

Einzelbesprechung

Mobilität

Katharina Manderscheid, Soziologie der Mobilität. Bielefeld: transcript 2022, 250 S., kt., 22,00€

Besprochen von **Timo Daum**: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, FG Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung (DiMo), E-Mail: timo.daum@wzb.eu

<https://doi.org/10.1515/srsr-2023-2045>

Schlüsselwörter: Mobilität(sparadigma), Verkehrswende, Lehre

Die Soziologin *Katharina Manderscheid* hat eine Einführung in die soziologische Mobilitätsforschung vorgelegt. Der Band führt in eine relativ junge Forschungsrichtung ein, die die Bewegung von Menschen und Dingen sowie deren soziale Implikationen untersucht. Er ist als Einführung gedacht und zielt insbesondere auf Studierende der Sozialwissenschaften.

Die am Fachbereich Sozialökonomie an der Universität Hamburg lehrende *Manderscheid* steigt mit der These ein, die Soziologie sei immer vom statischen Individuum ausgegangen. Ihr zufolge, geht der „Mainstream der westlichen Soziologie des 20. Jahrhunderts [...] von nationalstaatlich-territorial verfassten Gesellschaften aus“. Ihre bevorzugten Kategorien – Beruf, Wohnort, Nation, Klasse oder Milieu – werden als eher fix gesehen, Veränderungen erführen sie oft erst in Krisen, z.B. Flucht und Vertreibung als Kriegsfolgen. Das zeige auch ihr methodischer Fokus auf die Auswertung von Statistiken etwa zur Demographie (S. 18).

Diese Annahme wird angesichts neuer Lebensrealitäten zusehends fraglich, Bewegung wird immer öfter zum Normalfall, statt Ausnahme zu sein. Nichtlineare Arbeitsbiografien, Quereinstiege und -ausstiege werden im Berufsleben zur Norm. Eine – von der Corona-Pandemie nur zeitweilig eingedämmte – intensive Reisemobilität oder weltweite Migrationsbewegungen belegen ebenfalls die Fragwürdigkeit dieser Grundannahme.

Der *mobilities turn* in den Sozialwissenschaften, ein Paradigmenwechsel, der sich in den letzten 10, 15 Jahren herausgebildet hat, ist eine Reaktion darauf.

1 Der *Mobilities Turn* in den Sozialwissenschaften

Seit etwa 15 Jahren nimmt das Mobilitätsparadigma Fahrt auf. Es bricht mit der soziologischen Tradition, Menschen an ihren Wohnorten, Arbeitsstätten, in ihren Klassen und Milieus, in ihren gesellschaftlichen Rollen als standardmäßig fix, und nur in Krisensituationen und ausnahmsweise mobil zu betrachten. Der *mobilities turn* verknüpft räumliche und soziale Mobilität. Es stellt einen theoretischen Rahmen, der Mobilität in all seinen Formen nicht als Ausnahme, sondern als Normalfall betrachtet. Im Zentrum des Bandes steht demgemäß auch die historische und theoretische Einordnung des sozialwissenschaftlichen Mobilitätsparadigmas.

Dieser radikale Perspektivwechsel versucht zu erfassen, wie verschiedene Formen der Mobilität soziale, kulturelle, politische und wirtschaftliche Faktoren prägen und von diesen geprägt werden. Dieser Blick erlaubt es, so unterschiedliche Phänomene wie Migration, Tourismus und Reisen, aber auch Alltagsmobilität sowie die Mobilität von Gütern und Dingen, als auch virtuelle etwa in der digitalen Sphäre unter ein Paradigma zu fassen.

Aus der Perspektive des Mobilitätsparadigmas sind Menschen vorrangig mobile Subjekte, die ständig in Bewegung sind, bei der Arbeit, in der Freizeit, beim Interagieren, Konsumieren und Kommunizieren. In *Manderscheids* Worten: Die „Sesshaftigkeitsannahme stellt für die Mobilitätsforschung das zentrale Element der ‚normalen‘ Wissenschaft und Theoriebildung dar, von der sie sich mit neuen Begriffen, Beobachtungen und Methoden abgrenzt“ (Manderscheid 2020, S. 36).

Das Mobilitätsparadigma wurde von einer ganzen Reihe an Wissenschaftler:innen entwickelt (vgl. Canzler et al., 2008). Als Pionier des Mobilitätsparadigmas kann der Soziologe John Urry gelten, der mit seinem einflussreichen Buch „*Mobilities*“ von 2007 den Grundstein für das Paradigma legte.

Neben Ulrich Beck, Sven Kesselring und Vincent Kaufmann trug insbesondere Mimi Sheller maßgeblich zur Entwicklung des Mobilitätsparadigmas bei. In ihrem Buch *Mobility Justice* aus dem Jahre 2018 blickt sie aus der Gerechtigkeitsperspektive auf Verkehr, Infrastrukturen und Mobilitätsverhalten. Die Soziologin und Kulturgeographin bezieht sich dabei auf John Rawls Theorie sozialer Gerechtigkeit.

2 Gegenstand der Mobilitätsforschung

Nach dieser dem Mobilitätsparadigma verpflichteten historischen Einordnung der Mobilität als Gegenstand der Soziologie folgt in dem Band eine kurze Skizze der Entwicklung der Mobilität in der Moderne. Ein eigenes Kapitel bekommt das (privat besessene und selbst gesteuerte) Automobil als zentrales Vehikel und Ausdruck moderner Massenmobilität. *Manderscheid* schließt ihren Band ab mit je einem Kapitel

zu Gegenständen der Mobilitätsforschung, der zur Anwendung kommenden Methoden sowie der gesellschaftspolitischen Relevanz und Wirksamkeit.

Auch wenn die Menschen schon seit jeher mobil gewesen sind – sozial, im Raum, im Denken – hat erst die Moderne zu einer allgemeinen und dauerhaften Mobilisierung geführt. Mobilität gewinnt im Kontext von Modernisierung und Individualisierung eine neue Qualität (S. 22). Phänomene wie der notorische Stau, Berufspendelverkehre oder auch Urlaubsreisen sind allesamt neue Erscheinungen des zwanzigsten Jahrhunderts. Eine „Zunahme von Mobilität im Kontext von Individualisierung“ ist zu verzeichnen (S. 23).

Mobilität, das vielleicht die zweite Gründungsthese des Mobilitätsparadigmas, ist mehr als nur Verkehr. Aus dem Blick gerät bei der Fokussierung auf diesen soziale Mobilität aber auch virtuelle und kommunikative. Demgegenüber sind Gegenstand der Mobilitätsforschung unter anderem Wege, die im Alltag zurückgelegt werden, Nutzungsweisen von Verkehrsmitteln, Wohnen, residentielle Mobilität und Multilokalität, Migration, Tourismus und Reisen sowie Mobilität von Gütern und Dingen. Sie richtet ihren Fokus auf Veränderbarkeit und gesteht den sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Dimensionen der Mobilität transformatives Potenzial zu.

Insbesondere untersucht sie, wie Mobilität in Machtstrukturen und soziale Ungleichheiten eingebettet ist, Ungleichheiten (re)produziert und soziale Räume strukturiert. Sie untersucht mobile Praktiken wie das Pendeln, die Urlaubsreise, aber auch Migration und digitale Kommunikation. Der Einfluss neuer Technologien insbesondere Informationstechnologien und ihr Einfluss auf Mobilitätspraktiken untersucht die Auswirkungen mobiler Technologien wie Smartphones, GPS und sozialer Medien auf die Art und Weise, wie Menschen sich bewegen, kommunizieren und die Welt erleben.

Manderscheid macht darauf aufmerksam, dass Mobilität keinesfalls geschlechtsneutral ist. Die Autoindustrie ist eine Domäne von Männern, auch auf der Straße herrschen Männer, Frauen werden an den Rand gedrängt, oder, wie die Soziologin Sarah George zugespitzt formuliert: „Straßen werden von Männern gebaut und Frauen sterben auf ihnen“ (George, 2021).

3 Automobilität

Besonderes Augenmerk richtet die Mobilitätssoziologie auf das private Auto als Symbol und Vehikel der individuellen Mobilität schlechthin. John Urry zufolge ist „Automobilität [...] ein selbstorganisierendes autopoietisches, nichtlineares System, das sich weltweit ausbreitet. Das System schafft die Voraussetzungen für seine eigene Selbstexpansion“ (Urry, 2007, S. 118). In Canzlers „Automobil und moderne Ge-

sellschaft wird die erstaunliche Zähigkeit des Paradigmas, von Automobil und Automobilismus behandelt (Canzler, 2016).

Infolgedessen hat sich ein „autmobiler Konsens“ herausgebildet (Brand & Wissen, 2017), der in vielen Nachkriegsgesellschaften des globalen Nordens zum sozialen Kitt wurde, zum „fossilen Klassenkompromiss der Nachkriegszeit (Schaupp, 2021). Manderscheid wiederum betont die Bedeutung der Autoindustrie für „die ökonomische Entwicklung der modernen Industriegesellschaft und das fordistische Akkumulationsregime“ (S. 66). Sie spricht von gar von einer automobilen Vergesellschaftung (S. 86).

Der fossil betriebene automobiler Lebensstil sieht sich zusehends bedroht, seine Privilegien und allgemeine Dominanz zum Trotz wird der (meist männlich gedachte) Autofahrer zur bedrohten Spezies, drangsaliert, von Umwelt- und Verkehrsaktivist:innen bis zu Elon Musk reicht die Palette der Zumutungen. Mitunter ist toxischer „Petromaskulinität“ (Dagget, 2023) die Folge.

Kritik des Autos und dem Zwang finden sich schon bei Ivan Illich in den 1970er Jahren. Seine These, die Steigerung der Geschwindigkeit müsse letztlich dazu führen, dass immer weniger immer schneller und immer mehr immer langsamer vorankommen, begründet gleichsam die Perspektive der Mobilitätsgerechtigkeit: „Was allgemein übersehen wird, das ist die Tatsache, daß Gerechtigkeit und Energie nur bis zu einem gewissen Punkt in Einklang miteinander zunehmen können“. „Ist diese Schwelle überschritten, dann nimmt der Energieverbrauch einer Gesellschaft auf Kosten der Gerechtigkeit zu“ (Illich, 1974, S. 13).

4 *Towards a Wissenschaft von der Verkehrswende*

Mandersheids Band illustriert klar und spannend die Wechselwirkungen von Mobilität und Sozialstrukturen. Es wird klar, dass hier ein soziologisches Forschungsfeld kartiert wird, dessen Gegenstand weit über bloßen Verkehr, der mit Fahrzeugen bewältigt wird, hinausgeht. Er sensibilisiert für die Effekte von Mobilität als „Element und Bedingung vielschichtiger sozialer Macht- und Ungleichheitsverhältnisse“ (S. 46).

Es wird klar, wie sehr der breite Mobilitätsbegriff den Blick auf viele Phänomene unserer (auto-)mobilen Gesellschaft öffnet, die uns selbstverständlich erscheinen, die aber oft Ausdruck der Wirkmächtigkeit von Mobilitätsregimen sind. Es schärft den Blick für Ungerechtigkeiten im Verkehr. Die Mobilitätssoziologie, inspiriert von dem transformativen Mobilitätsparadigma, kann und will sich hier nicht nur erklärend einbringen. Sie liefert auch Argumente für eine Veränderung.

Das Buch ist angenehm unprätentiös geschrieben, sachlich klar und sehr gut strukturiert, insgesamt eine anregende Lektüre. Es ist eine hervorragende Einfüh-

rung in ein relativ neues Feld, eine Aufbruchsstimmung in Richtung sozial-ökologische Veränderungen ist bei der Lektüre spürbar. Es macht Lust, in diesem Bereich zu lesen und zu forschen, sie wird bestimmt viele angehende Studierende für das Feld begeistern können.

Das ist so wichtig in Zeiten des Klimawandels, im mühsamen Abschied vom 20. Jahrhundert. Doch „[c]ultural change in mobility regimes takes time“ (Sheller, 2018, S. 87) – wie die stockende Verkehrswende in Deutschland und die Zähigkeit des fossilen Automobilitätsregimes angesichts der Klimakrise und des Kollapses unserer Städte eindrücklich zeigen. *Manderscheids* Buch bekommt hoffentlich viele junge Leser:innen innerhalb und außerhalb der akademischen Ausbildung. Es ist eine Einladung für soziologisches Verstehen und auch für mehr Engagement für eine Post-Auto-Gesellschaft.

Literatur

- Brand, U., & Wissen M. (2017). *Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung Von Mensch Und Natur Im Globalen Kapitalismus*. oekom verlag.
- Canzler, W. (2016). *Automobil Und Moderne Gesellschaft: Beiträge Zur Sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*. Berlin: LIT Verlag, 2016.
- Canzler, W., Kaumann, V., & Kesselring, S. (2008). (Eds.). *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Ashgate.
- Daggett, C. (2023). Petromaskulinität: Fossile Energieträger und autoritäres Begehren. Matthes & Seitz.
- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. In *Journal of Transport Geography*, 24, 471–482.
- George, S. (2021). *Ohne Frauen* ist keine Verkehrswende zu machen!* <https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2021/01/19/ohne-frauen-ist-keine-verkehrswende-zu-machen>
- Illich, I. (1974). *Die sogenannte Energiekrise oder die Lähmung der Gesellschaft*. Rowohlt.
- Manderscheid, K. (2020). Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs. In A. Brunnengräber & T. Haas. *Baustelle Elektromobilität: sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*. S. 37–67. transcript.
- Schaupp, S. (2021). Das Ende des fossilen Klassenkompromisses: Die Gelbwestenbewegung als ökologischer Konflikt des »Hinterlands«. *PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft*, 51(204), 435–453. <https://doi.org/10.32387/prokla.v51i204.1954>
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes*. Verso.
- Urry, J. (2007): *Mobilities*. Polity.