

Claus J. Tully · Dirk Baier

Mobiler Alltag

Mobilität zwischen Option und
Zwang – Vom Zusammenspiel
biographischer Motive
und sozialer Vorgaben



ARBEIT GRENZEN POLITIK HANDLUNG METHODEN GEWALT SPRACHE WISSEN
SCHAFT DISKURS SCHICHT MOBILITÄT SYSTEM INDIVIDUUM KONTROLLE
ZEIT ELITE KOMMUNIKATION WIRTSCHAFT GERECHTIGKEIT STADT WERTE
RISIKO ERZIEHUNG GESELLSCHAFT RELIGION UMWELT SOZIALISATION
RATIONALITÄT VERANTWORTUNG MACHT PROZESS LEBENSSTIL DELIN



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Claus J. Tully · Dirk Baier

Mobiler Alltag

Claus J. Tully · Dirk Baier

Mobiler Alltag

Mobilität zwischen Option und
Zwang – Vom Zusammenspiel
biographischer Motive
und sozialer Vorgaben



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Dieses Buch ist aus der Kooperation des Wissenschaftlichen Referenten am Deutschen Jugendinstitut (DJI), PD Dr. Claus Tully, in Zusammenarbeit mit Alpine Awareness entstanden. Die Autoren bedanken sich beim Steering Committee für die Unterstützung. Zahlreiche Anregungen gehen auf die noch laufenden Projektarbeiten zurück. Das Förderkennzeichen von Alpine Awareness lautet: CIP Interreg III B „Alpine Space“. Project Alpine Awareness, n. I/II/2.1/14

1. Auflage Juni 2006

Alle Rechte vorbehalten

© VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2006

Lektorat: Frank Engelhardt

Der VS Verlag für Sozialwissenschaften ist ein Unternehmen von Springer Science+Business Media.
www.vs-verlag.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: KünkelLopka Medienentwicklung, Heidelberg

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Krips b.v., Meppel

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Netherlands

ISBN-10 3-531-15103-7

ISBN-13 3-531-15103-8

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
1. Einleitung: Mobilität – eine bewusstseinspflichtige Angelegenheit	9
2. Die Mobilitätsgesellschaft	15
2.1 Kulturelle Mobilisierung – Mobile Kultur.....	17
2.2 Mobilitätsbegriffe	30
2.3 Die Geschichte der Mobilität – eine Geschichte der Technikentwicklung	41
2.4 Eckpunkte einer sozialwissenschaftlichen Beschreibung der Mobilitätsgesellschaft.....	49
2.4.1 Kennzahlen zur Mobilitätsgesellschaft	50
2.4.2 Konzeptionelles zur Mobilitätsgesellschaft	69
2.4.3 Bestimmungsgründe der Mobilitätsgesellschaft I und II	95
2.5 Was bedeutet die mobile Gesellschaft für das Aufwachsen?	105
2.5.1 Jugend – Mobilität – Sozialisation	106
2.5.2 Mobilität gehört zum Aufwachsen	112
2.5.3 Jugendliche Mobilitätsgenerationen	120
3. Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft	124
3.1 Jugendalltag – mobiler Alltag.....	125
3.2 Alltägliche Mobilitätsanlässe.....	129
3.3 Jugend, Technik und Mobilität	147
3.3.1 Reflexionen zum Verhältnis von Technik, Mobilität und Umwelt	148
3.3.2 Technikaffinität Jugendlicher	151

3.3.3 <i>Mobilitätsrelevante Kommunikationstechnik – ihre Bedeutung für Jugendliche</i>	161
3.4 Ökologie und Mobilität.....	168
3.4.1 <i>Konsequent inkonsistent: Umwelt ja und Auto ja</i>	171
3.4.2 <i>Umweltdistanzierte und Aufgeschlossene</i>	174
3.5 Zur Erklärung jugendlicher (Auto)Mobilität	177
3.6 Riskante Mobilität	188
3.7 Abschließende Überlegungen zum Stellenwert von Mobilität im Jugendalter.....	196
4. Überlegungen zum Thema sichere und nachhaltige Mobilität	202
4.1 Mobilitätssozialisation statt Verkehrs- und Mobilitätserziehung.....	202
4.2 Empfehlungen.....	211
4.3 Ökologische Mobilitätspolitik	217
Anhang.....	228
Literaturverzeichnis	235
Abbildungsverzeichnis.....	251
Tabellenverzeichnis	252

Vorwort

Das vorliegende Buch richtet sich an Studierende der Sozialwissenschaften sowie an Personen, die mit der Gestaltung von Wegen zu tun haben. Denn es ist nicht nur die Verkehrsplanung, die uns längere oder kürzere, bequemere oder beschwerlichere Wege beschert. Es sind die unzähligen Personen, die im Bereich von Tourismus und Transportwesen beschäftigt sind. Wer Fahrzeuge plant und baut, ist ebenso an der Ausdifferenzierung von Mobilität beteiligt wie die kreativen Internetkonstruktionen, über die wir unsere Waren bringen lassen und die uns gelegentlich zur Selbstabholung auffordern.

Mit diesem Buch soll eine Sensibilisierung für den sozialen Alltag und seine Gestaltung durch die „Bewegung“ erzeugt werden. Es soll vermittelt werden, dass Mobilität eine Option ist, häufig aber auch ein Zwang; dass sie höchst variantenreich, aber gestaltbar ist. Dabei wird explizit die Erhebung des Zeigefingers vermieden. Geleistet werden soll eine Beschreibung sowie eine Analyse von Entwicklungen und Zusammenhängen. Möglichst viele, so wünschen wir, sollten die Zusammenhänge von Alltagsgestaltung und Mobilität bedenken lernen. Denn nur, wenn wir nicht einfach so weitermachen, haben wir reale Chancen, nicht nur über vom Verkehr erzeugte Umweltbelastungen zu klagen, sondern sie auch effektiv zu vermeiden.

Den Kolleginnen und Kollegen, unter anderem jenen von der sozialwissenschaftlichen Initiative zur Mobilitätsforschung, verdanken wir viele Anregungen, die hier verfolgt werden. Auch den Kollegen, mit denen in der Vergangenheit diverse Mobilitätsprojekte durchgeführt wurden, verdanken wir nützliche Hinweise. Stellvertretend für viele sind zu erwähnen Jörg Beckmann, Weert Canzler, Andreas Hadjar, Veronika Holzer, Sven Kesselring, Andreas Knie, Christian Lüders, Richard Münchmeier, Gert Paul, Cosima Pilz, Sebastian Rabe, Stephan Rammler, Michael Schneider, Wolfgang Scholz, Ulrike Schulz, Luigino Tonus, John Urry, Peter Wahler und Monika Wastian. Wir bedanken uns auch bei den Institutionen, die uns zum Diskurs eingeladen haben, z.B. das Institut für Mobilitätsforschung in Berlin, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Bonn oder die vielen aktive Jugendverbände, die mit uns Umwelt und Verkehr (z. T. in Verbindung mit dem Forschungsprojekt Alpine Awareness) diskutierten. Dank auch für die Unterstützung bei der Erstellung des Manuskripts, das eine längere Bearbeitungsphase durchlaufen hat. An dieser waren Robert Seifert, Tino Stockhausen und Alistair Langer beteiligt

Das Buch ist im Rahmen von Forschungsarbeiten am Deutschen Jugendinstitut und den laufenden Untersuchungen des Projekts Alpine Awareness entstanden. An diesem Vorhaben sind die europäischen Alpenregionen von Österreich, Italien, Frankreich und Deutschland beteiligt. Ziel ist es, den Handlungsbedarf für nachhaltige Mobilitätsformen zu analysieren um geeig-

nete Handlungsempfehlungen zu formulieren. Das vorliegende Buch ordnet sich diesem Anliegen zu.

München/Buenos Aires und Hannover im Februar 2006
Claus J. Tully, Dirk Baier

1. Einleitung: Mobilität – eine bewusstseinspflichtige Angelegenheit

Als vor rund 10 Jahren die ersten Untersuchungen zu Umwelt und Mobilität von Jugendlichen durchgeführt wurden, war die Sozialforschung mit ganz anderen Problemen konfrontiert als heute. Die Befragungen zum Zusammenhang von Verkehr und Umweltbelastung spiegelten gelegentlich eine deutliche Skepsis wider hinsichtlich der Umweltschädlichkeit des Verkehrs; d. h. es gab durchaus eine große Gruppe Jugendlicher, die die verkehrsbedingte Schädigung der Umwelt leugnete und stattdessen andere Verursachungsformen als Umweltrisiken reklamierte (Tully 1998). In der 2001 begonnenen Studie „U-Move“ (Hunecke, Tully & Bäumer 2002), bei der 4500 Jugendliche zwischen 15 und 26 Jahren befragt wurden, zeigte sich hingegen durchweg, dass Umweltbelastung und Verkehr in einen direkten Wirkungszusammenhang gebracht wurden. Immerhin 80% der befragten Jugendlichen stimmten der Aussage zu, dass der Verkehr maßgeblichen Einfluss auf die Schädigung der Umwelt habe und dass von da aus auch Maßnahmen zur Gestaltung des Verkehrs erforderlich seien.

Die Sensibilität für den Umweltschutz ist deutlich gestiegen; den Zusammenhang von Umweltbelastung und Verkehr zu bedenken, wird zu einer Notwendigkeit. Dafür steht die seit Beginn 2005 verstärkt in die öffentliche Diskussion gerückte Debatte um Feinstäube. Hintergrund ist, dass seit dem 1. Januar 2005 neue Grenzwerte gelten, die die Abgasbelastung betreffen. Diese Grenzwerte sind in einer EU-weiten Regelung niedergelegt, aus der folgt, dass die Kommunen die nun formulierten Grenzwerte beachten müssen, um nicht gegen EU-Recht zu verstoßen. Die Umweltkommission beruft sich dabei auf Studien, die besagen, dass Durchschnittseuropäer jedes Jahr etwa einen halben Tag aufgrund von Luftverschmutzungen erkranken, was sich insgesamt zu einem jährlichen volkswirtschaftlichen Schaden im Umfang von 80 Milliarden Euro summiert (SZ vom 21. März 2005, S. 2). Es wird davon ausgegangen, dass die Emissionen vor allem von winzigen Feinstaub-Partikeln z. B. in Diesel-Abgasen 310.000 Menschenleben pro Jahr fordern. Einerseits ist der Befund nicht neu, dass vom Verkehr durch Abrieb und Abgase Luftverschmutzung ausgeht. Es ist auch nicht neu, dass Luftverschmutzung bestimmte Krankheitsbilder befördert. Neu ist hingegen, dass die Zahl der Todesfälle merklich höher angesetzt wird als in der jüngeren Vergangenheit. Hinzu kommt, dass bei den Neufahrzeugen, die zugelassen werden, ein deutlich höherer Anteil an Dieselfahrzeugen zu verzeichnen ist. Derzeit sind mehr als die Hälfte der neu zugelassenen Fahrzeuge Dieselfahrzeuge, aber nur wenige davon sind mit den erforderlichen Rußpartikelfiltern ausgestattet.

Die EU-Vorschrift bestimmt, dass die Grenzwerte maximal 35 Tage im Jahr überschritten werden dürfen. Diese Höchstgrenze wurde in manchen Städten wie München bereits nach den ersten drei Monaten des Jahres 2005

erreicht. Da das Problem nicht neu ist, haben andere Länder mit entsprechenden Maßnahmen auf die Belastung in den Städten reagiert und Regelungen zur Benutzung des öffentlichen Verkehrsraumes erlassen. So gibt es in Italien zeitlich begrenzte Fahrverbote, in London seit längerer Zeit eine Maut für die motorische Benutzung des Zentrums. Die EU-Abgasnorm für Pkw sieht einen Partikel-Grenzwert von 0,025 g pro Kilometer (g/km) vor. Für französische Hersteller wie Peugeot und Citroen sind derartige Diesel-Ruß-Filter machbar, aber andere Hersteller haben sich bislang nicht dazu durchringen können, solche Filter standardmäßig anzubieten. Maßgeblichen Anteil am Emissionsproblem haben zudem Lkw. Die Umweltschutzkampagnen haben sehr wohl dazu geführt, dass es leichte Zuwächse bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs gibt, dass also das Auto partiell durch ökologischere Angebote substituiert wurde. Ganz anders sieht es aber im Bereich des Frachtwesens aus. Der Anteil an Gütern, der etwa mit der Bahn transportiert wird, geht kontinuierlich zurück – die Lasten, die auf den öffentlichen Straßen transportiert werden, nehmen zu. Bedenkt man, dass die Vernutzung von Straßen – und Ähnliches gilt für Abgase – im Lkw-Verkehr um ein Vielfaches höher ist als bei Pkw, wird der unmittelbare Handlungsbedarf deutlich. Es ist vermutlich eher ein politischer Handlungsbedarf, der sich hier einstellt, als einer, der an die Einsicht durch die Verkehrsteilnehmer appelliert. Dieser Appell funktionierte, soweit es um die private Pkw-Nutzung ging, einigermaßen, und zwar in Kombination mit entsprechenden Fördermaßnahmen (z. B. Kfz-Steuer-Ersparnis). Wir wissen allerdings, dass selbst jene Probleme, die als technisch lösbar erscheinen, insbesondere auf soziale Innovationen angewiesen sind. Mobilität ist keine technische Angelegenheit, obwohl sie nur auf Basis technischer Produkte funktioniert. Sie ist als Selbstverständlichkeit in unser soziales Leben eingeschrieben, hat hier Routinen ausgebildet, Institutionen und Organisationen. Wer Veränderungen will, darf nicht bei der Technik allein ansetzen – er muss auch die sozialen Konstellationen in Betracht ziehen.

Gelegentlich muss die Gesellschaft über ihre Selbstverständlichkeiten nachdenken. Mobilität ist eine solche Selbstverständlichkeit. Waren zirkulieren nicht nur zwischen Herstellern und Abnehmern: Vor allem im Bereich der Produktion werden sie „just in time“ angeliefert, die Straße wird somit gewissermaßen zum Lagerraum. Auch der moderne Bestellkonsum verlagert in wachsendem Maß den Austausch von Waren auf die Straße, denn statt im Geschäft wird uns das Produkt an der Haustür überreicht. Die Verkäufe, die per Internet zur Lieferung beauftragt werden, werden vor der Auslieferung lediglich mit den notwendigen Angaben versehen. Waren sind unterwegs. Menschen auch. Viel Zeit verbringen Menschen damit, sich zur Arbeit und zurück auf den Heimweg zu machen, ihren regelmäßigen Besorgungen nachzugehen usw. Es ist aber weniger die Zeit, die wir damit verbrauchen, sondern

es sind gewissermaßen die Nebeneffekte der Mobilität, die uns zwingen, all diese Abläufe zur Kenntnis zu nehmen.

Verkehrssicherheit war früher bereits ein gängiges Diskussionsfeld, das die Nebenkosten des Verkehrs zur Sprache brachte. Die häufigsten arbeitsbedingten Unfälle sind solche, die auf dem Weg von oder zur Arbeit geschehen. Die Arbeitgeber möchten deshalb die hierauf entfallenden Versicherungskosten, so eine jüngere Initiative, den Arbeitnehmern zuschieben. Und diese Kosten sind nicht unerheblich. Ein anderer Aspekt ist die Bereitstellung von Infrastruktur. Straßen sind teuer, ihr Unterhalt auch. Andererseits gilt die Mobilitätsindustrie als eine ökonomisch bedeutsame, angefangen beim Fahrzeugbau, über den Verkauf von Treibstoffen (was den Mineralölfirmen und den öffentlichen Haushalten viel Geld in die Kassen schwemmt), bis hin zu Reparaturen und sonstigen Dienstleistungen rund ums Auto. Versicherungen gehören dazu, Fahrschulen, Autoklubs, Tankstellen (die sich inzwischen zu neuen Shoppingrooms entwickelt haben). Ein riesiger Markt, der sich allein dem Verkaufen von Mobilität verschrieben hat, hat sich ebenfalls etabliert: Reisebüros, Reiseagenturen, Autovermietungen, Airportgesellschaften.

Allein die Umweltbelastung hat die Wirkungen der Mobilität in Folge der ersten Energiekrise und dann erneut ab den 1980er Jahren als eine unabwendbare Frage auf die Tagesordnung gesetzt. Das erste Forschungsprojekt, das am Deutschen Jugendinstitut zu Jugend und Mobilität betrieben wurde, war eines, das sich der Förderung des Umweltschutzes verdankte. Die Überlegungen damals waren: Wenn schon der Verkehr solch einen großen Anteil an der Umweltbelastung hat, warum dann nicht direkt auch danach forschen, wie es Jugendliche mit der Mobilität und mit der Umwelt halten? Die dabei gewonnenen Einsichten wurden in weiteren Untersuchungen präziser gefasst. Das hier vorliegende Buch ist eine Zusammenfassung der Beschäftigung mit dieser Thematik. Es zielt allerdings nicht nur darauf ab, Befunde zu vermitteln; vielmehr will es den Stand der Entwicklung, die Risiken und hilfreichen und erprobten Gegentrends sichtbar machen. Gewissermaßen geht es darum, zu zeigen, wie die Folgen und Nebenfolgen einer gesellschaftlichen Entwicklung aussehen, die sich ganz und gar der Mobilität und Kommunikation verschrieben hat. Und die sich zudem anschickt, sich über den gesamten Erdball auszudehnen. Globalisierung setzt nicht nur das Internet, sondern eine waren- und personenförmige Mobilität voraus. Anthony Giddens (1997) gebrauchte für das recht eigenwillige Verhältnis der Wissenschaft Soziologie zur Gesellschaft in seinem Buch „Die Konstitution der Gesellschaft“ den Begriff der „doppelten Hermeneutik“. Damit wollte er sagen, dass die Wissenschaft Soziales erklärt, wobei dieser Erklärung schon das Handeln der Gesellschaftsmitglieder vorausgeht, die die Welt für sich bereits interpretiert haben. Wir haben es also nicht einfach mit einem Phänomen der Gesellschaft, sondern mit einem der individualisierten Gesellschaft als solcher zu tun. Mobilität unterstreicht Individualität, verwirklicht sie.

Und was tut die Sozialwissenschaft? Sie beobachtet die Akteure bei ihren Kommunikationen und Handlungen. Wenn es aber nicht nur um Beobachtung, sondern gleichermaßen um Gestaltung geht, dann muss entsprechend ausgeholt werden. Die Menschen in modernen Gesellschaften halten sich selbstverständlich für einzigartig. Und diese Einzigartigkeit ist nicht allein, wie dies der Soziologe Georg Simmel Anfang des 20. Jahrhunderts vermutete, ein rein strukturelles Ergebnis sich schneidender sozialer Zugehörigkeiten. Diese Einzigartigkeit muss ganz entscheidend aktiv konstruiert werden, wofür Stile, Geschmacksurteile, Freizeitpräferenzen und vieles mehr zur Verfügung stehen. Mobilität ist dabei ein zentrales Instrument der Individualitätsgenese.

Mobilität ist kein neuartiger sozialer Tatbestand. Als Begriff wurde er bereits seit dem 18. Jahrhundert, hier vornehmlich militärisch im Sinne von Mobilmachung gebraucht. Mobil gemacht wurde in Krisen-, d. h. vornehmlich in Kriegszeiten – nicht nur die Soldaten samt technischem Arsenal, sondern auch andere Bereiche der Gesellschaft, angefangen bei der Wirtschaft bis hin zu großen Teilen der Bevölkerung. Heute, und insbesondere in der soziologischen Literatur, meint Mobilisierung etwas anderes. Sie bildet zusammen mit den Begriffen Mobilität und Verkehr das Tripel, um das es in diesem Buch gehen soll. Wenn wir uns in diesem Buch der Entwicklung von Individualisierung und Mobilisierung in der Gesellschaft zuwenden, dann deshalb, weil Veränderung – etwa eine, die nachhaltige Mobilität und den Schutz der Umwelt mitdenkt – nicht anders zu haben ist als über das aktive Mittun der Subjekte. Insofern geht es darum, Zusammenhänge aufzuzeigen, um einen möglichen Umstieg zu befördern.

Gemeint ist mit der „Mobilisierung“ heute kein Ausnahmezustand mehr, sondern im Wesentlichen ein ganz normaler Trend der Auflösung traditioneller sozialer Strukturen und Institutionen, wie nachfolgend anhand einiger ausgewählter Beispiele aus den Bereichen Kultur, Wirtschaft, Politik und Soziales illustriert wird. Mobilisierung bedeutet ein In-Gang-Setzen, das mit dem Hinterfragen beginnt und in eine Neubildung führen kann. Mobilisierung ist somit Auflösung, Flexibilisierung und Pluralisierung zugleich. Aufgelöst werden die alten Gewissheiten, nach denen ein Leben eingerichtet werden sollte und die z. B. ein bestimmtes Familienbild, eingebettet in eine Normalbiographie, nahe legen. Neben diese Gewissheiten treten andere Wege, selbstverständliche Wege, die zu einem pluralen Nebeneinander führen. Schließlich kann man sich sehr flexibel zwischen den alten und neuen Gewissheiten bewegen, Festlegungen sind nicht für die Ewigkeit zementiert. Stattdessen fordern die multiplen Alternativen zur ständigen Neuorientierung und Umentscheidung heraus.

Mobilisierung von einst als unumstößlich erachteten strukturellen und institutionellen Gewissheiten setzt auf der Ebene des Individuums Mobilität voraus. In diesem Sinne bezeichnet Mobilität, wie Weert Canzler und Andreas

Knie (1998) richtig feststellen, zu allererst geistige Beweglichkeit oder „motility“ (Kaufman 2002). Das Leben wird heute in einem Möglichkeitsraum aufgespannt, und nur noch wenige Punkte der möglichen Biographie-Vektoren sind vorgegeben, z. B. durch das angeborene Geschlecht, den erreichten Schulabschluss oder das Vermögen auf der Bank. Mobilität lautet die Anforderung, mit der Menschen heute im Arbeitsleben konfrontiert sind, und die hier zum einen mit Kreativität, zum anderen aber auch mit tatsächlicher regionaler, nationaler oder internationaler Bewegungsbereitschaft zu übersetzen ist. Mobilität als Faktum oder als Anforderung spielt darüber hinaus in der Partnerschaft, der Freizeitgestaltung oder der Ausbildung eine Rolle.

Mobilisierung und Mobilität haben aber, und dies ist der wesentliche Kern, dem sich dieses Buch widmen möchte, ganz konkrete Bewegungsbedürfnisse als Basis. Diese Bewegung schlägt sich nieder in der Migration von Menschen, im Umzug, im Reisen, und sie erzeugt Verkehr. Die Praxis der Bewegung innerhalb von Verkehrsnetzen ist Ergebnis und Voraussetzung von Mobilität zugleich. Verkehr als gelebte Mobilität ist zentrales Kennzeichen moderner Gesellschaften. Dennoch überrascht es, dass sich die Soziologie diesem großtechnischen System mit all den Artefakten, Akteuren und Normierungen bislang so wenig gewidmet hat. Gesellschaft spiegelt sich im Verkehr, und der Verkehr beschreibt die moderne Gesellschaft.

Anliegen des vorliegenden Buches ist es deshalb, Mobilität und Verkehr, Begriffe, die häufig eher technisch besetzt sind, als Gegenstand moderner Mobilitäts-Gesellschaften zu thematisieren. Dies soll insbesondere am bundesrepublikanischen Beispiel geschehen, das sich, wie prinzipiell alle existierenden Mobilitätsgesellschaften, als automobile Gesellschaft darstellt. Von besonderem Interesse ist, wie die Sozialisation, also die Vorbereitung und Einstimmung auf eine solche (auto)mobile Gesellschaft, vonstatten geht. Die Wahrnehmung der eigenen Gesellschaft als einer mobilen erzieht zum Mobilsein. Im zweiten Teil des Buches sollen deshalb empirische Ergebnisse zum Prozess des Lebens und Aufwachsens in einer hochmobilen Welt präsentiert werden. Schließlich bereitet sowohl die Fixierung auf Automobilität, als auch deren Leitbildfunktion im Sozialisationsprozess von Kindern und Jugendlichen Probleme, die sich z. B. an der Umweltverschmutzung oder an Unfallstatistiken ablesen lassen. Im dritten Teil geht es deshalb darum, der Gesellschaft Reflexionshilfe anzubieten. Wie lässt sich der Mobilitätsnorm entsprechen, ohne dabei die doch noch immer vorhandenen negativen Seiten von Mobilisierung zu produzieren?

2. Die Mobilitätsgesellschaft

Die Soziologie ist eine Wissenschaft, die bestehende Zustände analysiert. Die Beschäftigung mit dem Gegenstand Gesellschaft war zunächst eine Reaktion auf die vielfältigen Problemlagen in der Hochphase der Industrialisierung, die im ausgehenden 19. Jahrhundert insbesondere in der westlichen Welt zu beobachten waren: Pauperisierung, Verelendung, Entfremdung samt Herausforderungen für die politische Gestaltung. Der rasche soziale Wandel dieser Zeit geht zurück auf einen technischen und technologischen Wandel, der im Bereich der Organisation des Arbeitens und des Lebens weitreichende Veränderungen in Gang setzte (Tully 2003). Dem voraus ging ein erster starker Anstieg der Mobilität der Menschen: Denn die Industrialisierung ist ohne Mobilität nicht vorstellbar.¹ Arbeit und Wohnen werden getrennt, viele Menschen verlassen das Land, um in der Stadt ihr Glück zu suchen und dem größer werdenden Elend im ruralen Raum zu entfliehen.² Dementsprechend wuchsen die Städte zusehends. Wurden in den vorangegangenen Jahrhunderten nahezu alle Lebensvollzüge in der erweiterten Familie unter einem Dach organisiert, so setzte nun eine Ausdifferenzierung von Funktionen und Ortsbezügen ein. Dies betrifft nicht nur die Trennung von Arbeit und Wohnen, sondern ebenso die von Arbeit und Freizeit oder von Arbeit und Bildung. In dessen Folge etabliert sich weitere Mobilität, z. B. in Form von Pendler-, Ausbildungs- und Freizeitmobilität. Bereits hier wird die Selbstbezüglichkeit der Mobilität deutlich, da Mobilität Veränderungen produziert, deren Endresultat weitere Anlässe für das Mobilstein sind. Ursache und Wirkung sind nicht eindeutig trennbar, was – wie später noch ausgeführt wird – darauf hindeutet, dass sich Mobilität als Form eines sozialen Systems darstellt, dessen Hauptmerkmal die Selbstbezüglichkeit bzw. Selbsterschaffung (Autopoiesis) ist (vgl. Luhmann 1984): Mobilität, und dies wird noch deutlicher am speziellen Beispiel des Verkehrs, erzeugt Mobilität.

Heute ist, ähnlich wie im ausgehenden 19. Jahrhundert, ein erneuter fundamentaler Wandel zu konstatieren. Die informationstechnische Revolution (vgl. Castells 2001) ändert die Formen und Inhalte des Arbeitens und Lebens. Es ist von einer Verschmelzung der vormals getrennten Bereiche die Rede. Erwerbsarbeit wird z. B. über Telearbeit zurück in den Wohnbereich geholt. Diese Re-Integration geht allerdings nicht mit einer Reduktion von Mobilität einher. Stattdessen nimmt diese weiter zu, was zunächst paradox erscheint. Zu keiner Zeit war die Mobilität des modernen Menschen derart extensiv wie

¹ Ebenso ist Mobilität eine Folge von Industrialisierung, besser Modernisierung. Zwischen beiden Prozessen besteht eine rekursive, keine einseitig kausale Beziehung (s. 2.4.).

² Die Freisetzung der Bauern aus den bis dato bestehenden Abhängigkeiten im Feudalsystem ist wohl einer der wichtigsten Faktoren in der Geschichte der Mobilität, weil dadurch – ganz im Sinne des aufklärerischen Denkens – auch die Entscheidung für die Wahl des Wohn- und Arbeitsortes zu einer rein persönlichen Angelegenheit wurde.

heute. Unter dem Eindruck der ökonomischen und kulturellen Globalisierung scheint die Welt auch sozial via Tourismus und anderen Kommunikationsformen näher zusammen zu rücken. Menschen, aber auch Arbeit, Waren, Kapital und Ideen sind weltweit auf Achse. Mobilitätsdienste sind zum wichtigsten globalen Industriezweig geworden, wie folgende Zahlen illustrieren: Mittlerweile gibt es weltweit ca. 700 Millionen Autos, was statistisch gesehen bedeutet, dass auf jeden neunten Erdenbürger ein Auto entfällt. Im Jahr 2030 soll es bereits eine Milliarde Autos geben (diese Prognose ist in dem Moment, in dem sie abgegeben wird, wahrscheinlich schon wieder veraltet). Um die zentrale Ikone der Moderne, das Automobil, haben sich mächtige Akteursgruppen und kulturelle Orientierungsmuster organisiert, die dieser Form der Mobilität Langlebigkeit verleihen. Von den 10 weltgrößten Unternehmen im Jahr 2003 waren allein acht entweder mit der Produktion von Autos (General Motors, DaimlerChrysler, Toyota, Ford, Mitsubishi) oder mit der Bereitstellung von Gütern zum Betrieb von Autos, d. h. im Wesentlichen Öl (Royal Dutch, Exxon Mobil, BP) beschäftigt (SZ vom 29. Juli 2004, S. 22). Ein Land nach dem anderen etabliert eine automobilen Kultur und versucht damit die Versprechungen des maßgeblich amerikanischen Traumes von Selbstbestimmung und Freiheit zu kopieren, mit teilweise verheerenden Folgen für die Umwelt. Gelegentlich werden für die noch weniger finanzkräftigen Märkte in Schwellen- und Entwicklungsländern einfachere, auf modernste Technik verzichtende Autos konzipiert, damit Automobilität auch hier durchgesetzt werden kann. Ein etwas älteres Beispiel hierfür ist der u. a. in Lateinamerika produzierte VW Käfer; aktuell hat Renault ein preiswertes Fahrzeug (ca. 5000 Euro) für den osteuropäischen Markt vorgestellt. Automobilität ist auch auf einfachen Straßen, d. h. bei schlechterer Infrastruktur, realisierbar; sie ist zugleich Basis für die gewollte Ökonomisierung der jeweiligen Länder.

Aber es ist nicht nur das Auto, das den Stellenwert der Mobilität in der Moderne zu verdeutlichen vermag. Täglich besteigen ca. 4 Millionen Menschen ein Flugzeug (Urry 2003). Den Flughafen Atlanta, einen der größten der Welt, passieren im Jahr etwa 80 Millionen Menschen. In einem Jahr werden weltweit 1,6 Milliarden Flugreisen unternommen. Für viele andere Formen des Unterwegsseins liegen keine globalen, sondern lediglich nationale Daten vor, einige davon werden später für Deutschland präsentiert.

Wenn derartig viele Menschen mobil sind, wenn Gesellschaften sich verändern und Mobilität derart unverkennbar diese Veränderungen antreibt, dann ist es auch notwendig, sich aus sozialwissenschaftlicher Sicht mit dem Phänomen, seinen Ursachen und Folgen auseinander zu setzen. Mobilität, die seit den 1950er Jahren bevorzugt als soziale Auf- und Abstiegsmobilität thematisiert wurde, wird heute deutlich entschiedener als Bewegung im Raum gesehen (Urry 2000). Familie, Kindheit, Beruf sind in mobilen Gesellschaften etwas anderes als in traditionellen. Was ist Familie, wenn ein Elternteil pen-

delt? Das heißt: Räumliche Beweglichkeit ist sozial voraussetzungs- und folgenreich. Wer nicht über Mobilitätsmöglichkeiten verfügt, ist rasch auch von anderen sozialen Ressourcen abgeschnitten. Mobilität ist mithin etwas Soziales, und deshalb tut es Not, dieses Themenfeld stärker in der Soziologie zu berücksichtigen. Die Analyse des Verkehrs als konkretem Ausdruck der zunehmenden Möglichkeiten, mobil zu sein, darf nicht allein einer ingenieurwissenschaftlichen Perspektive vorbehalten bleiben. Wenn der Gegenstand der Soziologie die Gesellschaft auf der einen, das soziale Handeln ihrer Mitglieder auf der anderen Seite ist, und wenn beides unverkennbar von Mobilität und Verkehr gekennzeichnet ist, dann ist es unverzichtbar, diese Gegebenheiten stärker ins Auge zu fassen. Dies gilt vor allem dann, wenn, wie aktuell zu beobachten:

- die Welt immer mehr als eine globalisierte Gesellschaft aufgefasst werden muss, in der es kaum faktische Beschränkungen der Mobilität gibt³;
- die Chancen auf Mobilität demokratisiert werden, insofern ein wachsender Kreis von Menschen in den entfalteten Ökonomien Zugang zur notwendigen, technikgestützten Mobilitäts-Infrastruktur besitzt;
- Mensch, Gesellschaft und Wissenschaft die Mobilität reflektiert, d. h. über Potenziale, Versprechungen und positive bzw. negative Folgen nachdenkt und aktiv in deren Gestaltung eingreift.

2.1 Kulturelle Mobilisierung – Mobile Kultur

Moderne Zeitdiagnosen sehen unsere Gesellschaft in einem Umbruch begriffen. Ulrich Beck, aber auch andere Autoren, versuchen diesen Umbruch mit der Kategorie der „*reflexiven Modernisierung*“ zu erfassen (vgl. Beck, Bonß & Lau 2001). In Absetzung zur ersten Moderne, die als eine Epoche der Ausbildung und Verfestigung von gesellschaftlichen Strukturen verstanden werden muss, ist die reflexive Moderne als eine Kritik an diesen gesellschaftlichen Vorgaben zu verstehen, die unbeabsichtigt Nebenfolgen produzierten. Deutlich wurde dies anhand der Umweltproblematik. Mit der Industrialisierung kamen Technologien zum Einsatz, die die menschliche Lebensgrundlage gefährdeten, wodurch ein breiter Diskurs darüber veranlasst wurde, wie mit der Natur – dem definitionsgemäß außergesellschaftlichen Bereich – umgegangen werden soll (vgl. u. a. Club of Rome 1972). Zugleich änderten sich aber auch die innergesellschaftlichen Verhältnisse: Durch die weitere Ausdifferenzierung von gesellschaftlichen Teilsystemen, durch eine einmalige Wohlstandssteigerung nach dem Krieg und insbesondere durch die Öffnung höherer Bildungswege im Zuge der Bildungsexpansion wurde die Gesell-

³ Die Diskurse zur „Weltgesellschaft“ oder „globalisierten Moderne“ deuten dies an (vgl. Stichweh 2001; Castells 2001; Giddens 1996).

schaft „durchlässiger“, was mit dem Begriff der Individualisierung umschrieben wird. Den Individuen wurden dadurch Freiheitsgrade geschaffen, traditionelle Vorgaben z. B. im Bereich des zu ergreifenden Berufs, der zu wählenden Konfession oder Partei, d. h. des gesamten Lebensverlaufs innerhalb eines bestimmten Milieus verloren an Bedeutung. Damit fielen und fallen weitere Beschränkungen: Das Verständnis von Geschlecht wird von antiquierten Vorurteilen befreit, Arbeit und Beruf werden flexibilisiert, Bildung und Lernen werden von starren Altersvorgaben entkoppelt. In den meisten sozialen Teilbereichen wachsen damit die Optionen des Handelns (vgl. Gross 1994), Individuen müssen immer häufiger selbst Entscheidungen treffen, sich selbst festlegen und das eigene Leben planen. Die reflexive Modernisierung beschreibt damit einen „Meta-Wandel, in dem sich die Koordinaten, Leitideen und Basisinstitutionen einer bestimmten, längere Zeit stabilen Formation westlicher Industriegesellschaften und Wohlfahrtsstaaten verändern“ (Beck, Bonß & Lau 2001, S. 31).

Zygmunt Bauman (2003) spricht statt von einer reflexiven von einer „*fluiden Moderne*“, verbindet damit aber ganz ähnliche Erscheinungen. „Wir beobachten heute eine Neuausrichtung der Moderne; ihre Hochöfen, die alles einschmelzen, werden mit neuen Materialien versorgt“ (Bauman 2003, S. 13). Die ersten „Opfer“ der Einschmelzung waren hoch strukturierte Institutionen wie die Ehe, das Normalarbeitsverhältnis oder der normale Lebenslauf. Diesen Institutionen folgen nun auch die individuellen Gewissheiten. „Die ‚Gesellschaft‘ folgt dem ‚System‘, die ‚Lebensläufe‘ der ‚Politik‘ in den Schmelzöfen – jetzt geht es an die Stabilität der Mikrostrukturen, nachdem die Makrostrukturen sich bereits verflüssigt haben“ (ebd., S. 14). Als Resultat entsteht eine soziale Welt, in der die Individuen „in Heimarbeit und eigener Verantwortung“ (ebd., S. 14) ihr Leben organisieren müssen. Sie müssen eine eigene individuelle Ordnung innerhalb der verflüssigten Strukturen etablieren. „Aber wie es eben so ist mit Flüssigkeiten: Sie werden ihre heutige Form nicht lange behalten. Es ist einfacher, ihnen eine Form zu geben, als diese Form zu bewahren“ (ebd., S. 15). Die Menschen in den modernen Gesellschaften müssen sich auf ständige Veränderungen gefasst machen, u. a. auch auf Ortsveränderungen.

Ebenfalls neue Bedingungen der Gestaltung des sozialen Zusammenlebens werden im Bereich der *Globalisierungstheorien* diskutiert (vgl. u. a. Schmidt & Trinczek 2001). Unter besonderer Beobachtung steht dabei der Nationalstaat, der gleichzeitig aus zweierlei Richtung kritisiert wird. Einerseits sind weltweit agierende, zumeist korporative Akteure aus dem Bereich der Wirtschaft, daran interessiert, die nationalstaatlichen Kuratelen abzustreifen. Der globale Markt braucht international handlungsfähige, mobile Akteure. Andererseits, und nicht unabhängig davon, lassen sich Regionalisierungstendenzen feststellen, so dass innerhalb ein und desselben Nationalstaates sehr

verschiedenartige Regionen existieren und konkurrieren können. Die Globalisierung in all ihren Dimensionen löst damit alte territoriale Einheiten sukzessive auf und bietet Chancen für neuartige raumbasierte soziale Einheiten. Mobilität ist die Grundlage dafür. Diese neuen Einheiten, die u. a. an zentralen Knotenpunkten der Weltökonomie entstehen, den „global cities“ (vgl. Sassen 1998), werden als „kreolisiert“ oder „hybridisiert“ bezeichnet; d. h.: Insbesondere durch die verstärkte grenzüberschreitende Mobilität werden neue Formen des Zusammenlebens herausgebildet.

Im Gegensatz zu diesen Schilderungen der Entstehung des Neuen aus der Überwindung des Alten negiert Niklas Luhmann (2000) die Idee eines Epochenumbruchs. Das dominierende Strukturprinzip der modernen Gesellschaft stellt sich, so seine Position, heute nicht anders dar als vor hundert Jahren, die Trennung von verschiedenen Funktionsbereichen (z. B. Wirtschaft, Politik, Sport) ist sogar noch stärker vorangeschritten. Allerdings konstatiert auch er, dass die Gesellschaft eine gewaltige Komplexitätssteigerung im Zuge dieser Ausdifferenzierung erfahren hat. Sie ist gleichbedeutend mit der Zunahme von Kommunikationen. Unter den Begriff der Kommunikation subsumiert Luhmann dabei alle die Reproduktion eines Systems garantierenden Prozesse, und dies sind natürlich in erster Linie Handlungen und Sprechakte. Wenn aber in der gegenwärtigen Gesellschaft Kommunikationen rapide zugenommen haben, und wenn dies tatsächlich nur durch die Beteiligung realer Menschen möglich ist, dann lässt sich auch in der Systemtheorie eine Denkfigur identifizieren, nach der der Mobilität entscheidende Bedeutung zukommt. Ausdifferenzierung bedeutet immer auch Ausdifferenzierung örtlicher Bezüge, die über Mobilität wieder verbunden werden müssen. Hierzu dienen einerseits die symbolisch generalisierten Kommunikationsmedien wie das Geld oder die Verbreitungsmedien (Schrift, Radio, TV, Internet, Handy); andererseits aber auch die räumlichen Bewegungen der Akteure, die, um einzukaufen, Bekanntschaften zu schließen, sich erziehen zu lassen nicht nur das System, sondern auch den Ort wechseln müssen. Luhmann beschreibt damit keine andere Form von Moderne, sondern eine gemäß den modernen Parametern der funktionalen Differenzierung *radikalisierte Moderne*. Diese radikalisiert dann auch gleichermaßen die Mobilität.

Die meisten aktuellen Gegenwartsdiagnosen entwickeln recht ähnliche Perspektiven, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Gewachsene gesellschaftliche Strukturen unterliegen einer Veränderung, was einmal als Auflösung, ein anderes Mal als Radikalisierung umschrieben wird. Es kommt zu einer Mobilisierung von Institutionen und Organisationen, d. h. von kulturellen Selbstverständlichkeiten.
- Die Optionenvielfalt nimmt zu. An die Stelle kultureller Selbstverständlichkeiten im Zuge der Mobilisierung treten keine neuen Selbstverständlichkeiten, sondern plurale Angebote.

- Aus diesen neuen Angeboten müssen die Individuen quasi in Eigenregie die eigenen Lebensentwürfe kreieren. Die Notwendigkeit an Selbstorganisation nimmt zu. Einmal getroffene Entscheidungen erscheinen zu einem späteren Zeitpunkt als reversibel.
- Zunehmende Mobilität ist Ausdruck, Ursache und Folge der umgreifenden gesellschaftlich-kulturellen Mobilisierung.

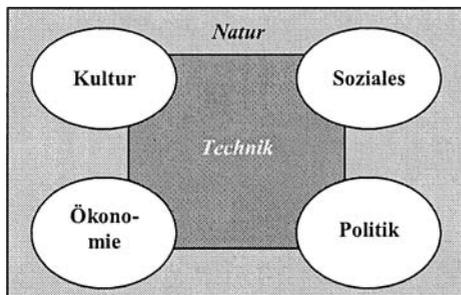
Konkretisieren lassen sich diese allgemeinen Thesen anhand ausgewählter Teilsysteme. Unter Rekurs auf Talcott Parsons (1975) setzt sich jede (Mobilitäts-) Gesellschaft aus vier Teilsystemen zusammen.⁴ Da sich für Parsons der Aufbau von Gesellschaften aus den zum Fortbestand zu erfüllenden Funktionen ergibt, nennt man diesen Ansatz auch funktionalistisch (vgl. Bühl 1976). Prinzipiell ist der Erkenntniswert seiner Funktions-Typologie strittig, als Deskriptionshilfe ist sie allerdings bislang konkurrenzlos, denn sie hilft zu unterscheiden, welche gesellschaftlichen Bereiche wichtig sind.

Parsons nahm an, dass Gesellschaften als soziale Systeme konzeptualisiert werden müssen. Alle Formen von Systemen, ungeachtet dessen, ob es sich um Lebewesen oder die von ihnen geschaffenen sozialen Umwelten handelt, müssen, um ihren Fortbestand zu sichern, vier Prozesse gewährleisten: die Anpassung an die äußere Umwelt, die Auswahl von zu verfolgenden Zielen, die Integration der Teile des Systems und die Aufdauerstellung der internen Struktur (vgl. Esser 1996, S. 375 ff). Diese Prozesse werden durch ausdifferenzierte Funktions-Subsysteme garantiert, die im Hinblick auf die Gesellschaft von Parsons als Wirtschaft, Politik, gesellschaftliche Gemeinschaft und Kultur bezeichnet werden. Kritik hat sich an dieser Konzeption ausreichend entzündet (vgl. u. a. Homans 1972). Die wesentliche Kritik bestand darin, dass Parsons dem Menschen eine eher passive Rolle zuschreibt und die Gesellschaft als "prästabilisierte Harmonie" auffasst; Desintegrationsphänomene geraten dabei aus dem Blick. An dieser Stelle soll deshalb nur der ordnende Charakter seiner Theorie übernommen werden.

Im Folgenden wird dementsprechend die Beziehung zwischen den in Abbildung 1 aufgeführten Systemen und deren mobilitätsgenerierendem Potenzial erläutert; denn wie John Urry (2000) schreibt: „Mobilities, as both metaphors and as process, are at the heart of social life.“ (S. 49) Die Mobilisierung kultureller Muster und konkrete verkehrserzeugende Mobilität gehen Hand in Hand.

⁴ Luhmann (2000) unterscheidet mindestens zwölf Teilsysteme (vgl. auch Schimank/Volkman 2002); es wäre sicherlich auch möglich, die Beziehungen zwischen Mobilität und gesellschaftlichen Teilsystemen entlang dieser theoretischen Konzeption zu referieren, allerdings scheint diese Komplexitätssteigerung für den hier verfolgten Zweck nicht notwendig.

Abbildung 1: Elemente der Mobilitätsgesellschaft und ihre Umwelten



(Quelle: eigene Darstellung)

Bereich Ökonomie: Mindestens zwei rezente Veränderungen spielen hier eine wichtige Rolle, die mit „Strukturwandel der Arbeit“ und „Entgrenzung von Arbeit und Leben“ erfasst werden (vgl. u. a. Voss & Pongratz 1998; Kratzer 2003). Moderne Techniken gestalten den Produktionsalltag um. Statt in der Landwirtschaft oder in der Industrie, wird im Sinne der Prognosen von Jean Fourastie (1967) und Daniel Bell (1976) der Großteil des Bruttosozialprodukts mit Dienstleistungen erwirtschaftet (Strukturwandel). Manche dieser Dienstleistungen sind ortsunabhängig (z. B. Schreiben von Computerprogrammen in Indien oder Russland); sie lassen sich auch aufgrund der gestiegenen Mobilität von Gütern via weltumspannender Transportnetze an den Ort des Gebrauchs transferieren. Andere Dienstleistungen hingegen sind ortsgebunden; sie entstehen durch die Betreuung spezifischer Produkte oder sind personenzentriert. Viele Dienstleistungen stellen höhere Ansprüche an das Ausbildungsniveau und die Leistungsbereitschaft der Akteure, die nunmehr auch jenseits des staatlich regulierten Ausbildungssystems nach Qualifikationen streben, sich umorientieren und weiterbilden. Dies geschieht zunehmend in der „arbeitsfreien“ Zeit, d. h. es kommt zur Entgrenzung der vorher getrennten Welten Arbeit und Freizeit.

Strukturwandel und Entgrenzung spiegeln sich im deutschen Beschäftigungssystem wieder: Die Chancen, in einem Normalarbeitsverhältnis tätig zu sein, wie es seit den 1950er Jahren die Regel war, schwinden. Der Arbeitsmarkt wird diversifiziert, d. h. neuartige Arbeitsformen (Projektarbeit, befristete Tätigkeiten, „Ich-AGs“) und Arbeitszeitmodelle (Teilzeitarbeit, vorübergehende Arbeitslosigkeit, Mehrfachjobs) bestimmen die derzeitige Arbeitswirklichkeit aller Teilnehmer. Der Anteil jobbender Schüler wie auch der Anteil von Teilzeitjobbern steigt (Tully 2004). Die Flexibilität in der Produktion sowie die Notwendigkeit, qua Erwerbsarbeit den Lebensunterhalt verdienen zu müssen⁵, mobilisiert weite Teile der Bevölkerung. Langfristige ar-

⁵ Die Bürgerarbeit, die auch andere Formen von Beschäftigung umfasst, die mit Bürgergeld entlohnt werden, ist bislang nur ein Modell (vg. Beck 1999).

beitsörtliche Bindungen gehen zurück, mit der Folge zunehmender (z. T. internationaler) Pendelbewegungen und häufigen Umzugs. Veränderungen in der Wirtschaft gestalten wie in kaum einem anderen Teilsystem den Mobilitätsalltag der Menschen, sie nötigen zur Mobilität. Schätzungen gehen davon aus, dass ein durchschnittlicher Arbeitnehmer künftig zwischen vier- bis achtmal Arbeitsplatz und Arbeitsinhalte wechseln wird. Multilokale und zeitlich instabile Familienformen werden zu einem alltäglichen Bild (Schneider u. a. 2002).

Es sind aber nicht nur neue Organisationsformen im Bereich der Wirtschaft, die Mobilität erzeugen, sondern seit jeher hat sich die Wirtschaft auch mit ihren Produkten auf den Wunsch nach selbstbestimmter Mobilität eingestellt. Keineswegs überraschend gehört jener Industriezweig, der sich mit der Bereitstellung und Wartung technischer Vehikel zur Verkehrsteilnahme beschäftigt, national und international zu den größten Wertschöpfern. Die Automobilbranche ist hierfür ein bekanntes Beispiel, und gerade dieser Produktionsbereich ist ein Vorreiter der Entstrukturierung und Entgrenzung. An der Produktion von Autos, der notwendigen Zulieferung von Autoteilen und nachgelagerten Produkten und Dienstleistungen sind, so wird immer wieder insbesondere auch vom Verband der Automobilindustrie betont, circa ein Siebtel aller deutschen Arbeitnehmer beteiligt (www.vda.de). Die Automobilindustrie ist eine Schlüsselindustrie, die erst neuerdings durch die Computerindustrie und zukünftig vielleicht einmal durch die Bioindustrie in ihrem Stellenwert relativiert werden. Das ökonomische Netz rund um das Auto bezieht sich dabei nicht nur auf Produktion, Kauf und Verkauf von Fahrzeugen, sondern auch auf den Bereich der Zubehörindustrie, der Ersatzteilproduktion, der Kfz-Betriebe, der Versicherungen oder Tankstellen. Fasst man den Wirtschaftszweig, der mit der Mobilität der Menschen Geld verdient, noch etwas weiter, dann geraten zudem viele Formen der Freizeitbeschäftigung und des Tourismus in den Blick. „Travel and tourism' is the largest industry in the world accounting for 11.7 per cent of world GDP [Gross Domestic Product = Brutto-sozialprodukt; d. A.], 8 per cent of world exports and 8 per cent of employment" (Urry 2003, S. 157). Neben der Automobilindustrie sind also weitere Wirtschaftsbereiche um die Mobilität der Menschen herum entstanden, wie die Mineralölindustrie oder der Flugzeugbau. Gleichzeitig ist die Wirtschaft nicht zuletzt durch die von Umweltschutzorganisationen durchgeführten Boykottaktionen für die negativen Seiten der Massenmobilität sensibilisiert worden.⁶ Um weiterhin mit Mobilität Gewinne zu machen, ist zumindest die Beachtung von Umweltschutzaspekten wirtschaftlich zwingend. So bieten mitt-

⁶ Die Natur ist in Abbildung 1 als eine zentrale Umwelt der Mobilitätsgesellschaft aufgeführt. Ein Merkmal von Mobilitätsgesellschaften ist, dass sie um ihre Abhängigkeit von der Qualität der natürlichen Umwelt (Rohstoffe, Abgase) wissen. Als eine weitere Umwelt wird die Technik angesprochen.

lerweile fast alle Automobilkonzerne neben großvolumigen Fahrzeugen auch kleinere Modelle mit günstigeren Verbrauchswerten an. Zudem beteiligen sie sich an Pilotprojekten, deren Ziel es ist, Verkehr neu zu organisieren. Entwickelt werden moderne Antriebssysteme und umweltschonendere Materialien, kalkuliert wird der autbezogene Umweltverbrauch oder die Möglichkeit der Wiederverwertung alter Autos. Auch wenn die Wirtschaft meist erst dann umweltbewusst reagiert, wenn sie durch die Politik gezwungen wird, so ist doch ein Prozess der Sensibilisierung für ökologische Belange auszumachen. Vor allem aber reagiert die Wirtschaft natürlich auf Wünsche der Kunden; die Kunden wiederum scheinen nur bedingt an umweltfreundlichen Fahrzeugen interessiert zu sein. Betrachtet man beispielsweise den durchschnittlichen Benzinverbrauch von Autos in den letzten Jahrzehnten, dann ist nur ein unwesentlicher Rückgang zu verzeichnen, der Trend zu großen Limousinen (neuerdings u. a. die Geländewagen) ist ungebrochen, und deren Verbrauch macht in der Gesamtrechnung den günstigeren Verbrauch der anderen (Klein-) Fahrzeuge wett. Umweltfreundliche Autos scheinen auch aufgrund ihrer Eigenheiten erst als Zweit- oder Drittautos in Frage zu kommen. Dies macht deutlich, dass sich insbesondere ein kultureller Wandel zu mehr Umweltfreundlichkeit auch in high-cost-Situationen, d. h. dann, wenn eine Änderung eines einmal routinisierten Handelns aufwändig ist, vollziehen muss, in dessen Folge die Nachfrage nach entsprechenden Produkten steigt. Nur wenn sich der effektive Verbrauch an Umwelt in den Preisen widerspiegelt, wird der „Run“ auf Annehmlichkeit und Spaß versprechende umweltschädigende Produkte begrenzt.

Bereich Politik: Auch in der Politik lässt sich die Auflösung etablierter Strukturen beobachten. Einerseits sind damit natürlich die vielfältigen neuen Engagementformen angesprochen, auf die insbesondere Jugendliche bereitwilliger zurückgreifen als auf tradierte Partei- oder Gewerkschaftsmitgliedschaften (vgl. u. a. Jugendwerk der Deutschen Shell 2002). Bürgerinitiativen, Umweltgruppen und andere Nicht-Regierungs-Organisationen (NGOs) weisen einen hohen Mobilisierungsgrad auf – nicht nur im übertragenen Sinne politischer Mobilisierung. Sie sorgen auch dafür, dass ihre Mitglieder ganz real unterwegs sind. Andererseits finden auch weiterhin Großveranstaltungen (Demonstrationen, Proteste, Wahlen) statt, für die sich Menschen massenweise auf den Weg machen. Die Häufigkeit all dieser Beteiligungsaktionen scheint gerade vor dem Hintergrund sich verändernder politischer Rahmenbedingungen (Stichwort Globalisierung und Europäische Union) zuzunehmen. Schließlich lösen sich traditionelle Konfliktlinien auf, mit der Folge, dass sich die politischen Akteure immer wieder neu erfinden müssen, neue Symbole und

⁷ Beim SMART bspw. das begrenzte Raumangebot. Hybridantriebssysteme wie im Prius-Modell von Toyota räumen viele der Nachteile bisheriger Öko-Autos aus, sind allerdings auch teurer.

Programmatiken entwickeln, neue Koalitionen schmieden und neue Personen vorstellen. Der Handlungsdruck ist auch in diesem Bereich höher geworden.

Thematisch ist die Beziehung zwischen Mobilität und Politik nicht unübersehbar, der im Jahr 1998 ernannte Bundeskanzler Gerhard Schröder wurde häufig als „Auto-Kanzler“ bezeichnet, weil er während seiner Amtszeit als niedersächsischer Ministerpräsident die Automobilindustrie förderte. Andererseits forderte Roman Herzog als Bundespräsident in seiner Rede bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung 1995 in Frankfurt am Main die bundesrepublikanische Autoindustrie dazu auf, Weltmeister in der Produktion verbrauchsarmer und umweltfreundlicher Autos zu werden. Von verschiedenen Seiten wird eine aktivere Rolle der Politik bei der Setzung von Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Produktion eingefordert (z. B. BUND). Dabei soll es nicht nur um Steuererhöhungen im traditionellen Sinne gehen, sondern darum, Produzenten und Verbraucher für die tatsächlichen Kosten entstandener Mobilität in die Pflicht zu nehmen und darüber das Verhalten zu steuern. Die Verteuerung des Treibstoffs im Zuge der Ökosteuer soll erfahrbar machen, dass Mobilität ein wertvolles Gut ist, das seinen Preis hat, der weit über die Förder- und Transportkosten von Rohöl, dessen Raffinierung zu Benzin und dessen Transport zu den Tankstellen hinaus reicht. Insgesamt geht es also darum, über fiskalpolitische Instrumente einen Anreiz zu schaffen, sparsam mit Ressourcen zu haushalten. Die Politik wird damit zur zentralen Vertretung der Interessen der Umwelt (z. B. in Form von Parteien wie Bündnis 90/Die Grünen), da sich andere mächtige Akteure aufgrund der bekannten Probleme bei der Herstellung von Kollektivgütern⁸ kaum finden werden. Allerdings bedarf es eines international koordinierten Vorgehens, weil erstens die Umwelt nicht an den Grenzen von Nationalstaaten aufhört und zweitens keine Verlagerung umweltschädigender Industrien in weniger entwickelte Länder erfolgen sollte. Hierzu wird es zukünftig nötig sein, supranationale Akteure zu schaffen, die weltweit einheitliche Umweltstandards durchsetzen können. Selbsterklärungen der Nationalregierungen, so zeigt mittlerweile die nüchterne Erfahrung aus mehreren Umweltschutzkonferenzen, reichen tendenziell nicht aus.

Die Rolle der Politik im Feld der Mobilität beschränkt sich aber nicht nur auf die umweltpolitische Komponente. Es gibt neben dem „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ ja auch noch jenes für

⁸ Als Kollektivgüter werden jene Güter bezeichnet, von deren Nutzung niemand in einem Kollektiv ausgeschlossen werden kann. Von einer sauberen Luft bspw. profitieren alle „atmenden“ Lebewesen. Problematisch an den Kollektivgütern ist die Versuchung für jeden Einzelnen, sich am Zustandekommen des Gutes nicht zu beteiligen, aber von den Folgen mitzuprofitieren. Man kommt also ohne Kosten in den Genuss des Nutzens. Diese Situation verhindert es meistens, dass Kollektivgüter von unten herauf etabliert werden; meist müssen bereits vorhandene kollektive Akteure wie der Staat entsprechende Anreize setzen (vgl. Olson 2004).

„Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“. Der gestalterische Einfluss der Politik äußert sich nicht allein über die Einnahmeseite (Steuern), sondern auch über die Ausgabenseite (Investitionen, Subventionen). Die Leitlinien der Verkehrspolitik sind in periodisch verabschiedeten Verkehrsweegeplänen niedergelegt. Jüngeren Plänen, wie auch dem aus dem Jahr 2003, liegen verschiedene Ziele wie die Gewährleistung von dauerhaft umweltgerechter Mobilität, die Stärkung des Wirtschaftsstandorts (Sicherung von Arbeitsplätzen), die Förderung einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsstruktur, die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Reduktion negativer Externalitäten (Lärm, Schadstoffe) zugrunde. Nicht alle dieser Ziele dürften gleichermaßen Umsetzung finden, weil sie sich realiter teilweise widersprechen. Der Schutz der Umwelt steht unverzichtbar auf Platz eins, gefolgt von der Notwendigkeit, Arbeitsplätze zu erhalten und eventuell sogar neu zu schaffen. Mobilität muss damit gleichzeitig erhalten werden, andererseits muss sie aber auch „umweltgerecht“ sein. Dies unterstellt den Einsatz bislang noch nicht verfügbarer technischer und sozialer Innovationen. Jenseits des Versuchs des ordnenden Eingriffs der Politik in den Verkehr ist bislang häufiger eher ein fast chaotisch erscheinendes Verkehrswachstum zu beobachten, auf das die Politik nur noch fallweise regulierend reagieren kann. Konkret geplant sind für die kommenden Jahre folgende Maßnahmen: Beseitigung von Verkehrsengpässen (u. a. 1100 Kilometer sechsstreifiger Autobahnausbau sowie umfangreiche Schienennetzmodernisierung), Verkehrsentlastung in Städten und Gemeinden durch den Bau von 300 Ortsumgehungen, Ausbau von Flussverbindungen, Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland, Förderung moderner Verkehrstechnologien (ICE-Ausbau, telematische und satellitengestützte Verkehrssteuerung). Aufgrund der zunehmenden Tendenz, Verkehr von der Schiene auf die Straße zu verlagern, ist es ein besonderes Ziel, die Investitionen für die Schiene auf ein vergleichbares Niveau wie jene für die Straße anzuheben. Ob sich dieser Verlagerungstrend dadurch stoppen lässt, ist zweifelhaft, da die Gründe der Verlagerung u. a. in wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungen hin zu verstärkter Flexibilität liegen. Für diese Entwicklungen hat aber bislang nur der Straßengüter- bzw. der motorisierte Individualverkehr eine passende Antwort gefunden.

Bereich Soziales: Die Veränderungen der alltäglichen Organisation des Sozialen beschäftigen die Soziologie besonders, und auch hier scheint die generelle Richtung der Veränderungen am passendsten mit Mobilisierung umschreibbar zu sein, wobei diese Mobilisierung einmal mehr mit Mobilität und Verkehr einhergeht. Mobilisiert (i. S. v. dynamisiert und differenziert) wurden, wie bereits mehrfach angesprochen, bspw. die partnerschaftlichen und familialen Formen des Zusammenlebens (vgl. u. a. Meyer 2002; Peuckert 1999). Das Bild der mehrere Generationen vereinigenden und auch nicht-verwandtschaftliche Personen integrierenden Großfamilie, das Europa Jahrhunderte lang

prägte, ist im 20. Jahrhundert zuerst von der Kleinfamilie abgelöst worden. Aber auch diese besondere Form der zwei Generationen und zwei Geschlechter umfassenden Gemeinschaft, die in einem speziellen Kooperationsverhältnis steht⁹, scheint sich heute peu a peu aufzulösen. Und das liegt nicht allein daran, weil sich Frauen (und Männer) heute häufiger gegen die Geburt eines Kindes entscheiden, sondern auch, weil Eheschließungen aufgrund von gestiegenen Ausbildungszeiten verschoben werden, weil z. T. ganz auf die Ehe verzichtet wird oder weil gleichgeschlechtliche Beziehungen eine legitime Alternative sind. Das Bild der möglichen Beziehungsformen ist deshalb auch recht bunt: Alleinerziehende Eltern, LATs (Living Apart Together, d. h. Partner, die räumlich separiert voneinander leben), Probeehen (mit Lebensabschnittspartnern, sog. LAPs), NELGs (Nichteheliche Lebensgemeinschaften), Singles oder kinderlose Eltern sind nur die wichtigsten gegenwärtigen Formen des Zusammenlebens neben der Familie auf Ehebasis. Die Optionenvielfalt in diesem Bereich spricht für mobile Lebensstile, denn ohne diese wären die neuen Familienmodelle nicht einlösbar. Ähnlich wie die Familien- und Intimbeziehungen sind aber auch andere soziale Zusammenhänge mobilisiert worden, wie z. B. Nachbarschaften oder Vereine.

Das gesellschaftliche Leben ist in einzigartiger Weise heute von Mobilität geprägt, soziale Teilhabe setzt diese quasi unhinterfragt voraus. Partnerschaften werden über die Distanz hin gepflegt, und ein mehrere hundert Kilometer langer Anreiseweg zur Freundin oder zum Freund ist keine Seltenheit mehr (vgl. Schneider u. a. 2002). Moderne Kommunikationsmittel helfen bei der Anbahnung dieser Beziehungen ebenso wie die Anforderungen des Arbeitsmarktes, die Mobilität erzwingen. Andere Freizeitbeschäftigungen wie Fandom, Erlebnishunger oder Eskapismus tragen ebenfalls zum Verkehrsaufkommen bei. Auch hier zeigt sich, dass Mobilität sowohl als Notwendigkeit aber auch als Freiheit, als freie, bewusste Entscheidung aufzufassen ist. System- und Sozialintegration stehen damit in einem direkten, durch Mobilität vermittelten Verhältnis.¹⁰ Wege zur Arbeit, zur Schule oder zur Ausbildung – jeder vierte in Deutschland unternommene Weg fällt in diesen Bereich – dienen der Systemintegration. Dagegen gehören drei von vier Wegen in den privaten Bereich und dienen damit im Wesentlichen der Sozialintegration. Soziale Einbettung wird zur eigenen, von den Subjekten zu leistenden Aufgabe (vgl. Giddens 1996).

Die soziale Relevanz von Mobilität ist somit unmittelbar einsichtig. Aber genau in diesem Bereich entfaltet die Mobilität ihre z. T. tragische negative

⁹ So lautet eine Minimaldefinition der Familie (Meyer 2002, S. 401).

¹⁰ Die Unterscheidung von Sozial- und Systemintegration stammt von Lockwood (1964). Mit Sozialintegration ist die Zugehörigkeit zu einem stabilen Netzwerk von Beziehungspersonen gemeint, mit Systemintegration die Zugehörigkeit zu in modernen Gesellschaften zentralen Bereichen wie Arbeit, politische Beteiligung, Recht (s. 2.4.).