

Erschienen in: Kabisch, Sigrun (Hrsg.): Umweltverhalten und Lebensqualität in urbanen Räumen. UFZ-Bericht Nr. 19. Leipzig, 1996: 144-155.

Stephan Elkins

Kulturelle Rationalität als Restriktion ökologischer Verkehrspolitik in den Kommunen: Überlegungen zu einer vernachlässigten Problemdimension

Das vielleicht markanteste Merkmal zur Kennzeichnung der Entwicklung des Verkehrssystems in der Bundesrepublik seit der Nachkriegszeit ist das bis heute anhaltende kontinuierliche Wachstum der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (vgl. Bundesminister für Verkehr 1993, Statistisches Bundesamt 1994). Spätestens mit der Diskussion um das "Waldsterben" zu Beginn der achtziger Jahre drängten die ökologischen Kosten dieser Entwicklung in den Aufmerksamkeitshorizont der Gesellschaft (Klenk 1995). Im Zuge des Ende der achtziger Jahre aufkommenden Diskurses um die Klimaproblematik gewann die Dominanz des Automobils als Träger von Mobilität erneut Prominenz als Element einer zentralen ökologischen Problemlage von globalen Ausmaßen (vgl. etwa Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1994, Enquete-Kommission 1991 und 1994, RSU 1994). Während in einigen Bereichen der Umweltpolitik in den letzten zwei Jahrzehnten merkliche Fortschritte verzeichnet werden konnten, setzt sich der Entwicklungstrend des Verkehrssystems mit der entsprechenden Steigerung der ökologischen Belastungen ungebrochen fort. Punktuelle Erfolge bei technischen Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungsintensität der Fahrzeugflotte werden dabei regelmäßig durch die Steigerungsdynamik der Verkehrsentwicklung überkompensiert. Ein Sättigungspunkt dieser Entwicklung ist unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht abzusehen. Dies gilt insbesondere dann, wenn bislang noch relativ 'untermotorisierte' Segmente der Bevölkerung, wie z.B. Frauen, den Anspruch geltend machen, ihren Motorisierungsrückstand aufzuholen (Bauhardt 1995).

Begibt man sich auf die Ebene der Kommune als dem Ort, wo Mobilität in wesentlichem Umfang stattfindet,¹ stößt man auch hier auf eine zunehmende Problematisierung der Folgen der Entwicklungsdynamik des motorisierten Individualverkehrs. Dies in zweierlei Hinsicht: Das stetige Wachstum des motorisierten Individualverkehrs konfrontiert das lokale Verkehrssystem mit wachsenden Funktionsproblemen. Insbesondere die Kommunen der neuen Bundesländer sehen sich vor erheblichen Problemen gestellt. Sie durchlaufen gegenwärtig im

¹ In den alten Ländern lagen 1985 70% der mit dem PKW zurückgelegten Wege im Entfernungsbereich von unter 10 km. 90% aller PKW-Fahrten überschritten eine Entfernung von 25 km nicht (Seifried 1991: 28). Für alternative Verkehrsträger dürfte dies in noch viel stärkerem Maße gelten.

Zeitraffer eine in den alten Ländern in Jahrzehnten vollzogene Entwicklung, ohne über eine nur annähernd dafür ausgelegte Infrastruktur zu verfügen (Lehmbrock 1993, Lenssen 1996, Müller 1992). Zugleich ist eine zunehmende Sensibilisierung für die mit dieser Entwicklung einhergehenden externen Effekte zu beobachten, wie sie in Belastungen städtebaulicher, gesundheitlicher und ökologischer Art zum Ausdruck kommen. Die klassische Strategie der Problemlösung durch Wachstum verfolgt das Ziel der Sicherung der Funktionalität des Verkehrssystems durch systematischen Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr. Sie scheint angesichts fiskalischer und raumstruktureller Knappheiten auf der einen Seite und wachsenden Sensibilitäten auf der anderen immer weniger ein gangbarer Weg. Die alternative Strategie der Problemlösung durch Strukturwandel setzt auf die Umstrukturierung des Verkehrssystems zugunsten von Trägern des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs, welche hinsichtlich der Raumansprüche und der Belastungsintensität ein günstigeres Profil aufweisen und insofern auch ökologischen Rationalitätsansprüchen eher entgegenkommen. Aber auch diese Strategie scheint durch zahlreiche Restriktionen blockiert.

Eine umfassende Analyse der Restriktionen, denen sich die politische Operationalisierung ökologischer Rationalität im kommunalen Politikfeld Verkehr ausgesetzt sieht, kann in diesem Rahmen nicht geleistet werden. Stattdessen möchte ich einen Faktor der Restriktivität aufgreifen, der in Umweltpolitikanalysen regelmäßig vernachlässigt wird.² Sichtet man etwa die Forschung zur kommunalen Umweltpolitik, fällt auf, daß zwar ein facettenreiches Bild der Hemmnisse umweltpolitischen Handelns in den Kommunen gezeichnet wird, die kulturelle Dimension dieser Problematik dabei aber ausgeblendet bleibt (Ewringmann/ Zimmermann 1978, Hucke 1994, Hucke/ Ullmann 1980, Hucke/ Wollmann 1989, Mayntz u.a. 1978, Müller 1980, Nissen 1993, Wollmann 1990, Zapf-Schramm 1989). Diese Auslassung erstaunt um so mehr, wenn man bedenkt, daß ein mittlerweile beträchtliches Volumen sozialwissenschaftlicher Forschung darauf verweist, daß es sich bei Umwelt- und Technologiekonflikte, wie man sie seit den siebziger Jahren beobachten kann, im Kern um Geltungskonflikte konkurrierender Sinnsysteme handelt (vgl. etwa Cotgrove 1982, Douglas/ Wildavsky 1982, Eder 1988 und 1993, Huber 1989, Thompson u.a. 1990). Insofern kann man diese Konflikte ohne Berücksichtigung ihrer kulturellen Unterfütterung kaum angemessen begreifen. Angesichts dieser spezifischen Charakteristik der Problemstruktur liegt es nahe, auch im Kontext der Politikfeldanalyse nach den Konsequenzen konfligierender kultureller Rationalitäten für umweltpolitische Steuerungs-

² Als Ausnahme sei hier der Ansatz von Sabatier erwähnt (Sabatier 1993, Sabatier/ Jenkins-Smith 1993). Vgl. auch Mayer in diesem Band.

fähigkeit zu fragen.³ In diesem Sinne sollen im folgenden einige Überlegungen zur kulturellen Bedingtheit umweltpolitischer Handlungsspielräume im kommunalen Politikfeld Verkehr angestellt werden. Ich möchte dies am Beispiel der typischerweise hochgradig konflikthafter Frage der politischen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt an zwei Punkten tun: erstens anhand des sich hier manifestierenden Konfliktes zwischen Ökonomie und Ökologie und zweitens anhand von Problemen der Implementation umweltpolitisch motivierter Regelungen des Verkehrs. Diese Überlegungen münden in der These, daß man aus dem Blickwinkel der kulturellen Bedingtheit umweltpolitischer Handlungsspielräume auf eine weitere Restriktion von Umweltpolitik stößt, nämlich den Mangel an politisch-institutionellen Formen der Problembearbeitung unter Bedingungen kulturellen Dissenses.

1. Die gesellschaftliche Konstruktion ökonomischer Wirklichkeit als Problem umweltpolitischer Steuerung im kommunalen Politikfeld Verkehr

In praktisch jeder Stadt in Deutschland, in der unter dem Druck des stetigen Wachstums des motorisierten Individualverkehrs die Problematik der Regulierung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt auf die politische Tagesordnung kommt, wird eine im Kern identische Konfliktfront aufgemacht. Auf der einen Seite findet sich eine Koalition aus Repräsentanten der lokalen Ökonomie, insbesondere des innenstädtischen Handels und Gewerbes, Teilen der öffentlichen Verwaltung, Parteien und Bürgerschaft, die mit jedem Ansatz einer Einschränkung des Zugangs der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr den ökonomischen Niedergang der Stadt assoziieren. Die Attraktivität des städtischen Zentrums und damit seine Chancen ökonomischer Prosperität ist aus dieser Sicht unauflöslich verbunden mit seiner automobilgerechten Zurichtung. In Differenz zu der auf Automobilität zentrierten Position formiert sich auf der anderen Seite eine Umweltverbände, Verkehrsinitiativen sowie andere Teile der lokalen politischen Administration und des Parteienspektrums vereinigende Koalition, die auf die städtebaulichen, gesundheitlichen und ökologischen Kosten des gegenwärtigen Entwicklungstrends abhebt und gerade mit der Befreiung der Innenstadt von den Zwängen der Automobilität besondere Chancen auch ihrer ökonomischen Entwicklung verknüpft. Solche Chancen werden in dem Attraktionspotential

³ Diese Problematik wird gegenwärtig vor allem im Kontext der Forschung zu Formen diskursiver Politik reflektiert (vgl. etwa die Beiträge in Prittowitz 1996 und Zilleßen u.a. 1993, im Kontext der Politikanalyse Fischer 1993). Es ist sicher nicht zufällig, daß Versuche der politischen Problemlösung mithilfe diskursiver Verfahren häufig Umwelt- und Technikkonflikte zum Gegenstand haben. Der Umstand, daß gerade in diesen Konfliktfeldern diskursive Politikformen bemüht werden, dürfte nicht zuletzt in dem Charakter dieser Konflikte als Manifestationen kulturellen Dissenses begründet liegen.

eines von den Belastungen des Automobilverkehrs verschonten, an der Steigerung der Aufenthaltsqualität orientierten urbanen Zentrums vermutet.

In dieser Konstellation scheitert die Durchsetzung restriktiver Maßnahmen gegenüber dem motorisierter Individualverkehr in den Innenstädten häufig an der politischen Resonanz ökonomischer Krisenszenarien. Diesen Umstand könnte man auf die Tatsache der fiskalischen und legitimatorischen Abhängigkeit des lokalen Staates vom Wohlergehen der in seiner Gemarkung ansässigen Ökonomie zurückführen und die Problematik unter der Rubrik des strukturellen Konfliktes zwischen Ökonomie und Ökologie im Kontext kapitalistischer Vergesellschaftung abbuchen (vgl. in diesem Sinne etwa die Analysen von Ewringmann/ Zimmermann 1978, Hucke/ Ullmann 1980, Nissen 1993). Die sich hier einstellende Blockade alternativer Politikoptionen ist freilich mit diesem Modell bei genauer Betrachtung analytisch noch unzureichend erfaßt. Es besteht nämlich faktisch ein hohes Maß an Unsicherheit darüber, welches der angebotenen Modelle den ökonomischen Interessen der lokalen Akteure tatsächlich am ehesten entspricht. Wollte man sich zur Ausräumung von Unsicherheit eine empirische Entscheidungsgrundlage beschaffen, sähe man sich vor das aus Technikkontroversen hinlänglich bekannte Problem gestellt, daß man Hinweise für die Bestätigung beider Modelle mobilisieren könnte. Denn im Fall der ökonomischen Entwicklung eines städtischen Quartiers hat man es zum einen mit einem komplexen Sachverhalt zu tun, der in seiner Richtung kaum durch einfache Kausalitätsbeziehungen bestimmt sein dürfte. Zum anderen sind in derartigen Kontroversen schon die Grundlagen dessen, was als Faktum Geltung beanspruchen kann, selbst typischerweise strittig. In der Folge wird die Auswirkung eines singulären Faktors, wie etwa die Zahl der verfügbaren Stellplätze, prinzipiell kaum zuverlässig und in ihrer sozialen Akzeptabilität generalisierbar zu prognostizieren sein.

Die Frage nach dem Wahrheitsgehalt des einen oder anderen Modells bekommt noch eine zusätzliche Wendung, wenn man in Rechnung stellt, daß der Diskurs um die Frage, was hier der Fall ist, selbst als ein Einflußfaktor gedacht werden kann, der eben diese Realität mitkonstituiert. Geht man davon aus, daß man in verkehrspolitischen Fragen häufig auf eine ambivalente Interessenstruktur der Bürger trifft (Billig 1994, Praschl/ Risser 1994, Preisendörfer 1996) - diese also etwa in dem hier diskutierten Fall der Erreichbarkeit der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr ein Interesse haben, mit dem PKW möglichst unmittelbar an den Zielort heranzufahren und dort möglichst nicht von den Folgen des motorisierten Individualverkehrs betroffen zu sein - so wäre es vorstellbar, daß die sich in verkehrspolitischen Diskursen durchsetzende Rahmung des Problemzusammenhangs, einen Einfluß auf die Struk-

turierung von Präferenzen ausübt.⁴ Vor dem Hintergrund dieser Überlegung wäre nicht auszuschließen, daß gleichsam im Sinne einer *self-fulfilling prophecy* der sich im öffentlichen Raum jeweils durchsetzende Diskurs auf die Generierung einer passenden Realität hinwirkt, indem er dazu beiträgt, ambivalente Interessenstrukturen in die eine oder andere Richtung aufzulösen.

Gegenüber einer auf ökonomische Abhängigkeiten verweisenden Analyse, zeigt sich demnach bei genauer Betrachtung dieses Falls, daß die strukturelle Anbindung des Eigeninteresses der Politik am wirtschaftlichen Erfolg der lokalen Ökonomie seine Restriktivität gegenüber Optionen umweltpolitischer Intervention erst auf der Grundlage der Rationalität von Deutungsmustern entfaltet. Erst mit der Durchsetzung einer bestimmten Realitätskonzeption erfährt der optionale Möglichkeitsraum seine Schließung. Welche Bestimmungen die Situation konstituieren, welche Kausalbeziehungen das Feld strukturieren, welche Handlungsspielräume verfügbar und welche Konsequenzen mit welchen Optionen jeweils verknüpft sind, sind den Akteuren nicht unmittelbar als objektive Gegebenheiten verfügbar, sondern nur vermittelt einer interpretativen Leistung auf der Grundlage "impliziter Theorien" (Hofmann) über die Welt.⁵ Die symbolische Repräsentation von Wirklichkeit, wie sie sich im Horizont unterschiedlicher kollektiver Deutungsmuster konstituiert, operiert hier als Mechanismus der Filtrierung des umweltpolitischen Möglichkeitsraums. An der Relevanz der Rationalität von Deutungsmustern anknüpfend, läßt sich die hier skizzierte verkehrspolitische Konfliktfront angemessen als ein Aufeinandertreffen antagonistischer "advocacy coalitions" im Sinne Sabatiers modellieren, also als über gemeinsame "belief systems" integrierte Akteursnetzwerke, die quer liegen können zu vorfindlichen politisch-organisatorischen Grenzen (Sabatier 1993, Sabatier/Jenkins-Smith 1993).

2. Die Widerständigkeit der Lebenswelt als Problem der umweltpolitischen Steuerung im kommunalen Politikfeld Verkehr

In dem ersten Strang der Argumentation wurde die Rationalität von Deutungsmustern als Faktor der Restriktion des Freiheitsgrades umweltpolitischen Handelns im Spannungsfeld zwischen Ökonomie und Ökologie im kommunalen Politikfeld Verkehr identifiziert. Kulturelle Sinnorientierungen erweisen sich als politisch ebenso schwer handhabbares

⁴ Zum Konzept der Rahmung vgl. Goffmann 1980, Snow u.a. 1986, Snow/ Benford 1988, Rein/ Schon 1991.

⁵ In diesem Sinne sind seit einigen Jahren Bemühungen einer Reihe von Autoren beobachtbar, in der einen oder anderen Weise die Perspektive einer verstehenden Soziologie in die Politikanalyse zu integrieren (Fischer/ Forester 1993, Forester 1993, Hofmann 1993, Majone 1989, Nullmeier/ Rüb 1993, Rein/ Schon 1991, Sabatier 1993, einen Überblick geben Nullmeier 1993 und Vowe 1994).

potentielles Hindernis der Implementation einer ökologischen Verkehrspolitik. Diese Problematik soll in einem zweiten Strang anhand einiger steuerungstheoretischer Überlegungen herausgearbeitet werden.

In Untersuchungen zur politischen Steuerung wird ein Zusammenhang hergestellt zwischen politischer Steuerung und der Strukturierung des Interventionsfeldes (Mayntz 1987 und 1990, Mayntz/ Scharpf 1995, Offe 1990)). Betrachtet man die Problematik mobilitätsinduzierter Umweltbelastungen aus diesem Blickwinkel, gerät die spezifische Verursachungsstruktur dieser Problemlage in den Horizont des Interesses. Klammert man einmal die Problematik des primär ökonomischen Rationalitätskriterien unterworfenen Wirtschaftsverkehrs aus, so stellen sich mobilitätsinduzierte Umweltbelastungen ein als aggregierter Effekt einer unüberschaubaren Vielzahl weitgehend unabhängiger Handlungen von Individuen im Vollzug ihrer alltäglichen Lebenspraxis.

Adressaten politischer Intervention sind hier nicht - wie das in vielen anderen Feldern der Umweltpolitik der Fall ist - durch formale Organisation konstituierte Akteure, die trotz allen bekannten Steuerungsresistenzen den Steuerungsbemühungen der Politik zumindest insoweit entgegenkommen, als sie eine hohe strukturelle Affinität gegenüber den der Politik maßgeblich verfügbaren Steuerungsinstrumenten Recht, Geld und Information aufweisen (Offe 1990). Politische Steuerungsversuche können ebensowenig auf vorausgesetzte Strukturierungsleistungen intermediärer Systeme zurückgreifen. Im Konfliktfall gibt es keine überschaubare Zahl kollektiv handlungsfähiger Akteure, mit denen man im Rahmen korporatistischer Arrangements in Verhandlungen treten kann. Man sieht sich vielmehr einem hochgradig segmentierten Feld gegenüber. Steuerungsambitionen sind mit der Anforderung konfrontiert, unmittelbar auf das Handlungskalkül einer unüberschaubaren Vielzahl individueller Akteure durchzugreifen. Die hier anzutreffenden Handlungskalküle sind zum einen typischerweise sehr heterogen und weisen zum anderen ihrem Charakter nach gegenüber dem bezeichneten Standardrepertoire der Politikinstrumente nur begrenzte Empfänglichkeit auf.

Die durch den Charakter des Interventionsgegenstands bestimmte Problemstruktur hat Konsequenzen für die Möglichkeiten der kommunalen Verkehrspolitik. Soweit sie in ihren Bemühungen um die Bewältigung der eingangs skizzierten Problemlage nicht auf die klassische Strategie der Problemlösung durch Wachstum setzt, greift die kommunale Verkehrspolitik auf das Repertoire verkehrswissenschaftlicher Maßnahmen zurück, wie sie für Zwecke der Ordnung beziehungsweise der Substitution des motorisierten Individualverkehrs angeboten werden (vgl. etwa FGSV 1990 und 1993 oder die entsprechenden Beiträge in Apel u.a. 1992). Diese Ansätze bestehen im Kern aus einem

Bündel von infrastrukturellen und ordnungspolitischen Maßnahmen, die darauf zielen, einerseits den motorisierten Individualverkehr im städtischen Raum zu ordnen und andererseits über die Verbesserung der Nutzungsbedingungen des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Restriktion der Nutzungsbedingungen des motorisierten Individualverkehrs die Verkehrsmittelwahl zugunsten ersterer zu beeinflussen.

Die zentrale Problemstellung einer in dieser Weise ausgerichteten Verkehrspolitik ist die Reorientierung von Mobilitätshandeln. Die Funktionslogik des für diesen Zweck bemühten Instrumentariums ist die der Verhaltenskonditionierung. Zum einen sieht man in der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur eine Möglichkeit, mittels der Strukturierung der Möglichkeitsräume auf das Mobilitätshandeln steuernd einzuwirken. Desweiteren erwartet man, mit Hilfe von ordnungsrechtlichen Regelungen und finanziellen Anreizen das Mobilitätshandeln qua Sanktionierung in erwünschte Bahnen lenken zu können. Das Problem der in dieser Form ansetzenden Strategien verkehrspolitischer Steuerung liegt in dem Umstand begründet, daß ihre Wirksamkeit letztlich von der *Kooperationsbereitschaft auf seiten lebensweltlicher Akteure* abhängt und diese Bereitschaft mit eben diesen Mitteln nur unzureichend hergestellt werden kann. Kooperationsbereitschaft bedarf es in zweierlei Hinsicht: Einmal setzt die erfolgreiche Lenkung durch Infrastruktur- und Ordnungspolitik die Nutzung der verbleibenden Freiheitsgrade auf Seiten der in ihrem Handeln zu beeinflussenden Akteure im Sinne des Steuerungszieles voraus. So können Akteure staatliche Steuerungsbemühungen konterkarieren, indem sie diese durch massenhafte Devianz unterlaufen. Die Implementation verkehrspolitischer Regulierungen scheidet hier schon an der Überforderung staatlicher Kontrollkapazitäten. Ein Phänomen, das man etwa bei Versuchen der Regulierung des Parkverhaltens in öffentlichen Räumen in den neuen Bundesländern regelmäßig beobachten kann. Sie können Steuerungsbemühungen aber auch dadurch sabotieren, daß sie, anstatt auf Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs mit der erwünschten Substitution des Verkehrsmittels zur Erreichung eines bestimmten Zielortes zu reagieren, mit der Substitution des Zielortes unter dem Gesichtspunkt seiner Erreichbarkeit mit dem präferierten Verkehrsmittel antworten. Zum anderen setzt effektive Steuerung mittels Infrastruktur- und Ordnungspolitik die Bereitschaft der Akteure voraus, eine in dieser Hinsicht wirksamen Politik - gewissermaßen im Sinne einer rationalen Selbstbindung - zu akzeptieren und damit auf der Ebene von *politics* überhaupt erst zu ermöglichen. Dagegen riskiert jeder Versuch einer gleichsam repressiven, legitimatorisch unzureichend abgesicherten Steuerungsintervention spätestens an der Wahlurne zu scheitern.

Das Problem der Politik liegt hier in dem Umstand begründet, daß die dominanten Formen des Mobilitätshandelns in vielfältiger Weise eng mit der Lebenspraxis verwoben und in

lebensweltlichen Sinnvorstellungen verankert sind und sich diese lebensweltliche Dimension dem instrumentellen Zugriff der Politik entzieht. Insofern mangelt es der Politik an ausreichend wirksamen Formen, die motivationalen Voraussetzungen einer effektiven politischen Intervention herzustellen.

3. Schluß

In beiden Strängen der Argumentation ging es darum, beispielhaft zu demonstrieren, wie die in der Umweltpolitikanalyse häufig vernachlässigte kulturelle Dimension orientierender Sinnmuster den Möglichkeitsraum einer ökologischen Verkehrspolitik restringiert. Identifiziert man in diesem Sinne die fundamentale Strittigkeit der Geltungsgrundlagen umweltpolitischen Handelns als Hindernis umweltpolitischer Steuerungsfähigkeit, gerät ein anderer Typus von Restriktion in den Blick. Dieser entspringt einer Inadäquanz im Verhältnis zwischen dieser Spezifik der Problemstruktur und den vorfindlichen Strukturen politischer Kommunikation (dazu auch Dryzek 1987). Die Frage nach der politischen Operationalisierbarkeit ökologischer Rationalität wird aus diesem Blickwinkel zur Frage nach dem durch die Form der Politik eröffneten Möglichkeitsraum für problemadäquate Steuerungsleistungen. Der Engpaß ökologischer Verkehrspolitik ist so gesehen nicht allein auf der Ebene materieller Politikoptionen oder der Konfigurationen politischer Macht zu suchen. Ein entscheidender Engpaß ist vielmehr ein institutioneller. Es mangelt an politischen Formen, die ein doppeltes zu leisten vermögen: nämlich einerseits die konfligierende Politikoptionen tragenden Sinngehalte - als dem eigentlichen Kern vieler zentraler verkehrspolitischer Kontroversen - zu einem der politischen Vermittlung bedürftigen Gegenstand des politischen Prozesses zu machen und dabei andererseits über plurale Rationalitätshorizonte hinweg soziale Integration zu sichern. Ob und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen diskursive Formen der Politik, wie sie etwa im Rahmen von Verkehrsforen versucht werden (Kronenberg 1996), eine solche Leistung zu vollbringen vermögen, ist eine offene empirische Frage.

Literatur

Apel, Dieter (1992): Verkehrskonzepte in europäischen Städten. Erfahrungen mit Strategien zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 4. Berlin.

Apel, Dieter u.a. (Hrsg.) (1992): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn.

Apel, Dieter/ Lehmbrock, Michael (1990): Stadtverträgliche Verkehrsplanung - Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und -bewirtschaftung. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin.

Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Basel.

Billig, Axel (1994): Ermittlung des ökologischen Problembewußtseins der Bevölkerung. Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes. Texte 7/94. Berlin.

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (1993): Klimaschutz in Deutschland. Nationalbericht der Bundesregierung für die BRD im Vorgriff auf Artikel 12 des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen. Bonn.

BMV (Bundesminister für Verkehr) (Hrsg.) (1993): Verkehr in Zahlen 1993. Bonn.

Cotgrove, Stephen (1982): Catastrophe or Cornucopia. The Environment, Politics and the Future. Chichester u.a.

Douglas, Mary/ Wildavsky, Aaron (1982): Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers. Berkeley u.a.

Dryzek, J.S. (1987): Rational Ecology: Environment and political economy. New York.

Eder, Klaus (1988): Die Vergesellschaftung der Natur. Studien zur sozialen Evolution der praktischen Vernunft. Frankfurt.

Eder, Klaus (1995): Rationality in Environmental Discourse: A Cultural Approach. In: Green Politics 3: 9-37.

Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1994): Mobilität und Klima. Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik. Bonn.

Enquete-Kommission "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1991): Schutz der Erde. Eine Bestandsaufnahme mit Vorschlägen zu einer neuen Energiepolitik. 2 Bände. Bonn.

Ewringmann, Dieter/ Zimmermann, Klaus (1978): Umweltpolitische Interessenanalyse der Unternehmen, Gewerkschaften und Gemeinden. In: Jänicke, Martin (Hrsg.): Umweltpolitik. Opladen: 66-100.

FGSV (1993): "Autoarme Innenstädte" - Eine kommentierte Beispielsammlung. FGSV-Arbeitspapier Nr. 30. Köln.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (1990): Flächendeckende Parkraumkonzepte für Innenstädte und innenstadtnahe Wohn- und Mischgebiete in Großstädten und großen Mittelstädten. FGSV-Arbeitspapier Nr. 23. Köln.

Fischer, Frank (1993): Bürger, Experten und Politik nach dem "Nimby"-Prinzip: Ein Pläy-doyer für die partizipatorische Policy-Analyse. In: Héritier, Adrienne (Hrsg.): Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung. Opladen: 451-470.

Fischer, Frank/ Forester, John (Hrsg.) (1993): The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning. Durham/ London.

Forester, John (1993): Critical Theory, Public Policy, and Planning Practice. Toward a Critical Pragmatism. Albany, NY.

Goffmann, Erving (1980): Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen. Frankfurt.

Hofmann, Jeanette (1993): Implizite Theorien in der Politik. Interpretationsprobleme regionaler Technologiepolitik. Opladen.

Hucke, Jochen (1994): Kommunale Umweltpolitik. In: Alemann, Ulrich von u.a. (Hrsg.): Politik. Eine Einführung. Opladen: 28-69.

Hucke, Jochen (1994): Kommunale Umweltpolitik. In: Roth, Roland/ Wollmann, Hellmut (Hrsg.): Kommunalpolitik. Politisches Handeln in den Gemeinden. Opladen: 474-489.

Hucke, Jochen/ Ullmann, Arie A. (1980): Konfliktregelung zwischen Industriebetrieb und Vollzugsbehörde bei der Durchsetzung regulativer Politik. In: Mayntz, Renate (Hrsg.): Implementation politischer Programme. Empirische Forschungsberichte. Königstein/ Ts. 105-126.

Hucke, Jochen/ Wollmann, Hellmut (1989): Altlasten im Gewirr administrativer (Un-)Zuständigkeiten: Analyse zweier Altlastenfälle in Berlin (West). Basel/ Boston.

Klenke, Dietmar (1995): Freier Stau für freie Bürger. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik. Darmstadt.

Kronenberg, Ingo (1996): Mit kooperativer Planung aus der Krise? Verkehrsforen in Deutschland. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Dortmund.

Lehmbrock, Michael (1993): Verkehrsentwicklungsplanung in den neuen Bundesländern. Difu Materialien 93, 7. Berlin.

Lenssen, Ute (1996): Wieder die gleichen Fehler? Verkehrssituation und -planung in ostdeutschen Städten. In: Häußermann, Hartmut/ Neef, Rainer (Hrsg.): Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und räumliche Tendenzen. Opladen: 189-204.

Majone, Giandomenico (1989): Evidence, Argument, and Persuasion in the Policy Process. New Haven, CT.

Mayntz, Renate (1987): Politische Steuerung und gesellschaftliche Steuerungsprobleme - Anmerkungen zu einem theoretischen Paradigma. In: Ellwein, Thomas u.a. (Hrsg.): Jahrbuch zur Staats- und Verwaltungswissenschaft, B d. 1. Baden-Baden: 89-110.

Mayntz, Renate (1990): Politische Steuerbarkeit und Reformblockade: Überlegungen am Beispiel des Gesundheitswesens. In: Staatswissenschaft und Staatspraxis, Heft 3: 283-307.

Mayntz, Renate u.a. (1978): Vollzugsprobleme der Umweltpolitik. Stuttgart.

Mayntz, Renate/ Scharpf, Fritz W. (1995): Steuerung und Selbstorganisation in staatsnaheem Sektoren. In: Mayntz, Renate/ Scharpf, Fritz W. (Hrsg.): Gesellschaftliche Selbstregulierung und politische Steuerung. Schriften des Max-Planck-Instituts für Gesellschaftsforschung Köln 23. Frankfurt am Main: 9-38.

Müller, Peter (1992): Stadtverkehrskonzepte in den Neuen Ländern - Chancen und Risiken. In: Apel, Dieter u.a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn: Abschnitt 3.2.10.2.

Nissen, Sylke (1993): Umweltpolitik in der Beschäftigungsfalle. Marburg.

Nullmeier, Frank (1993): Wissen und Policy-Forschung. Wissenspolitikologie und rhetorisch-dialektisches Handlungsmodell. In: Héritier, Adrienne (Hrsg.): Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung. PVS Sonderheft 24. Opladen: 175-196.

Nullmeier, Frank/ Rüb, Friedbert W. (1993): Die Transformation der Sozialpolitik: Vom Sozialstaat zum Sicherungsstaat. Frankfurt/ New York.

Offe, Claus (1990): Sozialwissenschaftliche Aspekte der Diskussion. In: Hesse, Joachim Jens/ Zöpel, Christoph (Hrsg.): Der Staat der Zukunft. Baden-Baden: 107-126.

Offe, Claus (1990): Staatliches Handeln und Strukturen der kollektiven Willensbildung - Aspekte einer sozialwissenschaftlichen Staatstheorie. In: Ellwein, Thomas/ Hesse, Joachim Jens (Hrsg.): Staatswissenschaften: Vergessene Disziplin oder neue Herausforderung? Baden-Baden: 173-190.

Praschl, Michael/ Risser, Ralf (1994): Gute Vorsätze und Realität: Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel der Verkehrsmittelwahl. In: Flade, Anja (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: 209-224.

Preisendörfer, Peter (1996): Umweltbewußtsein in Deutschland. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage 1996. Hrsg. vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Bonn.

Prittowitz, Volker von (Hrsg.) (1996): Verhandeln und Argumentieren. Opladen.

Rein, Martin/ Schon, Donald (1991): Frame-reflective policy discourse. In: Wagner, Peter u.a. (Hrsg.): Social Sciences and Modern States. National Experiences and Theoretical Crossroads. Cambridge u.a.: 262-289

RSU (Rat von Sachverständigen für Umweltfragen) (1994): Umweltgutachten 1994. Für eine dauerhaft-umweltgerechte Entwicklung. Schlußfolgerungen und Handlungsempfehlungen. Kurzfassung. Bonn.

Sabatier, Paul A. (1993): Advocacy-Koalitionen, Policy-Wandel und Policy-Lernen: Eine Alternative zur Phasenheuristik. In: Héritier, Adrienne (Hrsg.): Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung. Politische Vierteljahressc Opladen: 116-148.

Sabatier, Paul A./ Jenkins-Smith, Hank (Hrsg.) (1993): Policy Change and Learning: An Advocacy Coalition Approach. Boulder, CO.

Seifried, Dieter (1991): Gute Argumente: Verkehr. München.

Snow, D. A./ Benford, R. D. (1988): Ideology, frame resonance, and participant mobilization. In: International Social Movement Research. A research annual. From structure to action: comparing social movement research across cultures. Greenwich 197-217.

Snow, D. A./ Rochford, E. B./ Benford, R. D. (1986): Frame Alignment Processes. Micromobilization and Movement Participation. In: American Sociological Review, Jg. 51: 464-481.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (1994): Datenreport 1994 - Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland. Bonn.

Thompson, M./ Ellis, R./ Wildavsky, A. (1990): Cultural Theory, or Why All That is Permanent is Bias. Boulder, CO.

Vowe, Gerhard (1994): Politische Kognition. Umriss eines kognitionsorientierten Ansatzes für die Analyse politischen Handelns. In: Politische Vierteljahresschrift, 35. Jg., Heft 3: 423-447.

Wollmann, Hellmut (1990): Politik- und Verwaltungsinnovation in den Kommunen? - Eine Bilanz kommunaler Sozial- und Umweltschutzpolitik. In: Jahrbuch zur Staats- und Verwaltungswissenschaften, Band 4: 69-112.

Zapf-Schramm, Thomas (1989): Kommunale Umweltpolitik. In: Gabriel, O. (Hrsg.): Kommunale Demokratie zwischen Politik und Verwaltung. München.

Zilleßen, Horst/ Dienel, Peter C./ Strubelt, Wendelin (Hrsg.) (1993): Die Modernisierung der Demokratie. Internationale Ansätze. Opladen.