

## Abstract

„Zwischen den Bekenntnissen der europäischen Regierungen zu mehr Nachhaltigkeit und der Realität in der Tagespolitik klaffen immer noch Welten“ – zitierte die Frankfurter Rundschau im Mai dieses Jahres die Schlussfolgerung der Europäischen Umweltagentur (EUA) in ihrer Studie „Umweltsignale 2001“. Ein nahezu ungebremstes Wachstum im Verkehrs- und Energiebereich mache vereinzelte ökologische Effizienzgewinne (Reduzierung der Schadstoffemissionen, *saubere* Technologien) in diesen Sektoren häufig wieder zunichte. Laut EUA ist es zudem europaweit versäumt worden, umweltfreundliche Alternativen zum Auto oder Lkw zu fördern, obwohl seit Jahren die hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten des motorisierten Verkehrs beklagt werden. Allein in den Jahren 1990 bis 1998 seien EU-weit täglich zehn Hektar Land – dies entspräche zehn Fußballfeldern – dem Bau von Autobahnen zum Opfer gefallen.

Lokal sind vor allem die sozialen und ökologischen Kosten des motorisierten Massenverkehrs spürbar. Beispielsweise werden Strassenverkehrslärm und Autoabgase in den vom Umweltbundesministerium in Auftrag gegebenen repräsentativen Umweltbewusstseins-Surveys seit Jahren als stärkste Umweltbelastungen im eigenen Wohnumfeld genannt. Nachhaltige verkehrspolitische Konzepte und Maßnahmen im städtischen Raum bilden jedoch trotz erheblichen Handlungsbedarfs noch immer eine Ausnahmeerscheinung. Die Ursachen hierfür werden u.a. im Bereich des *politischen Wollens und Könnens* vermutet. Es stellt sich hinsichtlich dieses von manchen Autoren als *Politikversagen* bezeichneten offenen Widerspruchs zwischen sachlichem Problemdruck und politischen Handlungserfordernissen auf der einen und dem tatsächlichen politischen Handeln auf der anderen Seite unter anderem die Frage nach den politischen Durchsetzungsbedingungen nachhaltiger Verkehrspolitik.

Ziel dieser Arbeit ist es in diesem Zusammenhang, Bedingungen und Faktoren zu ermitteln, die eine nachhaltige Verkehrspolitik auf kommunaler Ebene begünstigen bzw. ermöglichen. Die zentralen Fragestellungen lauten: *Was sind die Bedingungen und Faktoren für die Entstehung, Formulierung und Umsetzung nachhaltiger verkehrspolitischer Konzepte und Maßnahmen im städtischen Raum?* Und: *Welche Rolle spielen dabei die Faktoren Kommunikation, Personen und Organisation sowie nationale und kommunale Rahmenbedingungen?*

Um möglichen Antworten auf diese Fragen näher zu kommen, werden im ersten Teil der Arbeit eine Reihe von theoretischen Annahmen entwickelt und zugrundegelegt, die im empirischen Teil anhand von drei kommunalen Fallstudien (Amsterdam, Niederlande; Hasselt, Belgien; Berlin-Köpenick, Deutschland) überprüft werden.