Universität Hamburg
DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung und die Herausforderungen einer Mobilitätswende

Katharina Manderscheid

25.6.2024 Symposium WZB

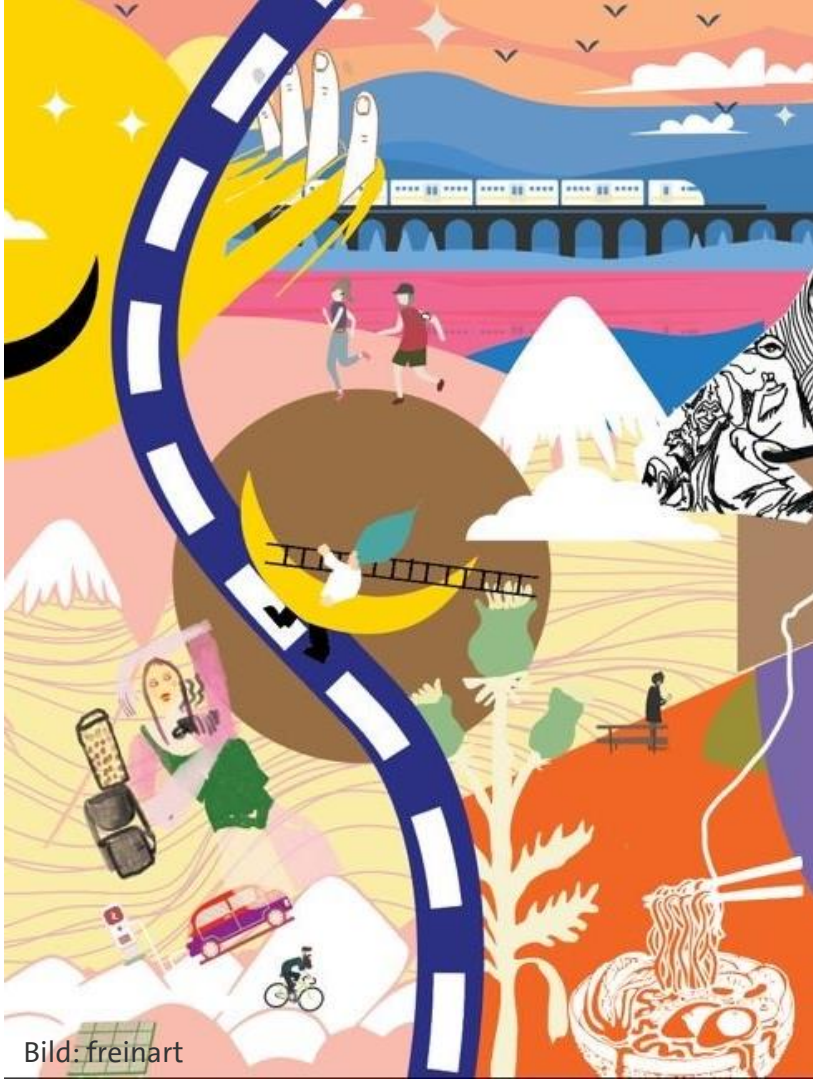


Bild: freinart

Agenda

1 Einleitung

2 Gegenstand der Mobilitätsforschung und Begriffe

3 Der alltagssoziologische Blick – warum sind wir unterwegs?

4 Der praxistheoretische Blick – wie sind wir unterwegs?

5 Antriebs-, Verkehrs- und Mobilitätswende sowie Mobilitätsrevolution

6 Triggerpunkte und Verkehr

7 Fazit

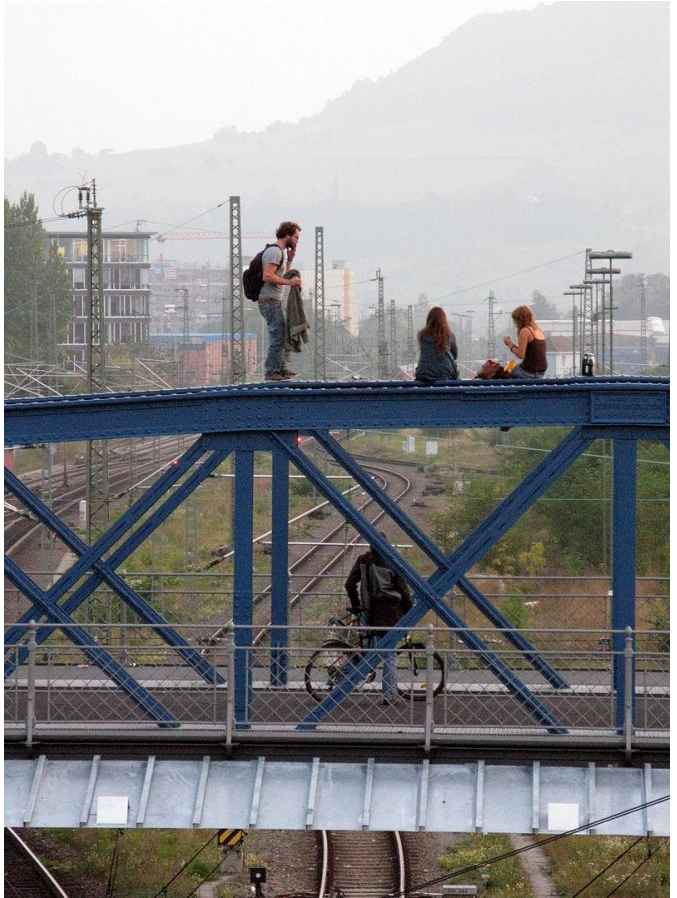
2

Gegenstand der Mobilitätsforschung und Begriffe

Gegenstand der Mobilitätsforschung und Begriffe

- (Räumliche) **Mobilität**: Möglichkeit, Orte zu verlassen und andere zu erreichen; basiert auf Durchlässigkeit der Raumstruktur
- **Verkehr**: beobachtbare Ortsveränderungen von Gütern, Personen und Nachrichten

➔ Fokus auf Personenverkehr



3

Der alltagssoziologische Blick: Warum sind wir unterwegs?

13.07.2023

Mobilität

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung für eine arbeitsteilige Gesellschaft in einer globalisierten Welt. Allerdings ist unsere Mobilität aktuell noch nicht klimaschonend genug. Die erreichten Effizienzverbesserungen bei den Fahrzeugen sind unter anderem durch stetig steigende Fahrleistungen und durchschnittlich höhere Motorisierung kompensiert worden. Die Folge: In Deutschland entfallen etwa 20 Prozent der Treibhausgasemissionen auf den Sektor Verkehr.

Quelle: Adobe Stock / scusi

Quelle: https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Ueberblick/ueberblick.html

Der alltagssoziologische Blick: Warum sind wir unterwegs?

- 2017 in Deutschland: 85% der Menschen sind mobil, legen durchschnittlich 3,7 Wege und eine Tagesstrecke von 46 km zurück in 80 Minuten
- Mobilität als Grundbedürfnis
- Mobilität als abgeleitetes Bedürfnis
- Mobilität als Element und Effekte sozial-räumlicher Ordnung und sozialer Beziehungen

Der alltagssoziologische Blick: Warum sind wir unterwegs?

„I call this network capital to bring out that the underlying mobilities in themselves do nothing. What are key are the social consequences of such mobilities, namely, to be able to engender and sustain social relations with those people (and to visit specific places) who are mostly not physically proximate, that is, to form and sustain networks.” (Urry 2007: 196)

„Most trips are not to places per se. Most trips are to meet people or to join groups. We move for the sake of new unions. [...] From the group we’re part of at breakfast – our family, let’s say – we might want to join a work team, crew, gang, committee, cohort, jury, class, board, panel, etcetera, in time for the start of the workday. Before returning to the group we began with, we might have joined audiences, choirs, class reunions, sports teams, or any of hundreds of possible groupings.” (Fleming 2021: 221)

4

Der praxistheoretische Blick: Wie sind wir unterwegs?

Foto: Burkhard Horn

Der praxistheoretische Blick: Wie sind wir unterwegs?

- Verkehrsmittelwahl: rational wählendes Individuum
- Praxistheorie: Fokus auf routinierte Abläufe als Teil von alltäglichen Praktikenbündeln
- Verkehrsmittelnutzung steht in Zusammenhang mit Praktiken
  - ko-mobile Dinge, Tiere und Personen
  - Bedeutungen des Unterwegsseins
  - Einbindung in größere Alltagsorganisation

➔ „messy trips“:

„First, they are spatially and temporally complex in a way that disrupts conventional planning’s prioritisation of consistent peaks and flows. Second, they are often emotionally or physically laden, defined by the need to carry a load or care for another.” (Kent, Mulley 2023: 1)

5

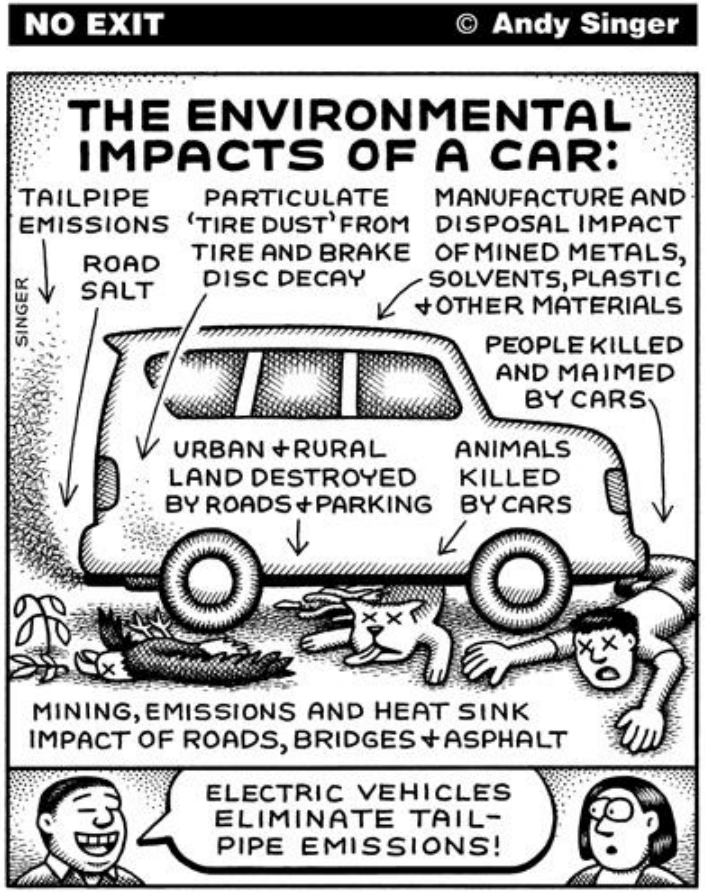
Antriebs-, Verkehrs- und Mobilitätswende – sozial-ökologische Mobilitätsrevolution

Bild: Greenpeace

Antriebswende

- Ersetzen fossiler Brennstoffe durch alternative Antriebe
- Emissionsreduktion des Verkehrsprozesses

➔ Innovation innerhalb des Regimes der Automobilität



Verkehrswende

- Reduktion des Autoverkehrs
- Ausbau von ÖPNV, MaaS, Aktivverkehr

➔ Pluralisierung der Fortbewegungs-möglichkeiten

Mobilitätswende

- Reduktion der Zwänge und Treiber von Verkehr und Mobilität
- Infragestellung der sozial selektiven, einseitigen Wertigkeit von Mobilität
- Einbezug von sozialer Gerechtigkeit und Teilhabe
- Einbezug der Wechselbeziehung zu Mobilität von Gütern und Daten

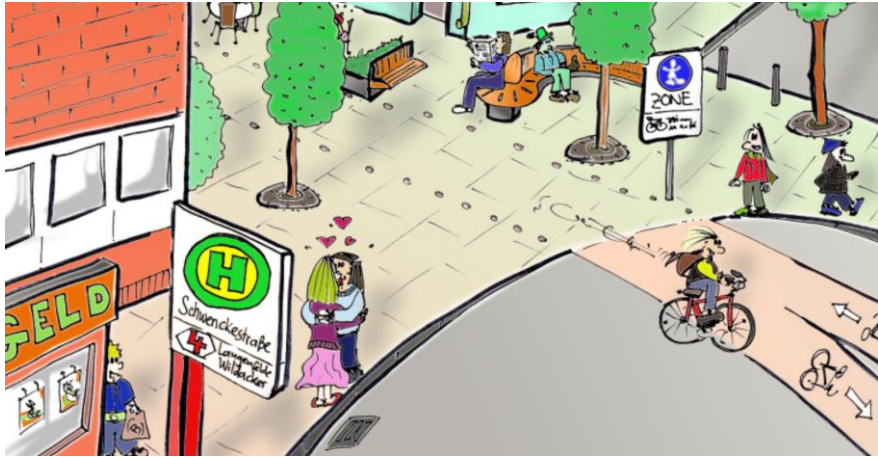
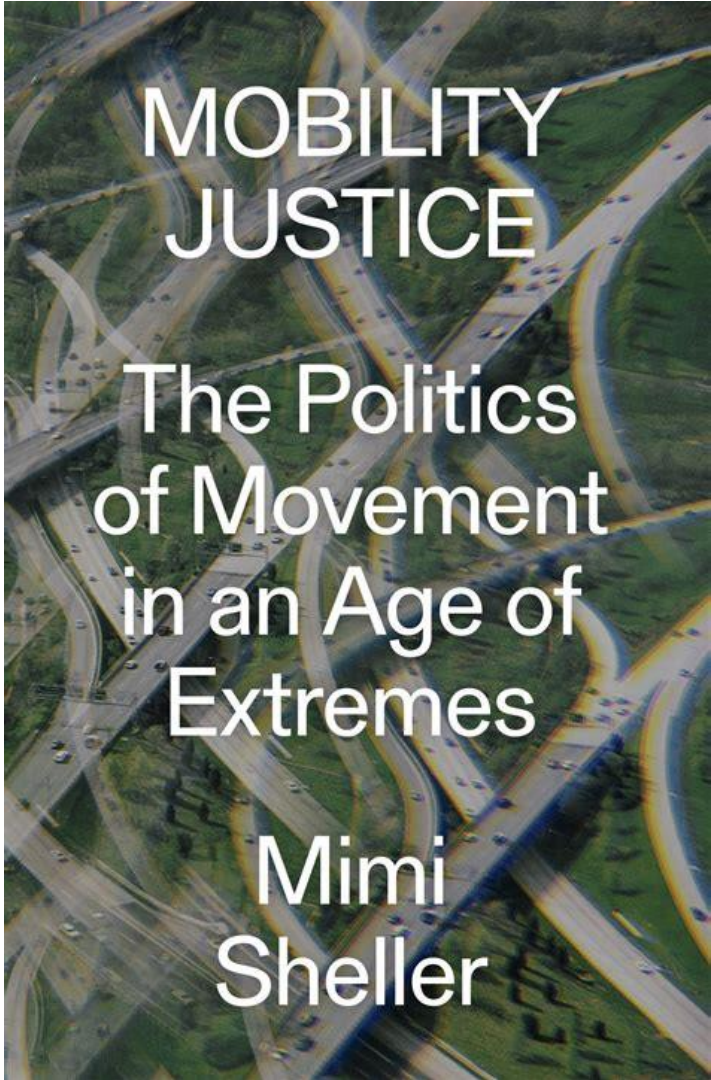


Bild: kursfahrradstadt.de

Sozial-ökologische Mobilitätsrevolution

„unmaking the global carbon form, forcing fossil fuel companies to pay for loss and damages, and resisting extractivism and new enclosures.” (Sheller 2023: 164)



7

Triggerpunkte und Verkehr

Universität Hamburg
DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

25.6.2024

Triggerpunkte und Verkehr

- Lastenräder, SUVs, E-Autos als **gesellschaftliche Triggerpunkte** d.h.

  „jene Orte innerhalb der Tiefenstruktur von moralischen Erwartungen und sozialen Dispositionen, auf deren Berührung Menschen besonders heftig und emotional reagieren.“ (Mau et al. 2023: 246)

- Klimaschutzmaßnahmen teils wahrgenommen als **Verhaltenszumutungen:**

  „Es geht also um gefühlte Zumutungen, die sich aus veränderten Verhaltenserwartungen, erschütterten Handlungsroutinen und Infragestellung moralischer Repertoires ergeben.“ (Mau et al. 2023: 266)

- Beobachtung einer **Veränderungserschöpfung** mit **deutlicher Klassenspezifik** da

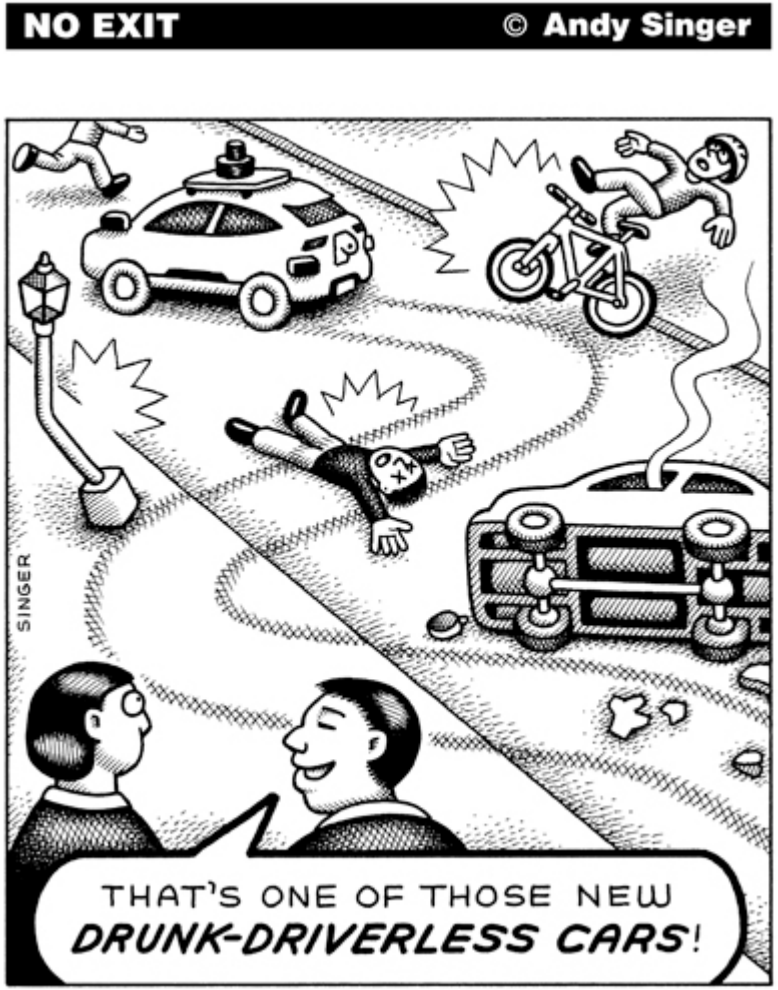
  „Handlungsressourcen, kognitive Verarbeitungskompetenzen und Erfahrungen gelingender und selbstbestimmter Lebensführung eben sehr ungleich verteilt sind.“ (Mau et al. 2023: 349)

8

Fazit

To Dos der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung

1. Alltagssoziologischer Blick statt „wählende Individuen“
2. Integraler Blick auf Mobilität, ihre Ausprägungen und Wechselwirkungen
3. Stärkere Konzentration auf ländliche Regionen
4. Systematischer Einbezug der sozialen und ökologischen Auswirkungen und Voraussetzungen der „automobilen Lebensweise“ im globalen Süden



Literatur

Brand, Ulrich; Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: oekom verlag.

Fleming, Steven (2021): Against the Driverless City. In: Mathias Mitteregger, Emilia M. Bruck, Aggelos Soteropoulos, Andrea Stickler, Martin Berger, Jens S. Dangschat et al. (Hg.): *AVENUE21. Politische und planerische Aspekte der automatisierten Mobilität*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, S. 221–236.

Geels, Frank W. (2005): *Technological transitions and system innovations: a co-evolutionary and socio-technical analysis*. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing.

Kent, Jennifer L.; Mulley, Corinne (2023): Travel with dogs: The need to accommodate “messy trips” in healthy and sustainable transport transitions. In: *Journal of Transport & Health* 28, S. 101559.

Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? In: Achim Brunnengräber und Tobias Haas (Hg.): *Baustelle Elektromobilität*. Bielefeld: transcript, S. 37–68.

Mattioli, Giulio; Heinen, Eva (2020): Multimodality and Sustainable Transport: A Critical Perspective. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis*. Wiesbaden: Springer VS, S. 65–82.

Mau, Steffen; Lux, Thomas; Westheuser, Linus (2023): Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft. Originalausgabe, Sonderdruck. Berlin: Suhrkamp (edition suhrkamp).

Sheller, Mimi (2023): Pluralizing Mobilities Theory for Post-carbon Futures and Social Justice. In: *Transfers* 13 (1-2), S. 162–177.

Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Kontakt

Katharina Manderscheid
Professorin für Soziologie, insb. Lebensführung und Nachhaltigkeit

Universität Hamburg
Fakultät für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
Fachbereich Sozialökonomie
Welckerstr. 8
20354 Hamburg

+49 40 42838-8661
katharina.manderscheid@uni-hamburg.de

https://www.wiso.uni-hamburg.de/fachbereich-sozoek/professuren/manderscheid.html