Personengruppen haben können. Dabei durchdringen sich diese beiden Sphären aber gegenseitig und können nur gemeinsam betrachtet werden. Kultur ist somit mit der materiellen Welt eng verflochten und das Sinnstiftende der materiellen Welt (Müller-Funk 2010; Eagleton 2009; Lindner 2000; Mitchell 2000).

Um hier eine Brücke zwischen Verkehrs- und Kulturforschung zu schlagen, baue ich auf bestehenden Konzepten wie dem etablierten Konzept der Mobilitätskultur auf und passe diese für mein Untersuchungsfeld und mein Kulturverständnis an (Deffner et al. 2021; Götz et al. 2016). Das Modell der Mobilitätskultur – welches bislang vor allem für quantitative und vergleichende Evaluationsstudien verwendet wurde – wird mit Fokus auf eine kulturempirische, qualitative Untersuchung sozialer Praktiken und Bedeutungszuschreibungen sowie der Offenheit, Vielfältigkeit und Konflikthaftigkeit von Kultur überarbeitet und anschließend als eigene Planungsdimension in die Integrierte Verkehrsplanung bzw. -politik eingebettet (Hoor 2020a).

Die Integrierte Verkehrsplanung ist dabei als inter- und transdisziplinärer sowie praxisorientierter und transformativer Ansatz zu verstehen, mit dessen Hilfe die komplexen gesellschaftlichen Verhältnisse ange-

messen beschrieben und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung gestaltet werden können. Dabei geht es verkehrspolitisch um eine Aushandlung der unterschiedlichen Interessen sowie einer normativen, politischen, fachlichen und räumlichen Integration, mit dem Ziel eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern (Schwedes & Rammert 2020; Schwedes 2018). Insbesondere mit dem Fokus auf menschliche Bedürfnisse, Anforderungen und Verhaltensmuster sowie ihrem leitbild- und zielorientierten Planungsverständnis bietet die Integrierte Verkehrsplanung vielfältige Anknüpfungspunkte für eine kulturtheoretische Fundierung.

5. Methodische Umsetzung

Als empirisches Untersuchungsfeld fungieren urbane Fahrradkulturen in Berlin, die in einem qualitativen, multimethodischen Vorgehen in Anlehnung an die empirische Kulturanalyse der Cultural Studies und Stadthethnografie untersucht werden (Schwanhäußer 2016; Barker & Jane 2016; Ege 2013; Lindner 2000): Teilnehmende Beobachtung, systematische Reflexionen und Introspektionen, der Einbezug diverser Medienerzeugnisse sowie qualitative Interviews mit Akteur*innen des Feldes sind zentrale Erhebungsmethoden dieser Arbeit (Breidenstein et al. 2015; Przyborski & Wohlrab-Sahr 2008).

Feldzugang und -rollen

Insbesondere städtische Initiativen, Szenen und Subkulturen sind zentrale Akteur*innen, die die gesellschaftliche Normalisierung des Radfahrens vorantreiben und durch neue Alltagspraktiken und Bedeutungszuschreibungen bereichern – denn auch wenn deren Mobilitätspraktiken zahlenmäßig nicht relevant erscheinen, sind sie essentiell, um aktuelle kulturelle Trends und gesellschaftlichen Wandel zu verstehen (Hoor 2020b). Folglich liegt der empirische Fokus auf der deutschsprachigen Radverkehrsforschung und -planung sowie auf einer Kulturanalyse radverkehrspolitischer Fahrradinitiativen sowie verschiedener Szenen und Subkulturen, die aus einem Sport- und Lifestyle-Kontext entstanden sind, wie etwa der Fixed-Gear-, Rennrad- oder Gravel-Szene. Dafür habe ich zum einen meine bestehenden Feldzugänge als Akteur des Feldes verwendet. Als Mitglied des Volksentscheids Fahrrad und Entscheidungsträger bei der Radbahn Berlin bekam ich aus erster Hand Einblick in die politische Radverkehrsszene und konnte beobachten, wie diese die Berliner Radverkehrspolitik und -planung vorantrieb.

Auf der anderen Seite bin ich in die Fahrradsubkultur der Fixed-Gear-Szene eingestiegen – die damalige Avantgarde des städtischen Radfahrens, die mit ihrem Fokus auf Spaß und Stilbewusstsein erstaunlich

wenig mit den Aktivist*innen zu tun hatte. So konnte ich meine Feldzugänge zu unterschiedlichen Szenen und Subkulturen sicherstellen und deren Wandel am Rande der Szene beobachten. Von 2016 bis 2021 habe ich unterschiedliche Kontexte des Radfahrens miterlebt, habe selbst die Berliner Radverkehrspolitik aktivistisch vorangetrieben, an etlichen Planungssitzungen und Szene-Veranstaltungen teilgenommen, bin zehntausende Kilometer Rad gefahren, sei es zum Pendeln, auf sportlichen Ausfahrten oder bei längeren Radtouren. Ich habe unzählige Gespräche mit Szene-Mitgliedern geführt, eigene Räder aufgebaut, in der Werkstatt geschraubt, in Foren recherchiert, Filme, Videos und Social-Media-Beiträge angeschaut und Zeitschriftenartikel gelesen.

Gleichwohl habe ich alle diese Erfahrungen, Daten und Perspektiven dokumentiert und mit einer gewissen analytischen Distanz betrachtet, miteinander verschnitten, kontextualisiert und eine übergeordnete Perspektive und Stimme als Forscher entwickelt. Damit trägt meine Arbeit subjektive Züge – im Rahmen einer empirischen Kulturanalyse ist dies selbstverständlich und muss offengelegt und reflektiert werden (Haraway 1988). Die verkehrswissenschaftliche Leser*innenschaft bitte ich an dieser Stelle, dieser geisteswissenschaftlichen Grundhaltung eine Chance zu geben.

Datenerhebung und -auswertung

Meine Datenerhebung habe ich, wie in der empirischen Kulturforschung üblich, multimethodisch angelegt. Meine Hauptmethode ist die teilnehmende Beobachtung, das heißt, die eben beschriebenen Praxiserfahrungen habe ich allesamt dokumentiert, reflektiert und in Beobachtungsprotokollen und Memos festgehalten (Breidenstein et al. 2015; Hammersley & Atkinson 2007). In heutigen Gesellschaften ist das Alltagsleben untrennbar mit den modernen Medien verknüpft. So war es nur folgerichtig, den Einbezug von Medienerzeugnissen als weiteren Baustein meiner Kulturstudie zu ergänzen (Bee et al. 2022; Golbuff 2014). Auch meine Erfahrungen in der Fahrradszene, die teils vor meiner Zeit als Promotionsstudent lagen, habe ich durch Nacherhebungen und Introspektionen – also durch strukturierte Selbstreflexionen und Interviews, in denen ich von einem anderen Forschenden befragt wurde – dokumentiert und nutzbar gemacht.

Abschließend habe ich qualitative Interviews mit Akteur*innen der Berliner Fahrradszene geführt, einerseits, um mein bisheriges Material zu erweitern und neue Perspektiven einzufangen, andererseits, um meine bisherigen Ergebnisse kommunikativ zu validieren und zu triangulieren (Breidenstein et al.

2015; Lamnek 2010; Przyborski & Wohlrab-Sahr 2008). Die so gewonnenen vielfältigen Daten habe ich mit Atlas.ti in Anlehnung an die Grounded Theory in mehreren Durchgängen kodiert und ausgewertet – mit dem Ziel aus den verschiedenen Perspektiven und Datenquellen ein dichtes wie einheitliches Bild des Feldes zu zeichnen (Friese 2019; Strauss & Corbin 2010).

5. Empirische Ergebnisse

Das Fahrrad boomt, einerseits in seiner Funktion als Verkehrsmittel und verkehrspolitischer Hoffnungsträger, andererseits als Sport-, Freizeit- und Lifestyleobjekt. Die fundamentalste Erkenntnis bei der Untersuchung städtischer Fahrradszenen ist daher nicht erstaunlich – das Fahrrad ist bei allen gesetzt! Die Fahrradszene ist der festen Überzeugung, dass es mit Abstand die nachhaltigste, gesündeste und beste Art der Fortbewegung ermöglicht. Egal ob als Verkehrsmittel, als Lebensstil, als Sport oder Freizeitbeschäftigung, in Konsumgewohnheiten, Mode oder Stil – alles dreht sich ums Rad. Wie ein Interviewpartner es formulierte:

„Das Fahrrad hat, egal, ob es jetzt ein Szenemensch, Fixie, [...] Lastenrad oder auch, wenn ich es täglich benutze, durchaus ein gewisses Identifikationsmerkmal. [...] Man identifiziert sich mit seinem Fahrrad, man kennt sein Fahrrad. Es ist mehr als nur ein Ding, auf der einen Seite. Auf der anderen Seite ist es natürlich ein richtig nützliches Ding mit einem richtig, richtig hohen Gebrauchswert.“ – Interview 5, 02.12.2021

Die Vielfalt urbaner Fahrradkulturen

Was jedoch überhaupt nicht gesetzt ist, ist das Verständnis vom Radfahren selbst (Cox 2019, 2015): Neben einer eher eindimensionalen politischen und planerischen Betrachtung, in der das Radfahren als Verkehrspraxis gewertet wird, um von A nach B zu gelangen, existieren in den unterschiedlichen Fahrradszenen sehr unterschiedliche Verständnisse, wie folgende Aussage einer Interviewpartnerin verdeutlicht:

„Wir können uns aufs Fahrrad einigen, aber wir können uns nicht mal darauf einigen, wie das Fahrrad aussieht, wo wir mit dem Fahrrad fahren: Fahren wir im Gelände, fahren wir auf der Straße, fahren wir auf einem separierten Radweg, fahren wir bei den Autos mit? [...] Und ist das ein Sport-Vehikel? Ist das ein Alltags-Vehikel? All diese Fragen beantwortet jede Szene unterschiedlich.“ – Interview 6, 10.12.2021

Diese unterschiedlichen Sichtweisen machen das Radfahren zu einem interessanten wie komplexen

Untersuchungsgegenstand. Denn was von außen wie ein homogenes Ganzes wirkt – die Fahrradszene Berlins –, lässt sich in zwei grundverschiedene Lager unterteilen: Die verkehrs- und stadtpolitische Szene und die Sport- und Lifestyle-Szene. Beide prägen das städtische Radfahren und haben einen großen Teil zum aktuellen Fahrrad-Boom beigetragen – jedoch auf ganz unterschiedliche Weisen.

Verkehrs- und stadtpolitische Fahrradszene

Die radverkehrspolitische Szene ist dafür verantwortlich, dass sich Berlin innerhalb kürzester Zeit verkehrspolitisch gewandelt hat. Das Berliner Mobilitätsgesetz, den Radverkehrsplan sowie dutzende neue Planungsstellen würde es ohne zivilgesellschaftliche Initiativen so nicht geben. Angefangen hat es mit einem unglücklichen Auftreten der Berliner Verkehrsverwaltung gegenüber der Berliner Fahrradszene. Im Jahr 2013 initiierte die Verwaltung einen großangelegten Online-Dialog als Beteiligungsmaßnahme: Die Berliner Radfahrer*innen wurden eingeladen, online Orte zu benennen und zu beschreiben, an denen sie sich als Radfahrende unsicher fühlten. Etwa 30.000 Bürger*innen beteiligten sich und meldeten mehr als 5.000 Orte. Die Fahrradszene erhoffte sich, dass die Verkehrsverwaltung sich ihrer Punkte annehmen und eine verkehrspolitische Wende zugunsten des Fahrrads einleiten würde. Doch innerhalb der nächsten zwei Jahre wurde nur einer von über 5.000 Orten überhaupt umgestaltet – eine Ohrfeige für die Berliner Radfahrenden, die sich mit ihrem Erfahrungswissen eingebracht hatten.

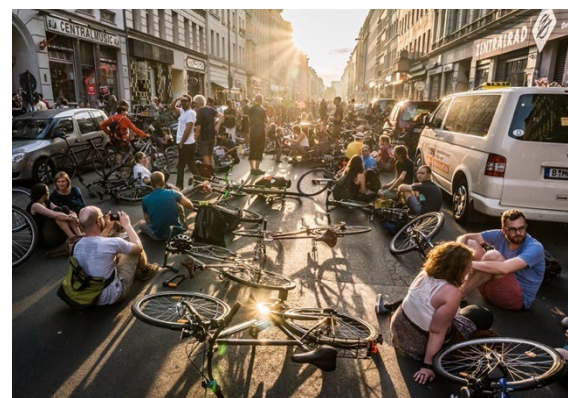


Abbildung 2: Demonstration des Volksentscheids Fahrrad in Kreuzberg (Quelle: Norbert Michalke, Changing Cities e.V.)

Wütend aufgrund der Untätigkeit schloss sich die Berliner Fahrrad- und Aktivist*innen-Szene zusammen und gründete mehrere Initiativen, u. a. den Volksentscheid Fahrrad (Abbildung 2). Im Folgenden lesen Sie typische Forderungen, die bei Demonstrationen oder Mahnwachen des Volksentscheids Fahr-

rad auf Plakate oder auf die Straße geschrieben wurden: „Paint is not Infrastructure“ / „Sichere Radwege für alle. Jetzt!“ / „Radweg ist kein Parkplatz“. Dem Volksentscheid Fahrrad ging es darum, Berlin mit demokratischen Mitteln zu einer Fahrradstadt zu machen – mit flächendeckenden, sicheren Radwegen – und er kam aufgrund eines breiten Rückhalts in der Berliner Bevölkerung auch weit voran. Quasi zeitgleich führte die Radbahn Berlin (Abbildung 3) mit ihren Renderings und Skizzen den Diskurs auf einer ästhetischen und symbolischen Ebene und produzierte Zukunftsbilder, die viele Leute ansprachen – die Verkehrswende wurde so vorstell- und erlebbar.



Abbildung 3: Radbahn Berlin – Radfahren unter dem Hochbahnviadukt der U1 (Quelle: Reindeer Renderings, Radbahn Berlin)

Beide Projekte zeigen spezifische Zukunftsvorstellungen, in denen das Fahrrad als zentraler Aushandlungsgegenstand über Fragen der Mobilität und des guten Lebens fungiert. Es geht darum sicher und bequem durch die Stadt zu fahren, das Auto zu verdrängen und die eigenen Vorstellungen einer lebenswerten Stadt voranzutreiben – also den Gebrauchswert des Fahrrads als „richtig nützliches Ding“ im eigenen Interesse zu befördern. Ästhetische, sportliche und lebensstilistische Aspekte des Radfahrens – wie „Welches Fahrrad fährt man, wie sieht man darauf aus?“ – sind eher weniger wichtig.

Sport- und Lifestyle-Szene

Genau diese Lebensstil- und Geschmacksfragen sind hingegen das A und O einer jungen, sportiven und lebensstilistischen Fahrradszene: Ob Fahrradkurrier, Fixie-Dude, Rennradfahrer oder Gravel-Hipster. Stil, Mode, Szenezugehörigkeit, Abenteuerlust, Leidenschaft und Können auf dem Rad stehen über allem. Vereinfacht gesagt geht es in erster Linie darum, gut auf dem Rad auszusehen, aufregende Dinge

auf dem Rad zu erleben und diese durch Bilder und Geschichten zu erzählen.



Abbildung 4: Handgefertigtes modernes Gravelbike samt Bickepacking-Ausrüstung (Quelle: Stefan Hähnel)

Szenen und Subkulturen, die ehemals nur von Profisportler*innen oder Fahrradkurrier*innen gelebt wurden, sind heute verstärkt Teil der Popkultur und gehen mit Formen der Kommerzialisierung, Ausdifferenzierung, Ästhetisierung und Lebensstilisierung des Fahrrads einher: Junge Leute, die Fixie fahren, Messenger Bags tragen oder sich teure Rennräder, Gravelbikes und Radklamotten leisten (Abbildung 4); Leute, die sich ihr Fahrrad ins Wohnzimmer hängen, anstatt es auf der Straße stehen zu lassen; Produkte aus Fahrradindustrie und Mode, die einen spezifischen Design-Stil mit einer städtischen Funktionalität verbinden; Fahrradläden, die nicht nur Fahrräder verkaufen, sondern auch als hippe Cafés, Treffpunkte, Restaurants oder Bars fungieren; oder auch Medienbeiträge in Zeitungen, Film und Werbung, in denen das Fahrrad als cooles und nachhaltiges Fortbewegungsmittel gefeiert und mit neuen Geschichten belegt wird (Hoor 2020b).

Dies sind alles Entwicklungen, die in den letzten Jahren stattgefunden haben, aber nicht radverkehrspolitisch gefördert wurden, sondern sich unabhängig davon und parallel aus vorwiegend subkulturellen, hedonistischen und kommerziellen Interessen innerhalb städtischer Fahrradszenen gebildet haben. Dabei haben gerade subkulturelle Fahrradszenen maßgeblich dazu beigetragen, dass das Radfahren hip und begehrenswert geworden ist und damit dessen Symbol- und Identifikationswert erhöht.¹

¹ In den Kulturwissenschaften ist die Zeichenfunktion von Gebrauchsgegenständen oft wichtiger als ihre technische Funktion, also ihr Gebrauchswert. Ein klassisches Beispiel ist der Kauf eines teuren Fahrzeugs: Ein Teil des Wertes eines Automobils ist

auf seine Funktionalität und seine Materialkosten zurückzuführen. Dennoch werden sehr teure Autos vor allem aus Prestige Gründen – also für ihren Zeichenwert – konsumiert (Baudrillard 1968).

5. Diskussionen und Ableitungen für die (Rad)Verkehrsplanung und -forschung

Soweit ein Einblick in die städtischen Fahrradszenen Berlins. Als Kulturanalyse stehen diese für sich selbst, aber die verkehrswissenschaftliche Leser*innenschaft mag sich an dieser Stelle fragen, was man damit verkehrsplanerisch und -politisch anfangen kann und welche Folgerungen sich daraus ableiten lassen – hierzu möchte ich auf einer Meta-Ebene exemplarische Verbindungen zur Diskussion stellen.

Vielen Äußerungen im Bereich der Verkehrspolitik und -planung liegt implizit die Annahme zu Grunde, dass ‚weiche‘ Faktoren – wie soziokulturelle Verhaltensweisen, Einstellungen und Werte – leichter zu verändern seien als die ‚harten‘ Faktoren, etwa Infrastrukturen oder Gesetze. Aus kulturtheoretischer Sicht sind Kulturen jedoch sehr widerstandsfähig, kontingent und nur ungewiss zu beeinflussen. Auch wenn es mir nicht darum geht, das eine gegen das andere auszuspielen und ich für eine Betrachtung der Verwobenheit zwischen den Bereichen plädieren möchte, ist dieser Widerspruch doch sehr bedeutsam und geht mit direkten Herausforderungen seitens der Planung einher. Es geht nämlich nicht darum, Kultur als Sphäre selbst zu beplanen, sondern Kultur als Hinweisgeberin und Korrektiv zu betrachten, um Planung zielführender, alltagsweltlicher und erfolgreicher zu gestalten. Denn jede Infrastruktur ist von vornherein kulturell kodiert und entspringt einem bestimmten kulturellen Planungsverständnis; sie legt bestimmte Nutzungsweisen nahe und negiert andere (Schabacher 2022).

Chancen und Herausforderungen für die Radverkehrsförderung

Auf der einen Seite gibt es aus Sicht der Radverkehrsförderung viele Gründe zur Hoffnung, denn die aktuellen Entwicklungen im Radverkehrsbereich zeigen eine deutliche Kulturkritik und Abkehr von automobilen Verkehrs- und Stadträumen. Einerseits in Bezug auf Politik und Planung, aber auch im Bereich städtischer Lebensweisen: Denn die rasante Ausdifferenzierung von Fahrradszenen und die fortwährende Ästhetisierung und Lebensstilisierung des Fahrrads zeugt von dessen symbolischer Aufwertung. Moden und Trends haben es an sich, dass sie diffundieren: von den kulturellen Zentren in die Peripherie, von den kulturellen Eliten in die breite Bevölkerung.

Auf der anderen Seite bringt ebendies auch Ambivalenzen mit sich, denn wichtige Zielstellungen wie eine nachhaltige und sozialgerechte Verkehrsentwicklung werden gewissermaßen konterkariert, wenn das Radfahren exklusiver und privilegierter wird, es zu Gentrifizierungseffekten beiträgt oder kulturelle Ausschlüsse produziert. Denn bestimmte Zielgruppen – wie migrantische oder einkommensschwache Milieus – werden trotz des Radverkehrsbooms kaum erreicht (Hudde 2022; Aldred et al. 2016). Auf Seiten der Radverkehrsförderung bedarf es damit einer gesellschaftlichen Normalisierung des Radfahrens. Dazu zählt sowohl ein schneller wie flächendeckender Infrastrukturausbau als auch der Abbau von Zugangsbarrieren. Und diese sind nicht nur infrastruktureller, sondern auch kultureller, sozialer oder wirtschaftlicher Natur: Das Erlernen des Radfahrens als Kulturtechnik, die Sicherstellung eines kostengünstigen Zugangs zu funktionstüchtigen Fahrrädern, mehrsprachige Informationskampagnen sowie Maßnahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung wären hier effektive Maßnahmen.

Hinweise für die Radverkehrsplanung und Verkehrswende

In Bezug auf die Planung und den Bau von Radverkehrsinfrastruktur wird klar, dass der aktuelle Ausbau vielerorts noch zu langsam vorangeht. Die bisherigen Bemühungen werden der hohen gesellschaftlichen Dynamik aber auch der Dringlichkeit der Sache nicht gerecht. In Berlin können wir zwar bereits einen großen Wandel verzeichnen: Denn neue Regelbreiten, geschützte Radwege oder auch die Planung von Rad-schnellverbindungen waren vor Jahren noch undenkbar und sind jetzt der neue Standard.² Dies ist unmittelbar dem Einbezug einer lebensweltlichen und damit kulturellen Perspektive in die Verkehrsplanung zu verdanken – denn Alltagsverständnisse des Radfahrens, ihre Ansprüche und Forderungen an eine sichere, schnelle wie komfortable Infrastruktur wurden verkehrsplanerisch und politisch aufgenommen und in einen formalisierten Planungsprozess implementiert.

Dies muss jetzt planerisch wie partizipativ weiter begleitet, verstetigt und ausgebaut werden. Dafür muss jeweils die Verkehrsplanung mit der lokalen Fahrradszene in einen Dialog treten und deren lebensweltliche Expertise wertschätzen – andererseits muss sie aber auch Verbindlichkeit in der Umsetzung zeigen und bestehende planerische Maßnahmen,

² Die Feldforschung zu dieser Arbeit wurde 2021 abgeschlossen. Auf die aktuellen Entwicklungen

durch die neue Landesregierung und die Neuausrichtung des Berliner Verkehrssenats unter Manja Schreiner wird nicht eingegangen.

Rahmenbedingungen und Restriktionen auf niedrigschwellige Art erläutern – denn für Außenstehende sind diese häufig nicht begreiflich (von Schneidemesser 2021). Das zuvor beschriebene Missgeschick seitens der Verwaltung gegenüber der Berliner Fahrradszene im Rahmen des Online-Dialogs wäre nicht passiert, wenn man diese Grundsätze befolgt hätte.

Zudem sollte die Radverkehrsplanung ihr funktionales Verständnis erweitern und das Radfahren als soziale Praxis und komplexen Bedeutungsträger verstehen, das je nach Kontext mit ganz bestimmten und teils sehr sensiblen Ansprüchen und Forderungen an die Infrastrukturgestaltung, aber auch an Zielgruppenansprache und Kommunikation einhergeht. Dies möchte ich mit einem abschließenden Beispiel zur zielgruppenspezifischen Planung erläutern.

Zielgruppenspezifische und kultursensible Verkehrsplanung

Ich habe zuvor bereits die beiden Gruppen vorgestellt: Die radverkehrspolitische Szene möchte flächendeckende und sichere Radwege, der Sport- und Lifestyle-Szene sind diese zunächst einmal egal. Denn ihre Vertreter*innen sind es gewohnt selbstbewusst auf der Straße zu fahren und sich gegenüber dem Straßenverkehr zu behaupten. Viele sportliche Radfahrende waren vor einigen Jahren sogar explizit gegen den Volksentscheid Fahrrad, zum Beispiel weil sie durch den Ausbau von Fahrradinfrastruktur eine Ausweitung der Benutzungspflicht von Radwegen befürchteten. Dies ist aus ihrer Sicht verständlich, denn ihre Erfahrungen mit Radwegen in der Stadt sind von schmalen, von Wurzeln durchsetzten oder zugeparkten Radwegen geleitet, wie sie vielerorts Gang und Gebe sind. Viele routinierte Radfahrende fühlten sich mit ihren eigenen Strategien und ihrem Fahrkönnen einfach besser bedient als mit der zur Verfügung gestellten Infrastruktur.

Dies wird seitens Kritiker*innen der Radverkehrsförderung zurecht als männlich-dominantes Verhalten im Straßenverkehr gewertet. Denn das Radfahren auf der Straße setzt Selbstvertrauen, Radbeherrschung und körperliche Stärke voraus – Zugangsvoraussetzungen, die insbesondere ungeübte Radfahrende nicht mitbringen. Wenn die Radverkehrsförderung also insbesondere Nicht-Nutzende ansprechen möchte – und hier spricht man häufig von AAA (All Ages and Abilities) oder 8-80 (also von Kindern bis Senior*innen) –, dann müssen deren Zugangsbarrieren abgebaut werden, und das sind vor allem Sicherheitsbedenken (Schwedes et al. 2021a). Auf infrastruktureller Seite sind damit breite, vom Autoverkehr ge-

schützte und möglichst separierte Radwege gefordert, die sich daran richten, dass alle Gruppen sicher und entspannt unterwegs sein können.

Eine gängige Vorstellung seitens der Radverkehrsförderung und -planung ist nun, dass Vehicular Cyclists gar keine Radinfrastruktur wollen. Bis auf ein paar Hardliner ist das aber ein Missverständnis – wie mir alle Interviewpartner*innen, die man von außen als ebendiese Vehicular Cyclists bezeichnen würden, bestätigten. Denn je häufiger man Fahrrad fährt, desto häufiger ist man auch der Gefahr ausgesetzt. Unter anderem gibt es auch deshalb so einen Boom im Gravel-Bereich, weil viele Radsportler*innen einfach keine Lust mehr auf den Stress mit Autos haben und lieber abseits der Straßen im Wald fahren. Blicken wir beispielsweise in die Niederlande, wo es das Vehicular Cycling quasi nicht gibt. Und nicht weil es keine sportlich Radfahrenden oder Kuriere gäbe – im Gegenteil, die Niederlande sind eine bedeutende Radsportnation und haben auch eine große Kurierszene. Aber hier werden die Radwege selbstverständlich von allen Arten von Radfahrenden angenommen. Denn gegen flächendeckende, breite, separierte oder geschützte Radwege, gegen Rad Schnellverbindungen oder Fahrradstraßen, auf denen man genauso nebeneinander bummeln und quatschen wie auch schnell fahren kann, hat niemand etwas.

Es muss also darum gehen, möglichst für alle zu planen und diverse Gruppen in Planung, Beteiligung und Kommunikation einzubeziehen. Und gerade hier sind routinierte Radfahrende aus der Fahrradszene gute Hinweisgeber, die das notwendige Erfahrungswissen mitbringen und die Verkehrswende im Kleinen bereits leben. Ein Fahrradkurier beispielsweise, der in jeder Arbeitswoche 350 km durch die Stadt fährt, kennt diese aus Perspektive eines Radfahrers in- und auswendig, er weiß, welche Wege er zu welchem Zweck fährt und welche Problemstellen es gibt, was eine gute Radverkehrsinfrastruktur auszeichnet und worauf man achten muss. Er hat nicht nur besonders hohe Ansprüche an Infrastruktur, sondern auch besonders konkrete Vorstellungen davon – warum gerade dieses Wissen nicht nutzen?

6. Schlussbetrachtung

Die wissenschaftlichen Ergebnisse der Arbeit zeigen, dass die Verbindung zwischen kulturwissenschaftlicher Forschung und Mobilitäts- und Verkehrsforschung fruchtbar ist und neue strategische Perspektiven für eine inklusive Radverkehrsplanung und -förderung ermöglicht. In einem nächsten Schritt müssten abgestimmte und angemessene Planungsstrategien und -maßnahmen seitens der Verkehrsplanung und -forschung entwickelt werden.

Damit möchte die Dissertation einen Beitrag zur Darstellung kulturwissenschaftlicher Methoden und Konzepte für den Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsforschung leisten. In Anbetracht der vielfältigen stadt- und verkehrsplanerischen Herausforderungen, vor denen wir als Gesellschaft aktuell stehen, bieten kultursensible Planungsperspektiven einen Mehrwert. Denn es werden vielfältige und mit Konflikten verbundene Umgestaltungs-, Umverteilungs- und Aushandlungsprozesse angestoßen werden müssen, die sowohl auf materieller wie auf symbolischer Ebene wirken (Hoor 2021; Kuhnimhof et al. 2019). Es braucht eine neue Mobilitätskultur.

Literatur

Aldred, Rachel, James Woodcock & Anna Goodman (2016): Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? *Transport Reviews* 36, S. 28-44.

Barker, Chris & Emma A. Jane (2016): *Cultural Studies. Theory and Practice*. SAGE, Los Angeles u.a.

Baudrillard, Jean (1968): *Das System der Dinge. Über unser Verhältnis zu den alltäglichen Gegenständen*. Campus, Frankfurt am Main.

Bee, Julia, Ulrike Bergermann, Linda Keck, Sarah Sander, Herbert Schwaab, Markus Stauff & Franz Wagner (2022): *Fahrradutopien. Medien, Ästhetiken und Aktivismus*. Meson Press, Lüneburg.

Borgstedt, Silke, Jan Hecht, Franziska Jurczok (2021): *Fahrrad-Monitor Deutschland 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung*. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH: Heidelberg und Berlin.

Breidenstein, Georg, Stefan Hirschauer, Herbert Kalkhoff & Boris Nieswand (2015): *Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung*. UVK, Konstanz & München.

Buehler, Ralph & John Pucher (2021): *Cycling for Sustainable Cities*. The MIT Press, Cambridge & London.

Cox, Peter (2015): *Cycling Cultures*. University of Chester Press, Chester.

Cox, Peter (2019): *Cycling: A Sociology of Velomobility*. Routledge, London & New York.

Deffner, Jutta; Konrad Götz & Thomas Klinger (2021): Das Konzept der Mobilitätskultur als Analyse- und Gestaltungsinstrumentarium für die Nachhaltigkeitstransformation. In: Gies, Jürgen, Felix Huber, Oliver Mietzsch, Claudia Nobis, Ulrike Reutter, Katalin Saary & Oliver Schwedes (Hrsg.): *HKV – Handbuch der*

kommunalen Verkehrsplanung. 90. Ergänzungs-Lieferung. Nr. 7/2021, Kapitel 2.2.1.8. Berlin, Offenbach am Main.

Eagleton, Terry (2009): *Was ist Kultur?* C.H. Beck, München.

Ege, Moritz (2013): *Ein Proll mit Klasse: Mode, Popkultur und soziale Ungleichheiten unter jungen Männern in Berlin*. Campus, Frankfurt am Main.

Gläser, Till & Björn Lexius (2015): *We are Traffic*. Hamburg

Haraway, Donna (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies* 14 (3), S. 575-599.

Horton, Dave, Paul Rosen & Peter Cox (2007): *Cycling and Society*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire & Burlington.

Flick, Uwe (2000): *Qualitative Forschung – Theorien, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. Rowohlt, Hamburg.

Friese, Susanne (2019): *Qualitative Data Analysis with ATLAS.ti*. SAGE, Los Angeles u.a.

Furness, Zack (2010): *One Less Car. Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia, Temple Press

Götz, Konrad, Jutta Deffner & Thomas Klinger (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotenziale, Rezeption und Kritik. In: Schwedes, Oliver, Weert Canzler & Andreas Knie (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Springer VS, Wiesbaden, S. 781-804.

Golbuff, Laura (2014): *Moving beyond physical mobility. Blogging about urban cycling and transport policy*. Dissertation. University of Westminster, London.

Hammersley, Martyn & Paul Atkinson (2007): *Ethnography: Principles in Practice*. Routledge, London & New York.

Hoor, Maximilian (2020a): *Mobilitätskulturen. Über die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive der Verkehrsplanung*. IVP Discussion Paper 14, Berlin.

Hoor, Maximilian (2020b): *The Bicycle as a Symbol of Lifestyle, Status and Distinction. A cultural studies analysis of urban cycling (sub)cultures in Berlin*. Applied Mobilities.

Hoor, Maximilian (2021): Öffentliche Mobilität und eine neue Mobilitätskultur – Grundlagen, Entwicklungen und Wege zur kulturellen Verkehrswende. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Springer VS, Wiesbaden, S. 165-194.

Hudde, Ansgar (2022): The unequal cycling boom in Germany. *Journal of Transport Geography* 98.

Kuhnimhof, Tobias, Claudia Nobis, Katja Hillmann, Robert Follmer & Johannes Eggs (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.

Lamnek, Siegfried (2010): Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch. Beltz, Weinheim & Basel.

Lindner, Rolf (2000): Die Stunde der Cultural Studies. Universitätsverlag Wien, Wien.

Mitchell, Don (2000): *Cultural Geography. A Critical Introduction*. Blackwell, Oxford & Malden.

Müller-Funk, Wolfgang (2010): *Kulturtheorie*. Narr Francke Attempto, Tübingen.

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Przyborski, Aglaja & Monika Wohlrab-Sahr (2008): *Qualitative Sozialforschung – ein Arbeitsbuch*. Oldenbourg, München.

Schabacher, Gabriele (2022): *Infrastruktur-Arbeit. Kulturtechniken und Zeitlichkeit der Erhaltung*. Kadmos, Berlin.

Schwanhäüßer, Anja (2016): *Sensing the City. A Companion to Urban Anthropology*. Birkhäuser, Basel.

Schwedes, Oliver (2018): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Springer VS, Wiesbaden.

Schwedes, Oliver & Alexander Rammert (2020): *Was ist Integrierte Verkehrsplanung. Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung*. IVP Discussion Paper 15, Berlin.

Schwedes, Oliver, Sina Wachholz & David Friel (2021a): *Sicherheit ist Ansichtssache. Subjektives Sicherheitsempfinden: Ein vernachlässigtes Forschungsfeld*. IVP Discussion Paper 17, Berlin.

Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) (2021): *Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030. Maßnahmenkatalog*. SenUVK, Berlin.

Spinney, Justin (2021): *Understanding Urban Cycling. Exploring the Relationship Between Mobility, Sustainability and Capital*. Routledge, London.

Umweltbundesamt (2019): *Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht*. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.

Vivanco, Luis (2013): *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. London and New York, Routledge.

von Schneidemesser, Dirk (2021): *Öffentliche Mobilität und neue Formen der Governance: das Beispiel Volksentscheid Fahrrad*. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): *Öffentliche Mobilität*. Springer VS, Wiesbaden, S. 139-163.

Autorenangabe

Dr. phil. Maximilian Hoor
Co-Geschäftsführer
Reallabor Radbahn gUG
Forster Str. 52, 10999 Berlin
Deutschland

Die Dissertationsarbeit wurde zwischen 2016 und 2022 als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität verfasst. Sie wird voraussichtlich Ende 2023 als Open-Access-Buch im Kadmos Verlag erscheinen.

E-Mail: max@radbahn.berlin

Krisenkommunikation im Verkehrssektor in Zeiten der Energie- und Ressourcenknappheit – Ergebnisse einer diskurslinguistischen Analyse

Julia Rothenhäusler

Siehe Autorinnenangabe

Abstract

Die immense Energiekostensteigerung hat die ÖPNV-Branche in den letzten Monaten zu einer massiven Preissteigerung der Tickets gezwungen. Der vorliegende Beitrag untersucht diskurslinguistisch anhand von 30 Pressemitteilungen von Verkehrsunternehmen und Verbänden die jeweils erfolgte Unternehmenskommunikation der erfolgten Tarifierung. Der Fokus liegt dabei auf der Erarbeitung musterbildender Argumentationsformen und der Ableitung von Handlungsempfehlungen.

Schlagwörter / Keywords:

Diskurslinguistik, Krisenkommunikation, Energiekrise, Unternehmenskommunikation, Argumentationsmuster

1. Ausgangssituation

Klima-Krise, Corona-Pandemie und nicht zuletzt der Krieg in der Ukraine, welcher seit der Invasion russischer Truppen in die Ukraine am 24. Februar 2022 bis heute andauert: Krisen sind allgegenwärtig und begleiten uns sowohl im privaten und soziokulturellen als auch im beruflichen Umfeld. Existenzbedrohung, Kontrollverlust und Unsicherheit sind nur einige der Folgen und Ängste. Deshalb kann es umso hilfreicher sein, Krisenverläufe zu kennen und auch wirksame kommunikative Mittel für den Akutfall parat zu haben, um schnell und adäquat reagieren zu können, insbesondere auf Unternehmensebene.

Die aktuell vorherrschende Energie-Krise steht in direkter Verbindung mit dem Krieg in der Ukraine, u.a. bedingt durch die starke Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und Energieimporten aus Russland. Die elementare Relevanz von Energie für jegliches Warenssegment führt branchenübergreifend zu Preissteigerungen und damit auch zu einer hohen Inflationsrate – in Deutschland, aber auch in zahlreichen anderen EU-Staaten. In Deutschland lag die Inflationsrate (maßgeblich ist hier der Verbraucherpreisindex) im Juni 2023 bei +6,4 % (vgl. Statistisches Bundesamt 2023a) und ist für Juli 2023 weiterhin auf +6,2 % prognostiziert (vgl. Statistisches Bundesamt 2023b).

Während die Einführung des Deutschland-Tickets bereits nachweislich eine Entlastung auf Verbraucher-Seite ermöglicht und längst Auswirkungen auf den Verbraucherpreisindex hat (vgl. Statistisches Bundesamt 2023a), ist die Situation bei den Verkehrsbetrieben nach wie vor mehr als prekär, zumal kommunale Verkehrsunternehmen in der Regel von vornherein aufgrund ihrer Daseinsfürsorge gar nicht gewinnorientiert ausgerichtet sind, sondern lediglich Kostendeckung anstreben und selbst im SPNV mittlerweile nur noch geringe Gewinnmargen verzeichnet werden, Tendenz sinkend (vgl. Berschin & Böttger 2023: 189). Schon aus einem vom VDV in Auftrag gegebenen Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität im Jahr 2021 ging hervor, dass für den kompletten ÖPNV in Deutschland über den Gutachtenzeitraum bis 2030 der ÖPNV überdurchschnittliche Kostensteigerungen im Energiekostensektor zu erwarten sind, die neben anderen bereits vorhandenen finanzlimitierenden Faktoren, wie etwa die stark gestiegenen Infrastrukturgebühren, darunter Trassen- und Stationsentgelte sowie Personalkosten, einer ausreichende Refinanzierung und Kostendeckung entgegenstehen (vgl. Roland Berger im Auftrag des VDV 2021: 86f.). Die Tatsache, dass diese Einschätzung fast ein Jahr vor Ausbruch des Ukraine-Kriegs veröffentlicht wurde, lässt

keinen Zweifel daran, dass sich die wirtschaftliche Situation der Betreiber und weitere Akteure im ÖPNV in Deutschland nun u.a. durch die Ukraine-Krise bedingte immense Steigerung der Kosten bei Energie und Material in den laufenden Jahren noch deutlich verschärft hat. Diese Entwicklung schlägt sich auch auf die Unternehmenskommunikation der Verkehrsunternehmen nieder, in welcher Preissteigerungen und die finanziell herausfordernde Situation umfassend thematisiert werden. Im Folgenden sollen Handlungsempfehlungen für Unternehmen in der ÖPNV-Branche für eine schematische Aufbereitung von Kommunikationsinhalten in Krisenzeiten, etwa für Pressemeldungen, herausgearbeitet werden.

2. Stand der Forschung und krisentheoretische Einordnung

Der Terminus *Krise* wird von der Dudenredaktion (2023) als „schwierige Lage, Situation, Zeit [die den Höhe- und Wendepunkt einer gefährlichen Entwicklung darstellt]; Schwierigkeit, kritische Situation; Zeit der Gefährdung, des Gefährdetseins“ definiert. Somit umschreibt der Begriff eine negativ konnotierte Ausnahmesituation und die Abweichung vom Normalzustand.

Krisen treten heutzutage meist nicht mehr punktuell, sondern multilokal auf, etwa durch das zeitgleiche Vorhandensein mehrerer, unterschiedlicher Krisen oder auch durch die Verstärkung einzelner Krisenmomente aufgrund der direkten und öffentlichen Interaktion und des Diskurses über digitale Kommunikationskanäle, wie etwa soziale Netzwerke. Dies ist auch der Grund dafür, dass beinahe jede aktuelle Krise zu meist auch zugleich eine Kommunikationskrise ist (vgl. Störmer 2020: 17 f.) und auch in diesem Kontext betrachtet werden muss. Linguistische Untersuchungen und sprachtheoretische Publikationen sind dennoch nach wie vor die Minderheit, werden jedoch mit Eintreten der Pandemie wieder vermehrt in das Zentrum wissenschaftlicher Beiträge gerückt (vgl. Weinert 2021: 9). Deshalb zielt die vorliegende Veröffentlichung darauf ab, einen kleinen Beitrag zur Aufarbeitung dieses Forschungsdesiderats zu leisten, indem auch diskurslinguistische Analysemethoden Anwendung finden.

Bereits seit mehreren Jahren erscheinen stets neue sowie aktualisierte ökonomisch orientierte Publikationen, die sich mit den Themen Krisen und Krisenverlaufstheorien befassen, was nicht zuletzt die steigende Bedeutung des Themas unterstreicht. Diese sind mehrheitlich als praktische Ratgeber verfasst. Zahlreiche Publikationen widmen sich insbesondere dem Versuch, Krisen einzuordnen und zu klassifizieren, um auf dieser Basis auf die Ableitung auf einer der Krise zugeschnittene Handlungsempfehlungen zu ermöglichen. Einen sehr umfassenden und detailliert

ausgearbeiteten Überblick gibt Ehmke (2019). Sie unterscheidet hierbei zwischen Krisenursachen, intern bzw. extern verursachte Krisen, die Einordnung gemäß Nichterreichen von Unternehmenszielen sowie vorhersehbar bzw. nicht absehbare Krisen (vgl. ebenda: 119).

Folgt man Ehmkes Ansatz (vgl. ebenda) der Unterscheidung, so kann die Energiekrise wie folgt eingeordnet werden:

- **Krisenursache:** Wirtschaftskrise bedingt durch immense Steigerung der Kosten bei Energie und Material aufgrund durch starke Abhängigkeiten von Russland und zugleich starke Sanktionierung
- **Verursacher:** extern bzw. durch Dritte verursachte Krise, branchen- und länderübergreifende Auswirkungen
- **Nichterreichen von Unternehmenszielen:** Liquiditätskrise, da sich die ÖPNV-Branche unverhältnismäßigen Kostensteigerungen gegenüber sieht
- **Vorhersehbarkeit:** nicht absehbar und somit unabwendbar

Neben der Art der Krise spielt auch die Verlaufsform und insbesondere das aktuelle Krisenstadium eine zentrale Rolle, um entsprechende Handlungsempfehlungen ableiten zu können. Generell empfiehlt sich eine möglichst frühe Intervention in den Krisenverlauf, sofern abwendbar, und in jedem Fall eine entsprechend rechtzeitige transparente, informative und aufklärende Kommunikationsarbeit, um etwaigen Imageschäden frühzeitig entgegenzuwirken (vgl. Bundesministerium des Innern 2014: 5).

Eines der am häufigsten zitierten Krisenverlaufmodelle, welches nach vor nicht an Aktualität verloren hat, wurde von Krystek (1987) publiziert. Er definiert im Grunde drei Phasen der Unternehmenskrise, und zwar die potenzielle, die latente sowie die akute Unternehmenskrise (diese Phase wird wiederum in beherrschbar und nicht beherrschbar untergliedert) (vgl. ebenda: 29). In diesem Kontext soll die Energiekrise in Kürze eingeordnet und reflektiert werden, und zwar im genannten Modell, zusätzlich ergänzt um eine vierte Phase, die Nach-Krisenphase, wie sie etwa von Ehmke (vgl. 2019) angewandt wird und damit einem modernen Verständnis des Krisenverlaufs entspricht. Diese letzte Phase ist insbesondere elementar zur Aufarbeitung von unternehmensinternen Krisenprozessen und durchgeführten Maßnahmen, und zwar im Hinblick auf den Umgang mit perspektivisch auftretenden Krisen.

Die Energiekrise als solche kann nicht isoliert, sondern stets im Kontext mit der übergreifenden Ukraine-Krise betrachtet werden, da sie als Konsequenz

dieser entstanden ist. Aufgrund des begrenzten Umfangs der Publikation sollen einschneidende Begebenheiten und Entscheidungen zur Abgrenzung der Krisenphasen herangezogen werden. Hier kann jedoch keine abschließende Beurteilung erfolgen, sondern nur eine Momentaufnahme skizziert werden, denn die Rahmenbedingungen sind sehr volatil und die Entwicklungen stark abhängig von mehreren externen Faktoren. Während sich die Ukraine-Krise seit Einfall der russischen Truppen in die Ukraine unverändert in der akuten Krisenphase befindet, kann eine deutlich schnellere Verlaufsentwicklung bei der Energiekrise festgestellt werden. Da für diese Krisenform mögliche Handlungsmöglichkeiten existieren und auch bereits mehrere EU-übergreifende und länder-spezifische Entlastungs- und Maßnahmenpakete durchgesetzt wurden, kann identifiziert werden, dass durch die Sicherstellung des physischen Angebots an Energie und der bereits partiell erfolgten Entlastung für BürgerInnen und Unternehmen, der Höhepunkt der Energiekrise bereits überwunden ist. Diese Einschätzung wird auch vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (vgl. 2023) geteilt, auch wenn festgehalten werden muss, dass bis auf Weiteres ökonomische Belastungen und Kostensteigerungen künftig bestehen bleiben und somit akut sind und dadurch auch weiterhin in der Unternehmensstrategie berücksichtigt werden müssen.



Abbildung 1: Krisenverlaufseinordnung, eigene Darstellung in Anlehnung an Krystek (1987) und Ehmke (2019)

Anmerkung: Die wesentlichen Krisenmomente wurden entsprechend der Informationen von Artikeln und Chronologien von Wüstenberg (2023), dem Rat der Europäischen Union (2023) sowie der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (2023) eingeordnet.

3. Methodisch-analytisches Vorgehen

Krisen lassen sich auf diverse Art und Weise untersuchen. Eines der umfangreichsten und Modelle im Bereich Diskurslinguistik wird mit dem DIMEAN-Modell von Warnke und Spitzmüller (2008) bereitge-

stellt. Dieses besteht vereinfacht aus drei Analyseebenen, namentlich der intratextuellen Ebene sowie der transtextuellen Ebene und der Akteursebene als Bindeglied (vgl. Warnke & Spitzmüller 2011: 82). Auf diese Weise wird eine holistische Analyse ermöglicht, die über den reinen Wort- und Textbezug hinausgeht und somit die Ableitung diskursrelevante Tendenzen zulässt, beispielweise um musterbildende Argumentationen abzuleiten. Der wesentliche Vorteil des Modells liegt in seinen zahlreichen Einsatzmöglichkeiten, denn Warnke und Spitzmüller akzentuieren selbst, dass die beispielhaft aufgeführten linguistischen Analysewerkzeuge innerhalb der Methodik-Definition lediglich als „Minimalprogramm[e]“ (2008: 39) fungieren und modular zusammengestellt bzw. adaptiert werden können.

Aufgrund des beschränkten Umfangs der vorliegenden Arbeit findet jeweils ein ausgewähltes Werkzeug pro Analyseebene Anwendung. Im Folgenden wird in Kürze das für die Untersuchung zugrundeliegende Korpusmaterial definiert und eingegrenzt, bevor dann auf die drei Untersuchungsstufen konkret eingegangen wird.

3.1 Korpuszusammensetzung

Um argumentative Muster branchenübergreifend und unabhängig von regionalen bzw. lokalen Abweichungen feststellen zu können, wurde sich bei der Auswahl des Untersuchungsmaterials auf 30 Pressemitteilungen von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden in Deutschland mit dem Fokus-thema der Tarifierung festgelegt, die allesamt im Zeitraum von einem Jahr, und zwar von Mai 2022 bis einschließlich April 2023, an die Öffentlichkeit adressiert wurden. Diese breite Zeitspanne ist dadurch bedingt, dass sich der Zeitpunkt von Kommunikation und Umsetzung der Tarifierungen von Unternehmen zu Unternehmen stark unterscheidet. Schwerpunktmäßig wurden die Mitteilungen jedoch im Zeitraum des Jahreswechsels 2022/ 2023 publiziert.

Bei der Korpuszusammensetzung wurde des Weiteren insbesondere auf ein ausgewogenes Verhältnis und eine möglichst repräsentative Abdeckung von ganz Deutschland sowie eine Beschränkung auf kleine und mittelständische Unternehmen geachtet, die vermeintlich am stärksten von den Kostensteigerungen betroffen sind. Ferner war für die Auswahl wichtig, dass eine reine Betrachtung der Erstkommunikation bzw. der unternehmenseigenen Kommunikation stattfindet und etwa keine weiterverarbeiteten und zitierten Versionen, wie z.B. über die Veröffentlichung von Artikeln über Medienhäuser, in das Korpus fallen. Darüber hinaus war für die Auswahl des Untersuchungsmaterials essenziell, dass eine vollständige und freie Zugänglichkeit über den Untersuchungszeitraum gewährleistet wird. Dies ist alleinig

durch die Auswahl der Textsorte Pressemitteilung gegeben, da diese ein Instrument zur direkten Kommunikation von z.B. Stellungnahmen und Mitteilungen vom Unternehmen an die Öffentlichkeit darstellt, mit dem Fokus einer informativ sachlichen und weniger werblich anmutenden Tonalität (vgl. Müller 2011: 39) und somit öffentlich und frei zugänglich über die firmeneigene Internetseite ist.

Das Korpus besteht somit final aus 30 Einzeltextdokumenten mit insgesamt 13,87 Tausend Token und 96 herausgearbeiteten Argumenten, die für die Rechtfertigung der Preisanpassung zurate gezogen worden sind. Nach Kodierung und Sortierung erfolgt fortan die Betitelung der einzelnen Korpustexte als K1 bis K30. Eine Auflistung aller untersuchten Pressemitteilungen findet sich nachstehend in tabellarischer Form.

Tabelle 1: Korpuszusammenstellung

Nummer	Verkehrsunternehmen/ Verbund	Datum Kommunikation	Titel Pressemitteilung [Abruf 30.07.2023]
K1	AVV (Aachen)	01.12.2023	Neue Ticketpreise zum 01. Januar 2023
K2	AVV (Augsburg)	25.10.2022	Tarifanpassung im AVV zum 1. Januar 2023
K3	BODO	20.12.2022	Im neuen Jahr: Neue Preise, neue Tickets
K4	HNV	26.10.2022	Neue Preise ab Januar 2023
K5	DING	07.09.2022	Neue Tarife im DING ab 1.10.2022
K6	GVH	15.12.2022	Tarifwechsel im GVH: Neue Produkte und moderate Preisanpassung ab Sonntag, 01. Januar 2023
K7	KVV	25.05.2022	Karlsruher Verkehrsverbund passt seine Tarife zum 1. August moderat an
K8	MDV	15.07.2022	Neue Produkte und moderate Preisanpassung im MDV-Gebiet ab 1. August
K9	NAH SH	01.09.2023	Änderungen im Schleswig-Holstein-Tarif
K10	NVV	13.12.2022	NVV setzt zum 1. Januar 2023 beschlossene Tarifanpassung um
K11	HVV	01.11.2022	Tarifanpassung im hvv: 49-Euro-Ticket erwartet, Preissteigerung deutlich unter Inflationsrate
K12	RVV	Nicht datiert	Tarifierhöhung zum 1. Januar 2023
K13	VGN	29.07.2022	VGN-Gremien beschließen Erhöhung der Fahrpreise zum 1. Januar 2023
K14	TGO	22.02.2022	TGO passt Fahrpreise zum 1. April 2023 an
K15	Marego	Nicht datiert	Neue Preise ab 1. August 2022
K16	MVV	16.09.2022	Neue Fahrpreise im MVV zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022
K17	RNN via Rolph	24.04.2023	Preisanpassung im RNN ab 30.04.2023
K18	RVHI	17.04.2023	Neue Preise im ROSA Tarifverbund ab Mai
K19	VRB	21.10.2022	Zum 1. Januar wird der Tarif im Verkehrsverbund angepasst
K20	VBB	14.02.2023	Neue Preise im VBB ab 1. April 2023
K21	VVV	14.07.2022	Tarifanpassung im Verbundtarif Vogtland
K22	VVW	16.03.2023	Tarifanpassung im VVW-Tarif zum 1. April 2023
K23	VRS	30.09.2022	Tarifanpassung 2023 im VRS
K24	VRT-Info	11.11.2022	VRT muss Preise anpassen, will aber Fahrangebot aufrechterhalten
K25	VMS	21.12.2022	Ab April 2023: VMS passt Tarife an
K26	VRN	01.12.2022	Neue Tarife zum 1. Januar 2023 im VRN
K27	VBN	28.09.2022	Geringe Fahrpreisanpassung zum 1.1.2023
K28	RVF	27.10.2022	Regio-Verkehrsverbund Freiburg muss Tarife anpassen
K29	VDW	Nicht datiert	Erhöhung der VDW-Beförderungsentgelte und Ergänzung der Beförderungsbestimmungen zum 01.07.2023
K30	ROVG	Nicht datiert	Tarifanpassungen im Stadtverkehr Rosenheim

3.2 Auswahl der Untersuchungsmethodik

Im vorliegenden Beitrag wurde sich für eine Eingrenzung auf Wort- und Lexemfelder, den Kommunikationszeitpunkt sowie Argumentationsmuster und Topoi entschieden, die nachfolgende in Kürze dargestellt und begründet werden sollen.

3.2.1 Intratextuelle Ebene: Wort- und Lexemfelder

Im ersten Analyseschritt soll zunächst einmal eine wortorientierte Frequenzanalyse inklusive Ableitung von Wort- und Lexemfeldern erfolgen, um erste diskursrelevante argumentative Grundzüge ableiten und kontextualisieren zu können, die dann auch als

Basis für die weitergehende Analyse fungieren. Wortfelder sind Wörter, die eine verwandte semantische Bedeutung aufweisen, der gleichen Wortart angehören und somit einen Sachverhalt weitestgehend umfassend abdecken (vgl. Kessel & Reimann 2012: 158). Diese sollen in der Erstanalyse um Lexemfelder ergänzt werden, die im Gegensatz zu den Wortfeldern noch etwas breiter gefasst sind und als Gruppierungsinstrument auch andere Wortarten inkludieren (vgl. Schindler 1993: 89).

Zur Vermeidung von Ungenauigkeiten im Falle einer manuellen Analyse soll die Software Corpus Explorer V2.0 zu Hilfe genommen werden, die bewährte computer- und korpuslinguistische Tools beinhaltet, darunter auch die Frequenzanalyse (vgl. Rüdiger 2018).

3.2.2 Akteur-Ebene: Kommunikationszeitpunkt

Die Akteur-Ebene als Analysestufe dient u.a. der Eruierung und Identifizierung von Handlungsspielräumen und Handlungsdynamiken sowie der Ableitung eines Rollenbilds der jeweiligen Handlungsträger (vgl. Spieß 2018: 351).

Da der Zeitpunkt des Aussands der Presseinformation als Kommunikationsinstrument eindeutig im Verantwortungsbereich der kommunizierenden Unternehmen liegt, anders als etwa der Krisenursprung und zumeist auch der konkrete Krisenausgang, soll auf dieser Ebene konkret dieser Handlungsspielraum durchleuchtet werden. Auf dieser Ebene wird zunächst untersucht, mit welchem zeitlichen Vorlauf zum Inkrafttreten der Tarifanpassung das Unternehmen jeweils kommuniziert und dieser entsprechend in drei verschiedene Zeitfenster gruppiert und dabei drei musterbildende Stufen herausgearbeitet: Eine Vorlaufzeit von mehr als vier Wochen, eine Vorlaufzeit zwischen 14 und 28 Tage sowie eine recht kurzfristige Anpassung mit einem Vorlauf von unter zwei Wochen.

3.2.3 Transtextuelle Ebene: Argumentationsmuster und Topoi

Die transtextuelle als dritte und abschließende Ebene des DIMEAN-Modells bildet den Abschluss der Analyse. Auf dieser Stufe werden musterbildende und zentrale, einzeltextübergreifende Argumentationsschemata herausgearbeitet werden. In diesem Analyseteil findet ferner eine Beschränkung auf Einzelpassagen und diskursrelevante Argumentationsstränge statt, weshalb thematisch nicht relevante Textpassagen nicht in das Untersuchungsmaterial fallen (vgl. Wengeler 2003: 169). Grundsätzlich dient eine Argumentation dazu, eine strittige These durch eine unumstrittene Aussage zu legitimieren (vgl. Bendel Larcher 2015: 93) und bestehen in der Grundform aus Argument (Daten), einer Schlussregel sowie einer

umstrittenen These (Konklusio) (vgl. Kienpointner 1996: 75), die es zu widerlegen gilt. Dieser Dreischritt, auch Enthymem genannt, wird in der Praxis zumeist nur unvollständig und in umgekehrter Reihenfolge im Sprachgebrauch angewandt (vgl. Bendel Larcher 2015: 94), weshalb in dieser Analysestufe zunächst einmal die Argumente händisch impliziert und veranschaulicht werden müssen.

Um eine umfassende Ableitung von charakteristischen, diskursprägenden Argumentationssträngen zu ermöglichen, sollen sowohl formale als auch inhaltliche Argumentationsmuster herausgearbeitet werden. Die umfassendste Einordnung von Musterklassen nimmt Kienpointner (vgl. 1996) vor, der eine Ableitung von neun Musterklassen mit insgesamt 30 Unterkategorien an Argumentationsmustern vorgibt (vgl. ebenda: 80). Für die nachfolgende Analyse sind vier formale Musterklassen relevant, da sie mindestens fünfmal auftreten und somit aufgrund ihrer Okkurrenz im Untersuchungsmaterial als diskursrelevant eingestuft werden können, namentlich Ganzes-Teil-Muster (Klasse 3), Gegensatzmuster (Klasse 5), Ursache-Wirkungs-Muster (Klasse 6) sowie Autoritätsmuster (Klasse 8) (vgl. Kienpointner 1996). Während Ganzes-Teil-Muster Schlüsse von Gattungen zu Teilen und andersherum ermöglichen, werden bei Gegensatzmustern Widersprüche aufgedeckt, um gegensätzliche Alternativen verwerfen zu können und mithilfe kausaler Beziehungen wird innerhalb der Kategorie Ursache-Wirkungs-Muster argumentiert. Zu guter Letzt finden häufig auch das Einbinden von Meinungen von Fachleuten und Respektspersonen Anwendung, die eine strittige These bestätigen sollen (namentlich Autoritätsmuster) (vgl. ebenda: 98 ff.).

Die konkrete Vorgehensweise zur Einordnung wird im Folgenden kurz skizziert und beispielhaft vorgestellt.

Der Textbeleg „Auch vor den Verkehrsunternehmen im MVV-Raum machen die allgemeinen Verbraucherpreiserhöhungen leider nicht Halt.“ (K16) kann wie folgt prototypisch umformuliert werden:

Schlussregel: Was für alle Unternehmen gilt, gilt auch für die regionalen Verkehrsunternehmen im MVV-Raum.

Argument: Alle Unternehmen sind mit wachsenden Kosten konfrontiert.

These: Also sind auch regionale Verkehrsunternehmen im MVV-Raum mit wachsenden Kosten konfrontiert.

Dies entspricht etwa der Argumentationsform Nummer Fünf nach Kienpointner (vgl. 1996: 99) der Kategorie Ganzes-Teil-Muster (Musterklasse 5):

Schlussregel: Was für das Ganze gilt, gilt auch für die Teile und umgekehrt

Argument: X gilt für das Ganze.

These: Also X gilt für die Teile/ den Teil Y.

Nach der formellen Analyse wird die inhaltliche Ebene der einzelnen Argumente durchsucht werden, im Speziellen Topoi, welche dadurch definiert sind, dass sie im kollektiven Sprachgebrauch verbreitet, wenn auch sprachlich modifiziert sind (vgl. Wengeler 2007) und auf diese Weise ebenfalls musterbildend gruppiert werden können. Die Einordnung erfolgt hier ebenfalls händisch.

Die Ableitung von Topoi erfolgt nach Wengeler (2003), sowie ergänzt durch diskurspezifisch durch die Autorin. Im Folgenden werden die Toposformen kurz benannt und beispielhaft skizziert.

Der Alternative-Topos

„Weil die Alternative XY besteht, ist das Eintreten von Situation Z für den Kunden weniger schlimm.“

Eigens formulierter Topos, welcher die Einführung von Preissteigerungen dadurch legitimiert, dass Alternativangebote bestehen bzw. eingeführt werden.

Textbeispiel: „Mit der geplanten Einführung des Deutschlandtickets für monatlich 49 Euro im Lauf [sic!] des kommenden Jahres wird der Großteil der Stammkunden deutlich günstiger unterwegs sein und daher von der Preisanpassung nicht betroffen sein.“ (K1)

Der Autoritäts-Topos

„Weil eine als Experte oder Autorität ausgewiesene Person oder Institution eine bestimmte Handlung befürwortet/ ablehnt/ eine bestimmte Einstellung vertritt, sollte diese Handlung ausgeführt/ nicht ausgeführt werden/ diese Einstellung übernommen werden.“ (Wengeler: 2003: 322)

Ähnlich dem Autoritätsmuster von Kienpointner (1996) argumentiert dieser Topos mit der Berufung auf Aussagen von Autoritäts- und Respektpersonen (vgl. Wengeler 2003: 322).

Textbeispiel: „Bei der Preisfindung wird ein festgeschriebener Prozess verwendet, der beispielsweise spezifische Kosten- und Erlösentwicklungen in der Branche berücksichtigt. Die dadurch festgesetzten Preise werden außerdem vom zuständigen Regierungspräsidium geprüft.“ (K5)

Der Beispiel-Topos

„Andere Bereiche sind ebenfalls betroffen, wie z.B. XX“.

Eigens formulierter Topos, welcher die Preiserhöhung durch Beispiele anderer Branchen rechtfertigt.

Textbeispiel: „Die regionalen Verkehrsunternehmen im städtischen, regionalen und im Eisenbahnverkehr sind mit den wachsenden Kosten ebenso konfrontiert wie jedes andere Unternehmen auch.“ (K5)

Der Finanz-Topos

„Weil etwas viel/wenig Geld kostet, empfehlen sich Handlungen, durch die sich das investierte Geld rentiert/sollten Handlungen ausgeführt werden, die die Kosten verringern/ brauchen keine Handlungen ausgeführt werden, die die Kosten verringern.“ (Wengeler 2003: 306)

Die Legitimierung der Aussage erfolgt durch den Hinweis auf Kostenfolgen (vgl. ebenda: 306).

Textbeispiel: „[...] und die kommunalen Haushalte nicht weiter zu belasten“ (K 23).

Der Leistungsfähigkeits-Topos

„Weil das operative Angebot beibehalten bzw. erhöht werden soll, werden Ticketpreise erhöht“.

Eigens formulierter Topos, welcher die Preiserhöhung durch den Finanzierungsbedarf von operativem Angebot bzw. Beibehaltung des Status quo der Verkehrsleistung legitimiert.

Textbeispiel: „Nur so ist es uns möglich das bestehende Verkehrsangebot aufrecht zu halten.“ (K 29).

Der Ressourcen-Topos

„Weil Ressourcen begrenzt sind und teurer werden, müssen auch Ticketpreise steigen.“

Eigens formulierter Topos, welcher die Preiserhöhung durch die begrenzten und teuer werdenden Ressourcen rechtfertigt.

Textbeispiel: „Zum 1. Mai 2023 erhöhen sich die Ticketpreise des ROSA Tarifverbundes um durchschnittlich fünf Prozent. Grund für die Anpassung sind u.a. die massiven Preisersteigerungen beim Kraftstoff und der Energie.“ (K 18)

Der Topos des wirtschaftlichen Nutzens:

„Weil eine Handlung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einen/keinen Nutzen bzw. Schaden erbringt, sollte sie ausgeführt/nicht ausgeführt werden.“ (Wengeler 2003: 316)

Dieser Topos nach Wengeler (vgl. ebenda) rechtfertigt die Preiserhöhung mit Wirtschaftlichkeit.

Textbeispiel: „Die Preissteigerung liegt deutlich unter der aktuellen Inflationsrate von 10,4 Prozent.“ (K 10).

Der Zahlen-Topos:

„Die Berechnung der Preiserhöhung wird durch die Kalkulation gemäß XX gerechtfertigt“.

Eigens formulierter Topos, welcher die Preiserhöhung auf z.B. indexbasierte Kalkulationen fußen lässt.

Textbeispiel: „Der neue Indexwert berechnet sich im Wesentlichen aus drei Faktoren: Energie-, Personal- und Materialkosten, die bei den einzelnen Verkehrsunternehmen anfallen.“ (K7)

4. Ergebnisdarstellung

4.1 Intratextuelle Ebene: Wort- und Lexemfelder

Bei der wortorientierten Frequenzanalyse wurde diskursrelevante Nomen mit einer Okkurrenz von mindestens 20 Nennungen herausgefiltert. Diese sind in absteigender Reihe folgende diskursspezifische Lexeme: *Euro* (145), *Deutschlandticket* (46), *€* als Zeichen (45), *Verkehrsunternehmen* (45), *Tarifanpassung* (30), *Preisanpassung* (26) sowie *Kosten* (21).

Diese Verteilung gibt bereits Aufschluss und bestätigt zugleich das zu untersuchende Leitthema der publizierten Pressemeldungen, und zwar die Kostensteigerungen. Eine erste spannende Erkenntnis liefert dabei die Wortwahl, denn auf die namentliche Nennung des negativen Begriffs der *Preiserhöhung* wird mehrheitlich verzichtet. Es wird korpusübergreifend bewusst vorherrschend der neutral gehaltene Begriff *Preis-* bzw. *Tarifanpassung* verwendet, während *Tariferhöhung* nur sieben Mal genannt wird und *Preiserhöhung* und *Preissteigerung* sogar nur sechs- bzw. viermal.

Das manuelle Herausarbeiten von Lexemfeldern erlaubt zusätzlich die konkrete Ableitung folgender drei Diskursstränge:

Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

- Kosten, Kostensteigerung, Kostenentwicklung, Kostenexplosion, Kostensituation, Kostendeckung(sgrad), Kostenübernahme, kostendeckend
- Ticketpreis, Preisanpassung, Preisübersicht, Preisänderung, Fahrkartenpreise, Preisfindung
- Energiekosten, Personal-/Lohnkosten, Betriebskosten, Mehrkosten, Investitionskosten, Materialkosten, Nahverkehrskosten, Lebenshaltungskosten, Arbeitskosten, Gesamtkosten

Leistung und Angebot

- Fahrtangebot, Angebotsausbau, Verkehrs(leistungs)angebot, Leistungsangebot, Busangebot, Fahrplanangebot, Nachfolgeangebot, Tarifangebot, ÖPNV-Angebot, Leistungsniveau
- Angebotsreduzierungen, Angebotskürzungen, Investition(skosten), investieren

Ressourcen

- Personal(situation), Fahrpersonal, Material, Energie, Energiekrise, Energiesegment, Energiemarkt, Strom(preis)

4.2 Akteur-Ebene: Kommunikationszeitpunkt

Vier der 30 untersuchten Pressemitteilungen sind nicht mit einem konkreten Datum der Veröffentlichung gekennzeichnet, weshalb diese für die Analyse nicht betrachtet werden.

Die überwiegende Mehrheit der Unternehmen kommuniziert die Preiserhöhung mit ausreichend zeitlichem Vorlauf von mehr als vier Wochen. Dies trifft erfreulicherweise auf 17 Pressemitteilungen zu. Die mit Abstand größte Vorlaufzeit zur Tarifanpassung räumt der VGN seinen KundInnen ein. Dieser kommuniziert die Preiserhöhung 156 Tage im Vorfeld, gefolgt von der RVF und dem VMS, welche immerhin 125 bzw. 101 Tage im Voraus kommunizieren. Eine mittlere Ankündigungsdauer zwischen zwei und vier Wochen kann bei sieben Pressemitteilungen festgestellt werden. Eine sehr kurzfristige Ankündigung mit einer Vorlaufzeit von weniger als zwei Wochen stellt nur die Ausnahme dar und kommt im Untersuchungskorpus lediglich zweimal vor. Die mit Abstand kürzeste Dauer zwischen Vorabinformation und Umsetzung der Tarifanpassung liegt mit sechs Tagen beim RNN, welcher über die News-Plattform des Auftraggebers (Dachmarke ROLPH) die Ankündigung veröffentlicht hat.

In den meisten Fällen wird zum Jahresende kommuniziert und die Anpassung zum Januar des neuen

Jahres vorgenommen (14 Nennungen). Allerdings sind auch hier Abweichungen feststellbar: Die frühesten Preisanpassungen wurden bereits unterjährig im Mai 2022 vollzogen, während andere Unternehmen wiederum erst im Laufe des Kalenderjahres 2023 eine Tarifierhöhung durchsetzen, was durchaus auch mit unterschiedlichen Strategien begründet liegt.

4.3 Transtextuelle Ebene: Argumentationsmuster und Topoi

Die nachstehende Abbildung (Abb. 2) stellt die relative Häufigkeit der im Gesamtkorpus gefundenen formalen Argumentationsmuster dar. Insgesamt wurden 96 Argumente herausgearbeitet und analysiert. Dies bedeutet, dass im Schnitt pro Pressemitteilung über drei Argumente zur Begründung der Preissteigerungen herangezogen wurden

Bei Interpretation der formalen Argumentationsmuster lässt sich feststellen, dass die Klasse der Ursache-Wirkungs-Muster das mit Abstand dominierende Argumentationsmuster darstellt und mit einer Häufigkeit von 71 % im Korpus zu finden ist, gefolgt von den Gegensatzmustern (11 %), den Autoritätsmustern (10 %) sowie den Ganzes-Teil-Mustern (8 %). Weiterhin kann festgehalten werden, dass in 13 der 30 untersuchten Pressemitteilungen Zitate von hochrangigen Sprechern im Unternehmen eingebettet wurden, vorherrschend von Geschäftsführern oder Vorständen. Im übertragenen Sinne könnte man diese Nennungen ebenfalls dem Autoritäts-Topos zuweisen, denn auch hier wird quasi Gebrauch gemacht von Aussagen unstrittiger Autoritätspersonen.

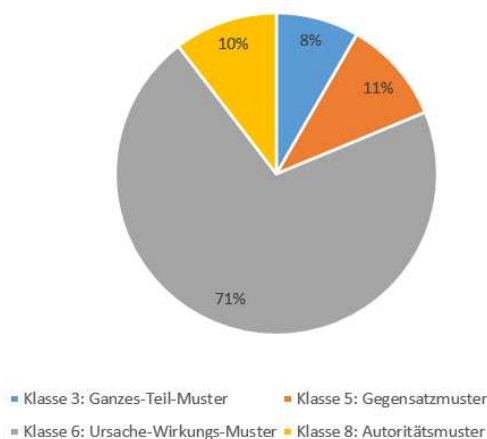


Abbildung 2: Verteilung der formalen Argumentationsmuster (in Prozent), eigene Darstellung

Die Detailuntersuchung der Nutzungshäufigkeit der formalen Argumentationsmuster liefert die nachstehende Verteilung in Tabellenform, wobei nur Argumentationsschemata mit einer Okkurrenz mit mehr

als fünf Nennungen musterbildend eingestuft werden können.

Tabelle 2: Absolute Häufigkeiten der formalen Argumentationsmuster, eigene Darstellung

Klasse	Unterkategorie	Okkurrenz
Klasse 3: Ganzes-Teil-Muster	5: Was für das Ganze gilt, gilt auch für die Teile und umgekehrt (außer: Ganzes und Teile sind qualitativ verschieden). <u>X gilt für das Ganze.</u> Also: X gilt für die Teile/ den Teil Y.	8 Nennungen (8 %)
Klasse 5: Gegensatzmuster	11: Wenn X die Eigenschaft Y aufweist, kann X nicht zugleich und im selben Zusammenhang die entgegengesetzte Eigenschaft Y' aufweisen. <u>X weist die Eigenschaft Y auf.</u> Also: X kann nicht zugleich und im selben Zusammenhang Y' aufweisen	1 Nennung (1 %) <i>nicht musterbildend</i>
	13: Entweder A oder B (C, D,...) ist positiv zu bewerten/ zu tun. <u>B (C, D,...) ist nicht akzeptabel.</u> Also: A ist positiv zu werten/ zu tun.	9 Nennungen (9 %)
Klasse 6: Ursache-Wirkungs-Muster	14: Wenn die Ursache A vorliegt, folgt die Wirkung B. <u>Die Ursache A liegt vor.</u> Also: Die Wirkung B folgt.	29 Nennungen (30 %)
	15: Wenn die Ursache A nicht vorliegt, folgt die Wirkung B nicht. <u>Die Ursache A liegt nicht vor.</u> Also: Die Wirkung B folgt nicht.	6 Nennungen (6 %)
	18: Handlung A führt zu Folge B. <u>B ist positiv zu bewerten.</u> Also: Handlung A ist positiv zu bewerten/ zu vollziehen.	19 Nennungen (19 %)
	20: Wenn X Ziel A (nur) durch Mittel B erreichen kann, soll X Mittel B benutzen. <u>X kann A (nur) durch B erreichen.</u> Also: X soll B benutzen.	14 Nennungen (15 %)
Klasse 8: Autoritätsmuster	26: Was die Autorität X über den Sachverhalt Y sagt, stimmt. <u>X sagt, daß [sic!] Y wahr/ wahrscheinlich ist.</u> Also: Y ist wahr/ wahrscheinlich.	1 Nennung (1 %) <i>nicht musterbildend</i>
	27: Was die Autorität X über die normative These Y sagt, stimmt. <u>X sagt, daß [sic!] Y anzunehmen/ abzulehnen ist.</u> Also: Y ist anzunehmen/ abzulehnen.	9 Nennungen (9 %)

Anmerkung: Rundung der absoluten Werte erfolgte durch kaufmännisches Runden, weshalb lediglich ein Gesamtprozentwert von 98 % erreicht wird.

Bei der Klassifizierung der inhaltlichen Argumentationsmuster ergibt sich folgende Verteilung. Der frequentierteste Topos ist der Ressourcen-Topos (26), gefolgt vom Alternative Topos und dem Topos des wirtschaftlichen Nutzens (jeweils 16 Nennungen), dem Leistungsfähigkeits-Topos (13), dem Autoritäts-Topos (10), dem Finanz-Topos (7) sowie dem Beispiel- und dem Zahlen-Topos (jeweils 4).

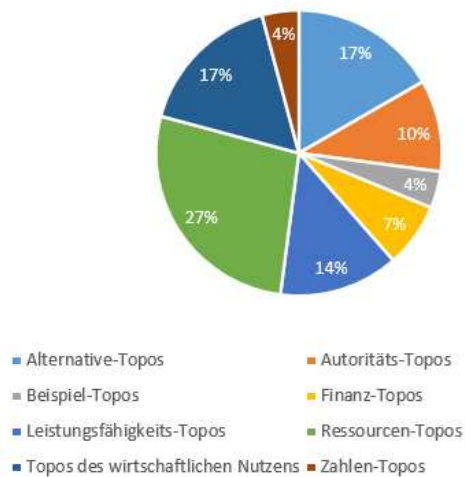


Abbildung 3: Verteilung der inhaltlichen Argumentationsmuster (in Prozent), eigene Darstellung

5. Diskussion der Ergebnisse und Schlussbemerkungen

Die Analyse hat bei den untersuchten Unternehmen diverse Parallelen, aber auch einige Unterschiede in der Kommunikation von Preiserhöhungen zum Fahrplanwechsel aufgezeigt. Die Wortanalyse hat bereits verschiedene inhaltliche Diskussionsstränge aufgezeigt: Finanzierung, Angebot und Ressourcenmangel. Herauszuheben ist, dass der tatsächliche und dominierende Grund für die Preiserhöhungen, nämlich die steigenden Energie- und Ressourcenkosten, nur teilweise Bestandteil der genutzten Argumentationen sind. Vielmehr wird generell über Kostenentwicklungen sowie auf den Ausbau von ÖPNV-Leistungen verwiesen.

Während die Nutzung formaler Argumentationsmuster weitestgehend homogen ist, sind acht unterschiedliche Topoi und damit verschiedene inhaltliche Argumentationsmuster diskursbildend.

Eine positive Formulierung und Wortwahl, verbunden mit einer zeitgleichen Kommunikation von Mehrwerten sind generell in jegliche Kundenkommunikation anzuraten und können auch ein zentraler Faktor sein, um die Akzeptanz sowie die Anzahl positiver Preiswürdigkeitsurteilen bei den Kunden zu steigern (vgl. Kalka 2020:7). Die Kommunikation von Mehrwerten, z.B. Investitionen in Angebotsausbau, oder günstigeren Alternativen (Leistungsfähigkeit und Topos vom wirtschaftlichen Nutzen) findet immerhin kumuliert bei 31 % aller Argumente statt. Allerdings hat sich lediglich eines der dreißig untersuchten Unternehmen auch tatsächlich für das Verständnis für die Preissteigerung bedankt. Positiv feststellen lässt sich zudem in dieser Hinsicht, dass das negativ konnotierte Wort *Preiserhöhung* kaum in der Kommunikation vorkommt und stattdessen alternative Begriffe Anwendung finden.

In diversen Praxisratgebern wird eine transparente Kommunikation als Erfolgsgarant für das erfolgreiche Meistern einer Krisenkommunikation aufgezeigt (vgl. Fiederer & Ternès 2015). Die Gründe für Preissteigerungen liegen bekanntermaßen hauptsächlich an den branchenübergreifenden Energiepreissteigerungen, wie eingangs skizziert. Diese Ursache wird aber erstaunlicherweise explizit nur in 27 Prozent der Argumente als tatsächliche Legitimation für die notwendige Preisanpassung zurate gezogen (Ressourcen-Topos). Weiterhin lässt sich mit der sehr niedrigen Okkurrenz des Zahlen-Topos feststellen, dass eine transparente Kostenaufschlüsselung, z.B. mit Verweis auf die Indexierung, nur in den wenigsten Fällen stattfindet.

Auch der Kommunikationszeitpunkt und die Geschwindigkeit des Informationsaussandes kann ein zentraler Baustein sein, um eine höhere Akzeptanz bei der adressierten Zielgruppe zu erreichen (vgl. Immerschitt 2015). Generell ist anzuraten, möglichst früh die Kommunikation mit den KundInnen zu starten. Im Falle von Ticketabonnements ist die rechtzeitige Information zur Preissteigerung gar verpflichtend. Bei einem zu großen Zeitfenster zwischen Kommunikation und Umsetzung besteht allerdings auch die Gefahr, dass KundInnen ggf. Alternativen prüfen, sich umfassend informieren und evtl. abwandern oder aufgrund des zeitlichen Verzugs die Preissteigerung nicht mehr bei den Rezipienten in den Köpfen verankert ist, was wiederum auch für Unmut sorgen kann. Somit kann es etwa ratsam sein, früh- und rechtzeitig auch das Medien- und Marktgeschehen z.B. mithilfe einer Medienresonanzanalyse zu verfolgen, um kommunizierte Kostensteigerungen mitaufzugreifen und parallel zu kommunizieren. Auch die zeitgleiche Preiserhöhung von Mitbietern kann helfen, die Akzeptanz der eigenen Preiserhöhung zu steigern.

Angesichts der zeitnahen erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen in Richtung Fahrplan- und Jahreswechsel 2023/2024 und der weiterhin steigenden Preise behält die Kommunikation der Preissteigerung bedingt durch Ressourcenmangel weiterhin an Aktualität. Noch bleibt also genug Zeit, um die vergangenen Kommunikationsmaßnahmen zu bewerten und neu auszurichten.

Literatur

Bendel Larcher, Sylvia (2015): *Linguistische Diskursanalyse: Ein Lehr- und Arbeitsbuch*. Tübingen: Narr Francke Attempto (Narr Studienbücher).

Bersch, Felix und Christian Böttger (2023): Auswirkungen des 49-Euro-Tickets auf Verkehrsverbände und Einnahmeverteilung, in: *Wirtschaftsdienst*, Jg. 2023, Nr. 103(3), S. 186-191.

Ehmke, Eva (2019): *Kommunikation und Vertrauen in betrieblichen Krisensituationen: Eine linguistische Analyse am Beispiel der Bankenkrise*. Wiesbaden: Springer VS (Europäische Kulturen in der Wirtschaftskommunikation, Band 30).

Fiederer, Susanne und Anabel Ternès (2017): *Effiziente Krisenkommunikation – transparent und authentisch. Mit zahlreichen Praxisbeispielen*. Wiesbaden: Springer Gabler.

Immerschitt, Wolfgang (2015): *Aktive Krisenkommunikation. Erste Hilfe für Management und Krisenstab*. Wiesbaden: Springer Gabler (Essentials).

Kalka, Regine und Andreas Krämer (Hrsg.) (2020): *Preiskommunikation. Strategische Herausforderungen und innovative Anwendungsfelder*. Wiesbaden: Springer Gabler.

Kessel, Katja und Sandra Reimann (2012): *Basiswissen Deutsche Gegenwartssprache*, 4. Auflage. Tübingen: Narr Francke Attempto.

Kienpointner, Manfred (1996): *Vernünftig argumentieren. Regeln und Techniken der Diskussion*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH

Krystek, Ulrich (1987): *Unternehmenskrisen. Beschreibung, Vermeidung und Bewältigung Überlebenskritischer Prozesse in Unternehmungen*. Wiesbaden: Gabler Verlag.

Müller, Franziska (2011): *Die Pressemitteilung – pure Werbung? Eine textlinguistische Analyse zu Interdependenzbeziehungen zwischen Public Relations und Werbung*. Berlin: LIT Verlag Dr. W. Hopf.

Schindler, Wolfgang (1993): Phraseologismen und Wortfeldtheorie. In: Lutzeier, Peter R. (Hgg., 1993): *Studien zur Wortfeldtheorie. Studies in Lexical Field Theory*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag, S. 87-106.

Spieß, Constanze (2018): Diskurs und Handlung: In: Warnke, Ingo H. (Hrsg.): *Handbuch Diskurs*. HSW 6. Berlin/Boston: Walter de Gruyter, S. 339-362.

Spitzmüller, Jürgen und Ingo H. Warnke (2011): Discourse as a 'linguistic object': methodical and methodological delimitations. In: *Critical Discourse Studies* 8(2), S. 75- 9

Störmer, Maja (2020): *Krisenkommunikation in der digitalen Gesellschaft. Strategien und Lösungsansätze für eine nachhaltige Kommunikation*. Bielefeld: Transcript Verlag.

Warnke, Ingo H. und Jürgen Spitzmüller (2008): Methoden und Methodologie der Diskurslinguistik – Grundlagen und Verfahren einer Sprachwissenschaft jenseits textueller Grenzen. In: Warnke, Ingo und Jürgen Spitzmüller (Hgg., 2008): *Methoden der Diskurslinguistik. Sprachwissenschaftliche Zugänge zur transtextuellen Ebene*. Berlin, New York: De Gruyter (Linguistik, Impulse & Tendenzen, 31), S. 3-54.

Weinert, Martin (2021): *Krisensprache – Sprachkrise – Krisenkommunikation. Sprache in Zeiten der COVID-19-Pandemie*. Baden-Baden: Tectum Verlag.

Wengeler, Martin (2003): *Topos und Diskurs. Begründung einer argumentationsanalytischen Methode und ihre Anwendung auf den Migrationsdiskurs (1960-1985)*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag (Reihe Germanistische Linguistik, 244).

Wengeler, Martin (2007): Topos und Diskurs – Möglichkeiten und Grenzen der topologischen Analyse gesellschaftlicher Debatten. In: Ingo H. Warnke (Hrsg., 2007): *Diskurslinguistik nach Foucault. Theorie und Gegenstände*. Berlin: Walter de Gruyter, S. 165-186.

Online-Quellen und Sonstige

Bundesministerium des Innern (2014): *Leitfaden Krisenkommunikation*. Berlin.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): *Energiekrise überwunden – Aufschwung setzt ein*. <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2023/05/03-energiekrise-ueberwunden.html> [01.08.2023].

Dudenredaktion (2023): Krise, die. <https://www.duden.de/rechtschreibung/Krise> [30.07.2023].

Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (2023): *Chronologie des Ukraine-Konflikts*. <https://www.lpb-bw.de/chronik-ukraineconflikt> [30.07.2023]

Rat der Europäischen Union (2023): *Zeitleiste – Energiepreise und Versorgungssicherheit*. <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/energy-prices-and-security-of-supply/timeline-energy-prices-and-security-of-supply/> [30.07.2023].

Roland Berger/Intraplan/Florenus im Auftrag des VDV (2021): *Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität*. München.

Rüdiger, Jan Oliver (2018). *CorpusExplorer [Software]*. Universität Kassel / Universität Siegen, 04.08.2023. Verfügbar unter: <http://www.CorpusExplorer.de>

Statistisches Bundesamt (2023a): *Pressemitteilung Nr. 270 vom 11. Juli 2023. Inflationsrate im Juni 2023 bei +6,4 %*. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/07/PD23_270_611.html [30.07.2023].

Statistisches Bundesamt (2023b). *Pressemitteilung Nr. 298 vom 28. Juli 2023. Inflationsrate im Juli 2023 voraussichtlich +6,2 %*. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/07/PD23_298_611.html [30.07.2023].

Wüstenberg, Daniel (2023): *Ein Jahr Krieg gegen die Ukraine. Der 24. Februar 2022 in Eilmeldungen – der Tag, der die Welt verändert hat*. <https://www.stern.de/politik/ausland/ukraine-krieg-24-februar-2022---der-tag--der-die-welt-veraendert-hat-33216654.html> [04.08.2023].

Autorinnenangabe

Julia Rothenhäusler
Marketing Managerin Dachmarketing und
Verkehrsverträge
Anschrift (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH,
Boschetsrieder Straße 69, 81379 München,
Deutschland)

E-Mail: julia.rothenhaeusler@bahnland-bayern.de

Über die DVWG

Die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (DVWG) ist eine unabhängige und föderal strukturierte, gemeinnützige Vereinigung von Verkehrsfachleuten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Seit über 100 Jahren verfolgt die DVWG das Ziel, aktuelle und perspektivische Fragestellungen im Verkehr aufzugreifen, zu diskutieren und zu publizieren. Dabei befasst sie sich als neutrale Plattform Verkehrsträger übergreifend mit allen Belangen des Verkehrs und orientiert sich an einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

Die DVWG wirkt im besonderen Maße für die Förderung des Nachwuchses über das Junge Forum und verleiht verkehrswissenschaftliche Nachwuchspreise. Auf europäischer Ebene widmet sie sich der Zusammenführung von Verkehrsfachleuten aus allen europäischen Staaten unter dem Dach einer Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften (EPTS).

Mitglieder der DVWG sind Studierende und junge Akademiker, Berufstätige und Senioren, aber auch Ingenieurbüros, Verkehrsverbände, Klein- und Mittelstandsunternehmen der Transport- und Verkehrswirtschaft, Kommunen sowie Verwaltungs-, Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Den Mitgliedern der DVWG bieten sich hervorragende Möglichkeiten für einen fachspezifischen Informations- und Wissensgewinn, für berufliche Qualifizierung und Weiterbildung und nicht zuletzt auch für den Auf- und Ausbau von Karriere-, Berufs- und Partnernetzwerken.

Impressum

Herausgeberin:
Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
Hauptgeschäftsstelle
Weißener Str. 16
13595 Berlin

Tel.: (0) 30 65852 792
E-Mail: hgs@dvwg.de
Internet: www.dvwg.de

Präsident:
Prof. Dr. Jan Ninnemann

Vereinsregister Amtsgericht Berlin-Charlottenburg VR 23784 B
USt.-IdNr.: DE 227525122

Kontakt Redaktion:
E-Mail: journal@dvwg.de