

Prof. Dr. Sven Kesselring
Professur für Automobilwirtschaft: Nachhaltige Mobilität
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt
Parkstraße 4, Raum 012
D-73312 Geislingen
sven.kesselring@hfwu.de

Über die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität und Wege zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Einladung. Ich freue mich sehr, dass ich heute die Gelegenheit habe, zu Ihnen zu sprechen und zu dieser ausgesprochen spannenden Konferenz beizutragen.

Die Aufgabe, die mir gestellt wurde, war nicht ganz einfach zu bewerkstelligen. 30 Minuten für „die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität und Wege zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur“, das ist nicht viel Zeit. Im Grunde sind das ja zwei dicke Bretter, die beide Stoff genug für jeweils einen Vortrag beinhalten. Von daher, sehen Sie es mir bitte nach, wenn ich heute nicht mit abschließenden Einsichten zum Thema aufwarte und wenn manches auch etwa kursorisch ist.

Trotzdem hoffe ich, mein Beitrag trägt Substanzielles zum Thema der Veranstaltung und zur heutigen Diskussion bei.

Einführung

«Mögest Du in interessanten Zeiten leben!», so lautet ein oft zitierter chinesischer Satz, der alles andere als positiv gemeint ist. In unserer Kultur sieht das anders aus. Interessant ist etwas sehr Positives und ich würde sagen, wir erleben gerade in puncto Mobilität ausgesprochen interessant Zeiten! So

vieles, was lange Zeit quasi immerwährend erschien, wandelt sich rasant. Das hat sich über lange Zeit hinweg angebahnt. Ab momentan hat man doch den Eindruck, dass die Organisation von Mobilität einem enormen Wandel unterliegt. Aber nicht nur das. Auch die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität verändert sich in raschem Tempo.

Es ist die Rede von einer Zeitenwende, gar von disruptiver Mobilität. Da stellt sich die Frage, ob wir auf eine nachhaltigere, eine sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltigere Mobilität hoffen können. Oder stehen wir vor einer neuen Phase der Hypermobilität, wo die negativen Folgen letztlich überhandnehmen und den Klimawandel noch weiter beschleunigen werden?

In dieser Phase macht es mehr als Sinn zu hinterfragen, was Mobilität denn eigentlich ist, was sie bedeutet und zu welchen Kosten wir sie erhalten, womöglich steigern oder auch mindern wollen oder müssen. Dies ist ja auch Gegenstand der Tagung und einige Aspekte will ich im Folgenden betrachten.

Nimmt man die ökologischen Folgen der Massenmotorisierung in den Blick, lässt sich leicht erkennen, dass der Verkehr, und insbesondere der Verkehr auf den Straßen, weiterhin das Sorgenkind der Klimapolitik ist. Mehr als 1,3 Milliarden Kraftfahrzeuge sind heute weltweit registriert. Trotz einer Sättigung in vielen Ländern steigen die Zahlen dennoch weiter an.

Die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität

Die moderne Gesellschaft hat ein im Grunde paradoxes Verhältnis zur Mobilität. Einerseits wird Mobilität gleichgesetzt mit Freiheit, Selbstverwirklichung und Autonomie. Sie wird entsprechend begrüßt, ja gefeiert. Zum anderen wird sie aber gehasst, bekämpft und als negativ erfahren. Immer dann, wenn genau diese drei Grundwerte der Moderne – Freiheit, Selbstverwirklichung und Autonomie – betroffen und in Gefahr sind. Hinzu kommt, dass immer offensichtlicher wird, dass Mobilität zwar zum Wohlstand und Erfolg moderner Gesellschaften beiträgt, dass aber insbesondere der Verkehr auf den Straßen und in der Luft dramatische Gefährdungspotenziale für genau diesen Lebens- und Konsumstil mit sich bringt, den wir alle so schätzen.

Ich spreche daher von einer mobilen Risikogesellschaft, in der wir leben. Mobilität ist ein Basisprinzip, ein hoher Wert und ein Leitmotiv in vielen gesellschaftlichen Bereichen. Dies reicht von der Bildung über das Gesundheitswesen bis hin zur Freizeit und nicht zuletzt in der Wirtschaft, wo Freizügigkeit und die Mobilität von Arbeit, von Ressourcen, von Wissen und Information die Grundlagen einer zunehmend digitalisierten und globalisierten Ökonomie bilden.

Ulrich Beck, der Münchner Soziologe und Theoretiker der Risikogesellschaft hat einmal gesagt, das riskante an der Moderne ist nicht, dass sie Scheitern könnte, oder ihre Unvollständigkeit und Mangelhaftigkeit. Die Moderne ist riskant, gerade weil sie so erfolgreich ist. Und in der immerwährenden Anwendung der immer gleichen Prinzipien wie Rationalität, Egalität, Individualität, Kompetitivität etc. greift sie ihre eigenen Grundlagen an.

Mobilität ist auch ein solches Basisprinzip. Im Zuge einer langen Entwicklung ist sie ein kulturelles Gut geworden, ein höchst erstrebenswertes. Was gibt es Erstrebenswerteres als soziale Mobilität, die Chance durch Leistung, Können und Kompetenz eine Karriere zu machen und zum Wohle der Gesellschaft beizutragen? In der Regel ist aber soziale Mobilität verbunden mit Reisen, Wohnortwechsel, Bildungskarrieren an mehreren Orten, Dienstreisen etc. Doch so lange es nicht gelingt, nachhaltige Mobilitätssysteme zu schaffen und zu implementieren, zerstört die Beweglichkeit, die die moderne Gesellschaft braucht, um zu existieren, was uns gut und teuer ist. Treibhauseffekt, Klimawandel, die Zerstörung und Bebauung öffentlicher Räume, die negativen Folgen des Tourismus - etwa für die Alpenländer -, Emissionen aller Art - von Treibhausgasen bis zum Lärm -, all das gefährdet die Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen moderner Gesellschaften. Der Politikwissenschaftler Weert Canzler spricht hier vom Zauberlehrlings-Prinzip: «Herr, die Not ist groß! Die ich rief, die Geister werd ich nun nicht los.“, so heißt es in Goethes Gedicht.

Woher kommt dieses paradoxe Verhältnis? Woher diese Dynamik, die Peter Sloterdijk einmal als „selbstreflexive Katastrophe“ bezeichnet hat, als eine mensch- und hausgemachte Selbstgefährdung, die wohl „zunächst unaufhaltsam“ zu sein scheint so jedenfalls sah das der Philosoph Hermann Lübbe.

Gehen wir zunächst ein bisschen zurück in der Geschichte, in die Zeit, in der Georg Simmel seinen berühmten Aufsatz „Die Großstädte und das Geistesleben“ schrieb. Ich meine damit die Zeit Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Berlin wuchs zur Großstadt. Simmel, ein messerscharfer Beobachter und Analytiker seiner Zeit, sah ein ganz neues Phänomen heraufkommen: den blasierten Großstädter, der sich dadurch schützte, dass er den Kontakt mit Unbekannten scheute und von anderen als arrogant wahrgenommen wurde.

Soziale Differenzierung ist ein Schlüsselbegriff in Simmels Soziologie. Nicht mehr Tradition und Gewohnheit bestimmten zunehmend das Leben der Menschen, nicht mehr Ortsbindung und Verwurzelung. Simmel sah vielmehr, „daß mit [der] Differenzierung der socialen Gruppe die Nötigung und Neigung wachsen wird, über ihre ursprünglichen Grenzen in räumlicher, ökonomischer und geistiger Beziehung hinauszugreifen“.

Er sah eine grundlegende „centrifugale Tendenz“ dazu, eine „Brücke zu ändern Gruppen zu setzen“ⁱ.

Letztlich hat Simmel damit eine soziologische Theorie der Verkehrsgenese entwickelt. Nicht zweckmäßige Gründe, sondern Emotionen, Wünsche und Bedürfnisse nach sozialem Austausch, sozialem Verkehr, Interaktion und Nähe liegen der Verkehrsentstehung zugrunde. Das Bedürfnis danach, sich Sicherheit und Stabilität zu schaffen in einer Welt, die sich rasant verändert und uns mit immer neuen Anforderungen konfrontiert. Schon als Schüler ist es heute angebracht, möglichst ein Auslandsjahr zu absolvieren, im Studium eh. Lebensläufe, die den Personalabteilungen bei Bewerbungen präsentiert werden, gleichen inszenierten Mobilitätsbiographien. Damit sei nicht gesagt, dass jeder hochmobil ist, sein muss oder auch gar kann. Das Leitbild aber der modernen Gesellschaft ist der „mobile Mensch“. So beschreibt das der Unternehmensberater Charles Leadbeater in einem gleichnamigen Buchⁱⁱ. Wenn es nach ihm ginge, müssten alle Menschen Unternehmer werden und umfassend mobil. Warum? Weil er darin die Quelle für geistige Beweglichkeit, Initiative und Innovation sieht.

Als ihm der Hegel-Preis 2007 verliehen wurde, sagte Richard Sennett, der Autor des Buches „Der flexible Mensch“:

Der moderne Kapitalismus ist undenkbar ohne physische Mobilität – und zwar nicht nur die Mobilität einzelner Migranten, sondern ganzer Arbeitskategorienⁱⁱⁱ.

Was er damit meint ist, dass es nicht nur um einen Wettbewerb um die besten Talente geht oder darum, billige Arbeitskraft um den Globus zu transportieren. Kapitalismus heißt für Sennett in der Konsequenz die umfassende Mobilisierung von Arbeit, Kapital, Wissen und Kultur.

Wie diese Mobilisierung auf der Unternehmensebene aussieht, lernten meine Kollegin und ich in einem Forschungsprojekt, das sich zunächst ganz profan mit Dienstreisen beschäftigte. Wir wollten wissen, wie Beschäftigte in den Bereichen Maschinenbau, Verkehrstechnik, Kühlsysteme, Chemie, IT und Consulting mit hohen Reiseanforderungen umgehen; wie sie stabile soziale Beziehungen aufrechterhalten zu Kollegen, zur Familie und Freunden.^{iv}

Was dabei entstanden ist, ist letztlich eine kleine Theorie davon, wie Mobilität zum einen intensiviert und verdichtet wird, und wie andererseits selbst Menschen, die zuvor beruflich kaum unterwegs waren, regelmäßige Fernreisen und mobiles Arbeiten von 20 bis zu 80 Prozent ihrer Arbeitszeit als durchaus normal ansehen können. Selbst ehemals stationäre Tätigkeiten wie die Arbeit in einem Labor werden mobil und können mit hohen Reisetätigkeiten verbunden sein. Bei vielen Beschäftigten wurde die Ambivalenz in ihrem Verhältnis zur Mobilität darin deutlich, dass sie zwar über negative Folgen klagten wie Kontaktlosigkeit, Stress und gesundheitliche Probleme; aber sie hoben zugleich auch die Freiheiten hervor, die sie durch das Mobilsein gewinnen.

Die Ambivalenz von Mobilität besteht auf vielen Ebenen. Sie wird als Chance, als ein Versprechen auf die Zukunft, auf Erfolg, Karriere, Wohlstand und Entwicklung gesehen. Mobilität wird als ein Instrument betrachtet, mit dem sich Menschen, Unternehmen, und Gruppen neue Räume erschließen. Aber, wie gesagt, sie wird auch als Bedrohung, als Zwang und als destruktiv erlebt.

Mobilität ist Segen und Fluch zugleich, Versprechen und Enttäuschung. Niemand kann sich ihr wirklich entziehen. Weder Beschäftigte noch Unternehmen, noch politische Parteien, Nichtregierungsorganisationen etc. können entscheiden, gänzlich immobil zu sein. Selbst wer nicht reist, wer sich

nicht bewegt, ist dennoch eingebunden in das moderne Mobilitätsregime. Güter werden transportiert, Dienstleistungen, Nahrung, Medikamente, Resources etc., um auch den zu versorgen, der nicht reisen kann oder will. Das Bild zeigt die globalen Versorgungs- und Transportketten, die notwendig sind, um die Bestandteile eines Laptops zusammenzuführen.

Wenn man über die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität spricht, kann man das aus sehr unterschiedlichen Perspektiven machen. Man kann das relativ profan angehen und darüber sprechen, dass

- Menschen zur Arbeit müssen und ihre Familien, Freunde und Bekannte treffen wollen;
- dass globale Wertschöpfungsketten geschlossen und logistisch gestützt werden müssen;
- dass wir in einer Welt internationaler Arbeitsteilung und globaler Märkte leben oder
- dass Waren, Lebensmittel, Arzneimittel, Ersatzteile, Ressourcen und Produktionsmittel dorthin gebracht werden müssen, wo man sie braucht.

Das ist alles richtig und sinnvoll und Gegenstand hochaktueller wissenschaftlicher, planerischer und alltagsweltlicher Diskurse.

Aber ich will dennoch eine etwas andere Sichtweise vorschlagen, die meines Erachtens viel zu oft vergessen wird. Es geht darum zu fragen: Warum eigentlich Mobilität? Warum ist sie uns so wichtig? Wofür steht sie? Und, warum ist es so schwer, sie nachhaltig zu gestalten?

Erlauben Sie mir dazu einen kleinen Exkurs in die Geschichte des Reisens:

Der Literaturwissenschaftler Eric Leed hat sich mit der Geschichte des Reisens beschäftigt. Er ist dazu weit zurückgegangen, bis ins 2. Jahrtausend vor Christus, bis zum so genannten Gilgamesch Epos. Keine Angst, ich werde das nicht vortragen. Aber Leed schreibt, dass wir in diesen alten Texten finden, was

„den Ursprung, die Entwicklungsgeschichte und die Struktur unseres Wissens (bildet), die für unsere heutige mobile Gesellschaft charakteristisch sind. Unser modernes Leben mag einzigartig sein im Hinblick auf die Zahl und das globale Ausmaß

der Reisen, wir sollten dabei aber nicht vergessen, daß das Reisen keineswegs eine neue menschliche Erfahrung ist. Mobilität ist die früheste, prähistorische conditio humana.“¹

An einer anderen Stelle schreibt er einen bemerkenswerten Satz für einen Literaturhistoriker, der mit beiden Armen tief in Archiven unterwegs war:

*„Wenn wir unsere Gegenwart verstehen wollen, dann müssen wir verstehen, welche Funktion die Mobilität in der Geschichte hatte: **Sie war eine immer auf Veränderung gerichtete Kraft, die Persönlichkeiten, soziale und kulturelle Landschaften verändert und zur Herausbildung einer globalen Zivilisation geführt hat.**“²*

Das ist ein wichtiger Hinweis darauf, dass Mobilität nicht nur ein Basisprinzip der Moderne ist. Mobilität ist etwas, woran Menschen glauben, unter Umständen auch wider besseres Wissen. Wer reist, sucht etwas und hofft darauf, etwas zu finden, will etwas – im Wortsinn - erfahren. Vielleicht sucht man schlicht Neues, vielleicht sich selbst, vielleicht will man einfach nur weg, fliehen, oder man sucht gar das Paradies oder einfach nur einen schönen Ort zum Verweilen.

Das mag manchem etwas Larifari klingen, so als würde der Soziologe nett über Literatur plaudern. Aber ich gehe fest davon aus, dass viele Kämpfe, die wir heute erleben um mehr oder weniger Mobilität, notwendige oder unnötige Verkehre, über die freie Wahl der Verkehrsmittel, die City-Maut oder etwa auch das leidige Thema Tempolimit in Deutschland damit zu haben, dass man an ein kulturelles Gut rührt.

Ohne Zweifel würden wir unterschreiben, dass Individualisierung, Rationalisierung und Egalisierung treibende Kräfte in modernen Gesellschaften darstellen. Das Prinzip der Gleichheit ist eingeschrieben in jede öffentliche Verwaltung: ohne Ansehen der Person, wir sind gleich, egal welchen Geschlechts, welcher Hautfarbe oder Nation. Das Prinzip der Vernunft, darauf gründet der moderne Staat. Demokratische Politik wird verstanden als der Ort des rationalen Diskurses. Das bessere Argument zählt und nicht, wer stärker, größer oder brutaler ist. Und wir alle möchten als Individuen wahrgenommen

¹ Leed 1993, S. 18

² Leed 1993, S. 18

und behandelt werden, nicht als Einheitsmenschen, als Nummern in einer gesichtslosen Masse.

Aber Sie sehen auch schon die Problematik: der französische Philosoph Bruno Latour hat ein einflussreiches Buch mit dem Titel „Wir sind nie modern gewesen“ (1995) geschrieben. Darin entwickelt er die These, dass die Moderne ein per se unabgeschlossenes und auch unabschließbares Projekt ist. Wir können zwar Prinzipien wie Gleichheit, Vernunft und Individualität geltend machen, aber sind wir deshalb gleich, vernünftig oder individuell? Zu 100 Prozent?

Und wie ist das auf das Thema Mobilität bezogen?

Mobilität kommt von lateinisch *mobilitas*, Beweglichkeit. Wir hoffen zwar alle, dass Reisen uns bildet und weiterbringt. Auch in Unternehmen hoffen viele darauf, dass eine hohe „mobility performance“ sich auszahlt. Aber eine Garantie liegt darin nicht, nur ein Versprechen. Denn auch hier gilt: Wir sind nie wirklich mobil gewesen, wir können nicht umfassend beweglich oder gar frei sein.

Die Kultur der Automobilität lebt aber von diesem Versprechen: Freiheit und Selbstbestimmung. Man spricht sogar vom autonomem Fahren. Dabei besteht doch das Ziel der Technologieentwicklung darin, dass wir in einem künftige Level-5-Fahrzeug unsere Autonomie umfassend abgeben müssen. Eric Leed sieht in der

Verknüpfung von Mobilität und Autonomie (...) eine historische Entwicklung; im Laufe der Zeit wurde sie zu einem konstituierenden Element der modernen abendländischen Kultur. (Leed 1993, S. 63)

Wo führt uns das hin?

Zunächst dazu, dass die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität damit zusammenhängt, dass wir es mit einem *Kulturgut* zu tun haben. Die Mobilitätskultur, die wir heute als normal ansehen und die oftmals mit dem technischen Artefakt Automobil verbunden ist, hat ihre Ursprünge in der ritterlichen Kultur des Mittelalters. Das klingt vielleicht abwegig. Aber hier fand der Bedeutungswandel statt, wo Reisen von einer puren Last und Pflicht hin zu einer nutzbringenden Aktivität umgedeutet wurde.

Noch der erste Baedeker Reiseführer aus dem Jahr 1832 riet primär vom Reisen ab. Reisen sei in erster Linie, unbequem, ungesund, gefährlich für Leib und Leben und verursache völlig unkalkulierbare Kosten, hieß es da.³ Schaut man heute in die größte Industrie der Welt, den Tourismus, sieht man, dass Millionen Menschen Reisen nicht mehr als Last, sondern als Lust und als Versprechen sehen und dafür entsprechend bereit sind zu zahlen.

Lassen Sie mich das kurz zusammenfassen:

Die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität hat viel damit zu tun, dass Mobilität als ein Instrument zur persönlichen aber auch zur wirtschaftlichen Entwicklung gesehen wird. Mobilität dient zur Erschließung von Räumen, von individuellen wie ökonomischen und politischen Räumen. Sie ist ein Basisprinzip der modernen Gesellschaft, tief verankert in institutionellen Routinen, im Denken, Fühlen und im historisch gewachsenen Erfahrungsschatz moderner Gesellschaften. Daher rührt auch die Sperrigkeit, die uns in gesellschaftlichen und politischen Debatten entgegenschlägt, die Widerständigkeit und die politische Schwerfälligkeit, mit der man zu Konsensentscheidungen oder auch nur zu Mehrheitsentscheidungen im Zusammenhang mit Mobilität gelangt.

Wege zu nachhaltigen Mobilitätskulturen

Die Frage nach einer nachhaltigen Mobilitätskultur ist ohne Zweifel zentral. Im ersten Teil meines Vortrages habe ich gezeigt, dass Mobilität ein kultureller Wert ist, der mit den modernen Konzepten von Freiheit, Autonomie und Selbstbestimmung verknüpft ist. Entsprechend wird er auch – bei aller Einsicht in die negativen Nebenfolgen – verteidigt. Was wir heute als normale Mobilität ansehen, ist das Produkt eines langen gesellschaftlichen Lernprozesses. Der Erfolg des Automobils erklärt sich nicht zuletzt auch daraus, dass die Entwicklung dieser Technologie einherging mit der Individualisierung des Lebens im 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Die Art und Weise, wie wir uns den Raum erschließen, wie wir uns fortbewegen, welche Verkehrsmittel wir wählen und wie wir sie einsetzen, um mit Menschen, Orten, Arbeitskraft, Aktivitäten und Ereignissen in Verbindung zu treten, hängt stark davon ab, welche individuellen Pläne und Projekte wir verfolgen. Hinzu kommt, dass moderne

³ Enzensberger 1987

Mobilitätsregime auch massive Zwänge ausüben, weil wirtschaftliche oder politische Ziele erreicht werden müssen.

Mobilitätskulturen, ganz egal, ob sie auf der Seite von Unternehmen oder im Privaten gepflegt werden, sind letztlich gelernte Strukturen, Routinen und oftmals unhinterfragte und häufig unhinterfragbare Abläufe. «Warum fährst du mit dem Auto zur Arbeit?» ist eine Frage, auf die man oft nur unwillig eine Antwort bekommt. Vielleicht kommt auch ein unwirsches «Das ist halt so» oder «Weil es bequemer ist», «Weil es schneller, billiger und flexibler ist» oder «Weil ich die Kinder vorher noch in die Schule bringen muss». Malene Freudendal-Pedersen von der Universität Aalborg hat dafür das Konzept der «structural stories» entwickelt.^v Sie bezeichnet damit stereotype Erzähl- und Erklärungsmuster, mit denen komplexe Sachverhalte und Entscheidungsprozesse vereinfacht und im Alltag handhabbar gemacht werden. Man kann auch sagen, es sind Legitimationsstrategien, die wir alle anwenden, um nicht immer hinterfragen zu müssen, was genau wir im Alltag tun. Das macht und handlungs- und entscheidungsfähig.

Ich führe das hier aus, weil man oftmals hört, kulturelle Aspekte von Mobilität seien so genannte weiche Faktoren. Das klingt so, als könnte man Mobilitätskulturen in Richtung Nachhaltigkeit konfigurieren, wüsste man nur, wo die richtigen Parameter einzugeben seien. Die berühmten Stellschrauben im Regelungskreis; sie kennen das sicher.

Ich fürchte aber, auch wenn ich die Wirkung von politischer Steuerung ganz und gar nicht in Anrede stelle, sogar im Gegenteil (!), so einfach ist es nicht.

Der Soziologe und Nationalökonom Max Weber schrieb 1920 in den Soziologischen Grundbegriffen:

«Das reale Handeln verläuft in der großen Masse seiner Fälle in dumpfer Halbbewußtheit oder Unbewußtheit seines »gemeinten Sinns«. Der Handelnde »fühlt« ihn mehr unbestimmt als daß er ihn wüßte oder »sich klar machte«, handelt in der Mehrzahl der Fälle triebhaft oder gewohnheitsmäßig. Nur gelegentlich (...) wird ein (sei es rationaler sei es irrationaler) Sinn des Handelns in das Bewußtsein gehoben. Wirklich (...) voll bewußt und klar sinnhaftes Handeln ist in der Realität stets nur ein Grenzfall.»^{vi}

Mit anderen Worten: wie Menschen, Organisationen, Unternehmen etc. handeln und entscheiden, ist nur in sehr speziellen Fällen rational und voll bewusst. Wohl keiner von uns macht sich täglich den Zusammenhang von Mobilität und Autonomie klar, wenn man sich Richtung Innenstadt staut oder Kolonne fährt. Vieles von dem, was entschieden wird, gründet auf unseren Ideen davon, was «normal» oder «praktisch» ist.

Kultur, so heißt es im Lexikon zur Soziologie, ist

*«Die Gesamtheit der Verhaltenskonfigurationen einer Gesellschaft, die durch Symbole über die Generationen hinweg übermittelt werden, in Werkzeugen und Produkten Gestalt annehmen, in Wertvorstellungen und Ideen bewußt werden“
(Fuchs 1995).*

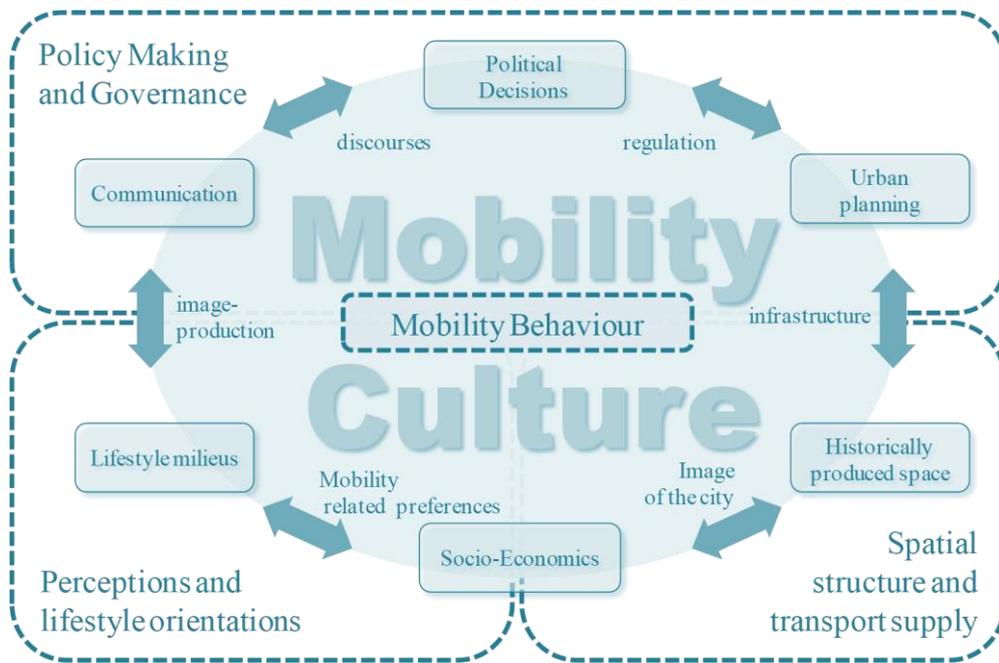
Keine Angst, ich werde keine Soziologievorlesung halten. Ich brauche das aber für den nächsten logischen Schritt und um zu unterstreichen, dass wir hier dicke Bretter bohren, wenn wir nach Wegen zu nachhaltigen Mobilitätskulturen nachdenken. Mobilitätskulturen liegen nicht an der gesellschaftlichen Oberfläche. Um auf die Ebene zu kommen, wo man neue und hoffentlich nachhaltigere Mobilitätskulturen initiiert, fördert, ermöglicht, muss man bereit sein, eine oder auch zwei Ebenen tiefer zu schürfen. Man muss die Menschen emotional erreichen. Man muss an ihre lebensweltlichen Orientierungen heran, man muss ihnen Angebote machen, die einleuchten, die Freude machen und die Sinn stiften. Verzeihen Sie die Polemik: im Vergleich dazu ist die Frage, wie Elektromobilität flächendeckend implementiert werden kann, ein Kinderspiel. Verstehen Sie mich nicht falsch, ich meine keineswegs, dass dies leicht oder gar banal ist. Aber hier reden wir über Förder-, Technologie- und Innovationspolitik, den Umbau und Aufbau von Infrastruktur, Investitionsbedarfe und Fragen internationaler Kooperation, Konkurrenz etc. Und dort sprechen wir über die Organisation von Alltag, privatem wie beruflichem, Veränderung von Routinen, von tiefen Eingriffen in familiäre organisatorische Abläufe, wir reden über Identifikation, Emotionen, Ängste, Leidenschaften etc.

Und: wir reden damit über Design, über mobility design, industrial design, urban design etc. aus meiner Sicht geht es beim Thema nachhaltige Mobilität um eine neue Ästhetik der Multimobilität. Nachhaltige Mobilität wird geprägt

sein durch die Freude an der Nutzung, nicht am Besitz und unterscheidet sich von einem vom Automobil geprägten Design des öffentlichen Raumes, wo sich andere Mobilitätsformen ein- und unterordnen müssen.

Aber lassen Sie mich das noch etwas entwickeln, bevor wir zu den Thesen kommen, wie man diese Weg zu nachhaltigen Mobilitätskulturen beschreiten kann. Statt hier in eine Entweder-Oder-Diskussion zu kommen – entweder das Individuum als Adressat von Politik oder die gesellschaftlichen, ökonomischen und politischen Strukturen -, schlage ich vor, dass wir über beides zugleich nachdenken. Denn Strukturen – etwa die Frage, ob Mobilität nachhaltig wird durch elektrische Antriebe, Wasserstoff, autonome Fahrzeuge, die Sharing Economy oder die Besteuerung von CO₂-Emissionen, neue Dienstwagenregelungen, durch individuelle Reisebudgets in Unternehmen, intelligentes Flottenmanagement, City-Maut etc. -, Strukturen wirken sich natürlich auf die alltägliche Mobilitätspraxis aus. Wenn ich nur 25 Euro zahle, um von Berlin nach Kopenhagen zu fliegen, beeinflusst das natürlich die Entscheidung für oder gegen die Bahn. Andererseits entscheidet sich niemand für ein Premiumautomobil, weil er oder sie damit Geld spart.

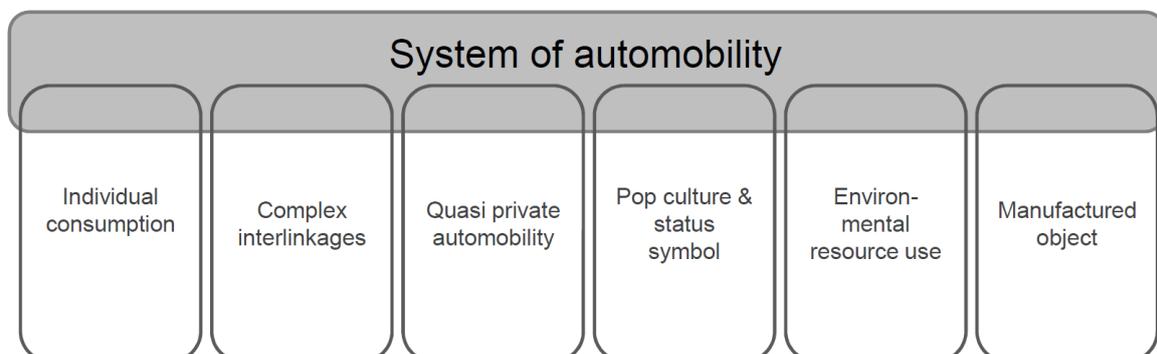
Insofern hat man es mit einem komplexen Gefüge zu tun, das in seiner Gesamtheit auf die Mobilitätskulturen und das alltägliche Handeln und Entscheiden wirkt. In unserem Promotionskolleg «Nachhaltige Mobilität in der Metropolregion München» verwenden wir häufig ein Modell zur Erklärung und Beschreibung von Mobilitätskulturen.^{vii} Das sicht- und messbare Mobilitätsverhalten, wird in hohem Maße beeinflusst von politischen Entscheidungen, Governancestrukturen, rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmensetzungen etc. Daneben wirken sich räumliche Strukturen, die Topographie, verfügbare Verkehrsangebote aus und wirken zusammen mit den individuellen Präferenzen, den lebensweltlichen Orientierungen und ihren Vorstellungen von dem, was etwa ein Gutes Leben ist.



Aus: Kuhnimhof, Wulfhorst (2013)

Obwohl wir heute schon allerorten einen Strukturwandel feststellen und ständig neue Mobilitätsangebote und –dienstleistungen auftauchen, leben wir noch in einer automobilen Gesellschaft. Zumindest in den westlichen Nationen. Länder wie China, Malaysia, oder auch viele Länder Afrikas erleben eine nachholende Motorisierung und setzen in der Regel auf das Automobil, auch wenn etwa in China der öffentliche Verkehr nach wie vor die Massen bewegt.

Der britische Mobilitätsforscher John Urry spricht von einem «System der Automobilität» und begrenzt es nicht nur auf das Auto und seine direkten technischen und infrastrukturellen Umwelten, sondern bezieht kulturelle und lebensweltliche Elemente mit ein.



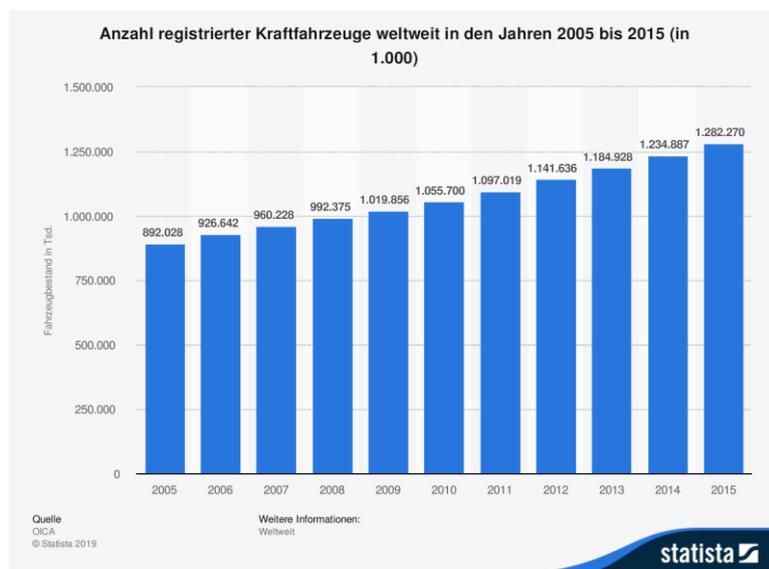
Nach: Urry (2004); © Münsch 2019

Er schreibt dazu:

„Automobilität kann als ein sich selbst organisierendes, nicht-lineares System verstanden werden, das sich weltweit ausbreitet und Automobile, Autofahrer, Straßen, Treibstoffversorgung und viele neuartige Objekte, Technologien und Symbole beinhaltet. Das System generiert die Bedingungen der eigenen Selbsterweiterung aus sich heraus“ (Urry 2004, S. 27).

Zeitenwende?

Lange Zeit erschien dieses System der Automobilität außerordentlich stabil. Die Zahlen der automobilen Entwicklung weisen eigentlich nach wie vor trotz Schwankungen in eine weiterhin stete Richtung. Inzwischen gibt es mehr als 1,3 Milliarden registrierte Kraftfahrzeuge weltweit; bis 2050 soll diese Zahl bis auf 2,5 Milliarden ansteigen.



Trotzdem mehren sich die Stimmen, dass das automobilen System vor einem historischen Umbruch steht. Willi Diez, der die Entwicklung der Automobilbranche seit über 30 Jahren verfolgt und dokumentiert, schreibt:

“Die Automobilindustrie steht vor einer Zeitenwende. Begriffe wie Disruption, Transformation oder gar Endgame Scenarios machen die Runde und lösen bei vielen ein Gefühl der Bedrohung, bei anderen den Wunsch nach Aufbruch und Veränderung aus.” (Diez 2018)

Weert Canzler und Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin sehen die Automobilindustrie gar als „Taumelnde Giganten“. Sie schreiben:

“Viele Jahrzehnte war das private Auto Teil des Traums vom Guten Leben. Der Staat schuf und garantierte die dazu notwendige Infrastruktur. Doch die Geschichte ist auserzählt (...). Menschen beginnen Alternativen zu suchen und zu leben, die Aura der Unantastbarkeit ist weg.” (Canzler & Knie 2018)

Urry sieht

“mächtige Kräfte auf dieser Welt, die das Autosystem unterminieren und bald in diesem Jahrhundert ein neues System einläuten werden.” (Dennis & Urry 2009)

Ein Beispiel: Die Regierung von Baden-Württemberg hat vor zwei Jahren einen Strategiedialog zur Zukunft der Automobilwirtschaft eingerichtet. Im so genannten Autoländle Baden-Württemberg sitzt neben Daimler und Porsche eine Vielzahl an Zulieferern für die Autoindustrie. Die Branche setzte 2017 rund 105 Milliarden Euro um, rund ein Zehntel der gesamten Bruttowertschöpfung im Bundesland. Fast 470.000 Beschäftigte sind im Automobilcluster tätig; 312.000 davon im so genannten Wertschöpfungskern.^{viii} Der Grund für die Einrichtung des Strategiedialogs war die relativ klare und nüchterne Analyse, dass die Wertschöpfung in der Mobilitätsbranche in Zukunft nicht allein im und um das Automobil liegen wird.

Stark verkürzt lässt sich sagen, dass andere Player als die Automobilindustrie künftig eine zentrale Rolle übernehmen. Im Zuge der Digitalisierung und einer sich entwickelnden Plattform-Ökonomie wird das Automobil in vielerlei Hinsicht seine Zentralität verlieren. Unter anderem wird das dadurch vorangetrieben, dass für Unternehmen wie Google/Alphabet, Uber, Amazon, Tencent oder Alibaba das Fahrzeug nicht im Mittelpunkt steht. Es ist vielmehr ein Produkt neben vielen anderen. Es geht allein um den Vermarktungsprozess. Über diese oder ganz andere künftige Plattformen wird alles gehandelt: Autos, Fahrräder, Fahrten, Dienstleistungen aller Art, geteilte Fahrzeuge und mehr stellen nur ein Segment in einem ganzen Kosmos von Produkten, Dienstleistungen, Nutzungen etc. dar.

Letztlich wird damit möglich und realistisch, was die Automobilindustrie in wechselnder Intensität bereits seit den 1990er Jahren ankündigt: nicht mehr

das Artefakt Auto, sondern das „Produkt Mobilität“ steht im Mittelpunkt. Je nach individuellen Präferenzen, Budget, Bedürfnissen etc. kann Mobilität „gekauft“ werden.

Was heißt das und welche Auswirkungen hat das auf die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität?

Diese Entwicklung fällt in eine Zeit, in der sich bereits heute sichtbare normative Verschiebungen ereignen. Das Auto verliert an Strahlkraft und ist nicht mehr das primäre Objekt der Begierde bei jungen Menschen. Während die älteren Kohorten ihre Fahrzeuge länger und bis ins hohe Alter nutzen, machen junge Menschen den Führerschein zunehmend später. Viele erst dann, wenn sie beruflich ein Fahrzeug nutzen müssen. Zumindest gilt das in den urbanen Zentren, wo Erreichbarkeiten keine massiven Probleme darstellen.

Das Zusammenspiel aus strukturellen sozioökonomischen Faktoren und den Werteeinstellungen der Menschen wird zur Entzauberung der Automobilität führen. „Soziale Beweglichkeit und individual-motorisierte Fortbewegungsmöglichkeit“ (Burkart 1994, 220) bedingen sich in einem System, das auf Multimobilität setzt, nicht mehr notwendiger Weise. Man kann modern und mobil sein ohne primär auf das Auto als zentrales Fahrzeug angewiesen zu sein.

Das eröffnet Handlungsspielräume für eine nachhaltige Mobilitätspolitik. In einem solchen Konzept wird das Automobil auch eine wichtige Rolle spielen. Allerdings wird es ein Element neben vielen sein und vermutlich wird es deutlich weniger individuell besessene Fahrzeuge geben und stattdessen wird man auf diverse Sharingmodelle zugreifen und andere intermodale Lösungen nutzen. Nutzen statt Besitzen als Leitmotiv.

Ausblick in Thesenform

Statt ein Fazit oder einen Ausblick zu liefern, stelle ich insgesamt sieben Thesen zur Diskussion, wie ein solches System der Multimobilität gestaltet werden kann. Wie eingangs erwähnt, geht es hier nicht um Vollständigkeit oder um das Präsentieren eines Königswegs. Eher um die Benennung von Ansatzpunkten:

1. Es gibt nicht eine nachhaltige Mobilitätskultur. Es gibt viele Mobilitätskulturen, die sich nachhaltig gestalten lassen. Damit meine ich nicht nur das Offensichtliche: Mobilität in New Delhi sieht diametral anders aus als in Lausanne, Berlin oder Atlanta. Ich meine damit, dass man nicht den Fehler machen darf, nach der Kultur der Automobilität nach dem nächsten Universalmodell zu suchen. Stattdessen gilt es, im Übergang die Vielfalt neuer Mobilitätslösungen so zu nutzen und einzusetzen, dass man die bestmögliche Konfiguration für die jeweilige Stadt, die Region oder den Raum ermöglicht. Dabei gilt es, eine möglichst große Reversibilität dieser Konfiguration zu gewährleisten. Es muss möglich sein, aus Fehlern zu lernen und Entwicklungen zu gestalten.
2. Darauf aufbauend: ein nachhaltiges (urbanes) Mobilitätssystem wird modular aufgebaut sein und nicht monolithisch wie das automobile. Es wird sich aus Komponenten zusammensetzen, die vergleichsweise leicht ersetzbar und veränderbar sind und einem dynamischen Wandel unterliegen. Dies ist Teil eines Resilienzkonzeptes, das es ermöglicht, auf ökologische, ökonomisch und soziale Veränderungen relativ rasch zu reagieren und anzupassen.
3. Wer die „Key Player“ in einem zukünftigen nachhaltigen Mobilitätssystem sein werden, ist offen. Aktuell starke Unternehmen und Mobilitätsanbieter werden sicher präsent sein. Mit ihnen und mit den Gemeinden kann entwickelt werden, wie ein solches System aussehen kann. Dazu braucht es kontextsensitive Ansätze und Methoden, die systematisch die Diversifizierung der Mobilitätsangebote und den Umbau des räumlichen Designs ermöglichen.
4. Die Lebensqualität (livability) in den Städten und Gemeinden kann dadurch erhöht werden, dass z.B. auf ein Redesign des (urbanen) Raumes hingearbeitet wird, in dem neue Mobilitätslösungen nicht als Störfaktoren (siehe Elektroroller und Cargo Bikes) erlebt werden, sondern als Optionen, die Sinn stiften und denen Raum und Relevanz eingeräumt wird.
5. Die in These 4 angesprochene Priorisierung neuer Mobilitätslösungen hat unmittelbare Folgen für die Narrative (structural stories) für ein multimodales nachhaltiges Mobilitätssystem. Sichtbarkeit und der

Umgang mit neuen Mobilitätslösungen sind essentiell für gesellschaftliche Akzeptanz. Dies kann im Zusammenspiel von Mobilitätsanbietern, Kommunikationsexperten und Bürgerinnen und Bürgern gezielt entwickelt und für ein innovative Mobilitätsmarketing genutzt werden.

6. Städte und Gemeinden müssen zu Mobilitätslaboren werden. Nicht nur Laboranten und Versuchsanordnungen braucht es zum Erfolg; es braucht auch Transformateure und Transformationsräte, die den Umbau der automobilen in eine multmobile Gesellschaft kritisch-konstruktiv und lernend begleiten. Im Sinne von Kemp & Loorbach (2006) setzen sie Impulse und begleiten den Wandel aktiv, engagiert und kompetent.
7. Insgesamt sind erhebliche Anstöße aus den innovativen Nischen der Gesellschaft nötig. Es geht darum, an die jeweiligen lokalen und regionalen Mobilitätskulturen angepasste Entwicklungspotentiale zu erkennen, zu ermöglichen, zu fördern und kontextsensitiv Impulse zu geben (siehe Weyer 2019).

Literatur

- Enzensberger, Hans Magnus (1987): Eine Theorie des Tourismus. In: *Universitas* Heft 7, S. 660–676.
- Freudendal-Pedersen, Malene (2009): *Mobility in daily life. Between freedom and unfreedom.* Burlington VT: Ashgate Pub. (Transport and society).
- Fuchs, W. et al. (1995): *Lexikon zur Soziologie.* Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Frieske, Benjamin; van den Adel, Bent; Schwarz-Kocher, Martin; Stieler, Sylvia; Schnabel, Andreas; Tözün, Reha (2019): *Strukturstudie BWe mobil 2019. Transformation durch Elektromobilität und Perspektiven der Digitalisierung.* Hrsg. von e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Kesselring, Sven (2012): Betriebliche Mobilitätsregime. Zur sozialen Strukturierung mobiler Arbeit. In: *Zeitschrift für Soziologie* 41 (2), S. 83–100.
- Kesselring, Sven; Vogl, Gerlinde (2010): *Betriebliche Mobilitätsregime. Die sozialen Kosten mobiler Arbeit.* Berlin: edition sigma.
- Kuhnimhof, Tobias; Wulfhorst, Gebhard (2013): *The Reader's Guide to Mobility Culture.* In: Institute for Mobility Research (Hg.): *Megacity Mobility Culture. How Cities Move on in a Diverse World.* Berlin, Heidelberg: Springer (Lecture Notes in Mobility), S. 55–64.
- Leadbeater, Charles (2001): *Der mobile Mensch: warum wir mehr Unternehmergeist brauchen.* Stuttgart, München: Dt. Verl.-Anst.
- Leed, Eric J. (1993): *Die Erfahrung der Ferne. Reisen von Gilgamesch bis zum Tourismus unserer Tage.* Frankfurt am Main: Campus-Verl.
- Sennett, Richard (2007): *Kulturmaterialismus. Dankesrede Richard Sennetts anlässlich der Verleihung des Hegel-Preises in Stuttgart am 27. März 2007.* In: *Blätter für deutsche und internationale Politik* (5), S. 585–590.
- Simmel, Georg (1990): *Über soziale Differenzierung. Sociologische und psychologische Untersuchungen.* Reprint der Ausgabe von 1890. In: Gustav Schmoller (Hg.): *Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen.* Leipzig: Dunker & Humblot (10).
- Urry, John (2004): *The 'System' of Automobility.* In: *Theory, Culture & Society* 21 (4-5), S. 25–39.
- Weber, Max (1980): *Wirtschaft und Gesellschaft.* Tübingen: Mohr.
- Weyer, Johannes (2019): *Die Echtzeitgesellschaft. Wie smarte Technik unser Leben steuert.* 1. Auflage. Frankfurt: Campus.

ⁱ Simmel 1990, S. 47

ⁱⁱ Leadbeater 2001

ⁱⁱⁱ Sennett 2007, S. 589

^{iv} Kesselring und Vogl 2010; Kesselring 2012

^v Freudendal-Pedersen 2009

^{vi} Weber 1980

^{vii} Kuhnimhof und Wulfhorst 2013

^{viii} Frieske et al. 2019