



Erziehungswissenschaftliche Revue – EWR / EWR 7 Nr. 3

EWR 7 (2008), Nr. 3 (Mai/Juni)

Claus J. Tully / Dirk Baier (Hrsg.)

Mobiler Alltag

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

Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2006
(252 S.; ISBN 978-351-15103-8; 19,90 EUR)

Räumliche Interaktion und Mobilität als Forschungsgegenstände waren eine traditionelle Domäne der Verkehrs- und Ingenieurwissenschaften und wurden von den Sozialwissenschaften lange Zeit kaum beachtet. Es dominierte im Wesentlichen ein ingenieurtechnisches Paradigma, das an der Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrsablaufs orientiert war. Die Folgen dieser Praxis sowie insbesondere ihre Bestimmungsfaktoren (Verkehrsnachfrage) spielten kaum eine Rolle. Dies hat sich in der vergangenen Dekade in Deutschland wie auch in anderen Ländern signifikant geändert (vgl. etwa Frankreich, insbesondere aber Großbritannien), in denen der Zusammenhang zwischen gesellschaftlicher Entwicklung und Mobilitätspraxis ausführlich thematisiert wird. Zu diesem Bedeutungswandel haben veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen im Kontext von neuen Technologien und Globalisierung beigetragen, aber auch Veränderungen des Erwerbslebens und deren Konsequenzen für das Alltagshandeln. Räumliche Entgrenzungs- und Flexibilisierungstendenzen, wie sie als Konsequenz einer dynamisierten Moderne diskutiert werden, beeinflussen zwangsläufig auch die Ebene individueller Disposition. Dabei wird nicht nur eine generelle Bedeutungszunahme von räumlicher Mobilität konstatiert, etwa gemessen an Aktivitätanzahl, Motorisierung und Distanz; es wird auch von einem sehr ambivalenten Verhältnis von gesteigerter Handlungsfreiheit einerseits und zunehmendem Zwang bzw. Anpassungsdruck in Richtung Mobilität und Flexibilität andererseits ausgegangen.



Diese Entwicklungstendenzen bilden den Ausgangspunkt des Buchs von Claus Tully und Dirk Baier. Es kann auch als Versuch der gesellschaftlichen Bewusstseinsbildung für diese umfassend gestiegene Bedeutung von räumlicher Mobilität gelesen werden. Es basiert auf eigenen Forschungen am Deutschen Jugendinstitut in München (DJI) in Kooperation mit dem EU-finanzierten Forschungsvorhaben „Alpine Awareness“. Es legt den Schwerpunkt seiner Betrachtung auf das Umweltbewusstsein von Jugendlichen mit Blick auf die (motorisierte) Mobilität, entfaltet diesen Zusammenhang jedoch auf der Basis einer fundierten Exploration der Bedeutung von Mobilität für die moderne Gesellschaft insgesamt. In einem breiten Abriss zur Entwicklung einer „Mobilitätsgesellschaft“ (Kap. 2) wird die These von einer umfassenden Mobilisierung der modernen Gesellschaft vertreten, die sich auf die Teilprozesse der sozialen Differenzierung und technologischen Entwicklung stützt. Räumliche Mobilität bildet in einem quasi selbstreferenziellen Zirkel schließlich einen besonderen Modus der gesellschaftlichen Integration aus, verstärkt also diese veränderten Bedingungen selbst, statt nur eine Folge davon zu sein. Für diese Vermutung gibt es eine Reihe von Indizien, die im Kapitel zur „Mobilitätsgesellschaft“ systematisch aufgearbeitet werden.

Ein zweiter Hauptteil des Buchs (Kap. 3) widmet sich der empirischen Überprüfung dieser Argumentation am Beispiel der Zielgruppe der Jugendlichen, wobei hier einem dezidiert biographischen Ansatz gefolgt wird („Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft“). In diesem Kapitel wird auf die Ergebnisse mehrerer eigener Forschungsvorhaben zurückgegriffen, die seit 1997 am DJI durchgeführt wurden und die sich auf umfangreiche Erhebungen zu Mobilitätseinstellungen und Mobilitätshandeln von 15- bis 26-Jährigen stützt. Nachgezeichnet werden insbesondere Prozesse der Mobilisierung des Lebensalltags, der Automobilität und des Umgangs mit Technik. Es ist sicher kein Alleinstellungsmerkmal dieser Altersgruppe, dass sich Mobilitätshandeln und Umweltbewusstsein ihrer Träger auf die Formel „Konsequent inkonsistent: Umwelt ja und Auto ja“ bringen lässt (171). Jugendliche folgen hier einem allgemeinen Sozialisationsmuster, das (motorisierte) Mobilität als praktisch allgemeingültig voraussetzt; ihr Fehlen, beispielsweise im peripher-ländlichen Raum, wird durchgängig als erheblicher Mangel an gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten wahrgenommen. Die Autoren gehen auf der Basis ihrer Forschungen davon aus, dass Jugendliche spätestens mit Erreichen der Altersgrenze die Fahrerlaubnis erwerben, und zwar unabhängig von den sozialen Beziehungen. Sodann bestimmt der Zugang zum Automobil die Autonutzung und damit das Mobilitätshandeln entscheidend mit.

Mit dieser einseitigen Mobilitätspraxis sind zugleich erhebliche Lebensrisiken verbunden; denn die frühzeitige Motorisierung der Jugendlichen geht einher mit einer überproportional hohen Verkehrsunfallgefährdung. Verkehrssicherheit und Umweltbelastungen werden folglich als zwei zentrale Problemdimensionen des Buches behandelt. Zugleich werden tradierte Strategien und Instrumente im Umgang mit diesen Problemen kritisch

hinterfragt. Als Voraussetzungen für die Veränderung von Handlungsmustern wird eine Trias aus „Mobilität verstehen“, „Mobilität organisieren“ und „Mobilität kennenlernen“ zur Diskussion gestellt (210). Mit dem ersten Stichwort ist eine differenzierte, dem jeweiligen Bedürfnis angemessene Verkehrsmittelwahl gemeint, mit dem zweiten die Übernahme sozialer Verantwortung im Sinne einer gemeinschaftlichen Mobilitätspraxis, mit dem dritten die zeitgemäße Auseinandersetzung mit Mobilitätsproblemen und -risiken, statt ihrer ausschließlichen Vermittlung über Sanktionen. Die Zukunftsvision der Autoren bündelt sich in einer abgestuften Umsetzung differenzierter wissenschaftlicher Befunde in der Jugendarbeit, im Bewusstmachen von Technik, Tempo und ihren Folgen sowie in der Sensibilisierung der Jugendlichen für den Zusammenhang von Verkehr und Umwelt.

Das Buch ist in einer klaren, verständlichen Sprache verfasst und daher gut lesbar. Insofern bietet es sowohl wissenschaftlich Interessierten einen guten Überblick über den Zusammenhang von Mobilität und Gesellschaft, als auch einen zeitgemäßen Zugang für den praktischen Umgang mit Mobilitätsproblemen und -risiken, etwa in der Jugendarbeit. Insgesamt haben die Autoren ein lesenswertes, materialreiches Werk zur Mobilität von Jugendlichen vorgelegt. Dieser Verdienst wird auch nicht durch die etwas disparate Struktur des Buchs gemindert, das zwei unterschiedliche Zugänge zum Thema (umfassender Review einerseits, ausgewählte empirische Fallstudie andererseits) in einem Werk zusammenfasst. Das Buch dürfte ungeachtet dessen einerseits Verständnis für die Bedeutung von räumlicher Mobilität in der Gesellschaft auch bei jenen wecken, die dieses Thema womöglich bisher nur alltagspraktisch – als Verkehrsteilnehmer – betrachtet haben. Andererseits zeigt es auf kenntnisreiche, empirisch fundierte Weise, wie eine wichtige Zielgruppe mit diesem Gegenstand umgeht, den Nutzen bzw. Schaden von Mobilität reflektiert und Ansatzpunkte für eine sozial- und umweltverträgliche Gestaltung offenbart. Arbeiten wie diese könnten schließlich auch allgemein neue Wege aufzeigen, einen zivilen, gesellschaftlich akzeptablen Umgang mit Mobilität zu finden.

Markus Hesse (Berlin)

Zur Zitierweise der Rezension:

Markus Hesse: Rezension von: Tully, Claus J. / Baier, Dirk (Hg.): *Mobiler Alltag, Mobilität zwischen Option und Zwang - Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2006. In: EWR 7 (2008), Nr. 3 (Veröffentlicht am 03.06.2008), URL: <http://www.klinkhardt.de/ewr/35115103.html>