

URL: [http://www.fr-aktuell.de/uebersicht/alle\\_dossiers/wirtschaft/iaa\\_2003/?cnt=309328](http://www.fr-aktuell.de/uebersicht/alle_dossiers/wirtschaft/iaa_2003/?cnt=309328)

**KONRAD GÖTZ**

## "Jawohl, ich habe kein Auto, fertig, Schluss"

### **Wunschtraum und Lebensstil: Gerade für randständige Gruppen ist Mobilität ein Symbol der sozialen Integration**

**"Nicht mehr im Lebensstrom drin sein"? Bei der empirischen Untersuchung des Verkehrsverhaltens kristallisieren sich unterschiedliche "Mobilitätsstile" heraus, für die weniger das ökologische Bewusstsein als die soziale Zugehörigkeit prägend ist.**

Als die Grünen vor einiger Zeit den Vorschlag machten, den Benzinpreis auf fünf D-Mark pro Liter heraufzusetzen, ging ein Aufschrei durchs Land. Es wurde aber nie richtig begriffen, warum diese Forderung so große Missverständnisse auslöste. Sie ließ entscheidende sozialpsychologische Realitäten außer Acht: Aus dem intendierten Signal: "Wenn Benzin teurer ist, wird weniger gefahren", wurde in der Wahrnehmung der Bevölkerung: "Wir schließen Dich, den ganz normalen Verkehrsteilnehmer, von der alltäglichen **Automobilität** aus".

Automobilität ist zugleich Mittel und Symbol der sozialen Integration. Wie die Techniksoziologie herausgefunden hat, gilt das für alle modernen Techniksysteme, die eng mit sozialem Handeln verknüpft sind. Diese Verknüpfung - das hat Klaus Kuhm in *Moderne und Asphalt* (Leske + Budrich 1997) einleuchtend gezeigt - kann nicht mehr nach dem Modell des vom Subjekt genutzten Werkzeugs begriffen werden; es sind vielmehr längst Zusammenhänge entstanden, die als sozio-technische Systeme oder "Technostrukturen" (Gernot Böhme) bezeichnet werden müssen. Diese Systeme entwickeln Eigengesetzlichkeiten der Nutzung, die mit Einschluss- und Ausschlussmechanismen einhergehen.

#### **Der Autor**

Konrad Götz leitet als Soziologe die Lebensstil- und Mobilitätsforschung des Instituts für sozial-ökologische Forschung in Frankfurt/Main. Seine gemeinsame Studie mit Willi Loose (Freiburg), Martin Schmied (Berlin) und Steffi Schubert (Frankfurt/M.) verfasste Studie "Mobilitätsstile in der Freizeit" ist vor kurzem im Erich Schmidt Verlag, Berlin, erschienen.

Die Befunde der Techniksoziologie werden bestätigt durch das, was die verstehende Soziologie herausbekommt, wenn sie mit Hilfe qualitativer Methoden die Ambivalenzen untersucht, die Automobilität bei modernen, ökologisch aufgeklärten, sozialen Gruppen auslöst. Wenn es um das Auto geht, geraten diese Gruppen in einen Konflikt. Dabei handelt es sich nicht um den oft in der Umweltforschung thematisierten Konflikt zwischen Wissen und Handeln oder zwischen Bewusstsein und Praxis, sondern um tiefer liegende Prozesse von Einschluss und Ausschluss. Zwei Beispiele aus der empirischen Forschung:

Eine 39-jährige Krankenschwester aus Freiburg reflektiert im offenen Interview ihre Ambivalenzen hinsichtlich des Autos, dessen Abschaffung sie sich überlegt, weil sie "eigentlich", wie sie sich ausdrückt, keines braucht. Auf die Frage, was eine typische Autofahrerin ausmacht, erklärt sie: "Dynamisch, ungeduldig, ein forscher Typ, es muss was laufen. Im Vergleich zu jemandem, der zu Fuß geht oder Fahrrad fährt: insgesamt schneller, schnelllebiger ..., die Frauen, die ich kenne, die Auto fahren, sind selbstständiger, mehr im Leben drin." Auf die Frage, was sie selbst mit dieser Person gemeinsam habe, antwortet sie: "...flexibel sein, es muss schnell gehen, im Lebensstrom, im Lebensrhythmus drin sein".

Für die Befragte bedeutet die Trennung vom Auto keine Einschränkung der Beweglichkeit, sondern das Empfinden, nicht mehr "im Lebensstrom, im Lebensrhythmus drin" zu sein. So entsteht das Bild eines Kernbereichs der Gesellschaft, der durch Dynamik, Rhythmik und Flexibilität gekennzeichnet ist - für die Integration in diesen Kernbereich steht die Teilhabe an der Automobilität.

Ein anderes Beispiel gibt eine 53-jährige Frau mit fünf erwachsenen Kindern, die sich nicht nur von ihrem Auto, sondern auch von ihrem Mann getrennt hat und sich in ihrer Lebensweise völlig neu orientiert. Sie antwortet auf die Frage, was es denn gewesen sei, was beim Autofahren Spaß gemacht habe: "Einfach so dabei sein ..., schnell wegzufahren, wenn man will ..., dass man schnell fahren kann ..., auch dabei zu sein beim Schnellfahren". Beim Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, so berichtet sie, "hab ich ein bisschen zu kämpfen gehabt ..., als arm vielleicht, als minderwertig" (kam sie sich vor). "Wie wenn man sich nicht mit dem Computer beschäftigt, da komme ich mir auch ein bisschen minder vor. Weil ich denke, dann gehöre ich nicht zu den Leuten ..., das gehört einfach dazu ... Eigentlich möchte ich dazu stehen, möchte sagen: jawohl, ich habe kein Auto, fertig, Schluss ... Aber es wäre mir doch lieber, ich könnte sagen: Ich habe ein Auto, damit ich noch sagen kann: ich bin noch dabei". Wiederum ist das Dabeisein zentral, die Integration in Bezug auf ein reales oder imaginäres Zentrum.

Das klingt so, als gäbe es "das" Zentrum "der" (einen) Gesellschaft, und es stellt sich die Frage, wie das zu den Erkenntnissen der Soziologie passt, die festgestellt hat, dass sich die Gesellschaft lebensweltlich pluralisiert und individualisiert sowie in Subsystemen ausdifferenziert. Offenbar stimmt beides: Es gibt einen gesellschaftlichen Kernbereich, der singular ist und ein Zentrum hat. Dieser ist eng mit der wirtschaftlichen Aktivität der Gesellschaft

und vor allem mit den Technikprodukten, die diese Wirtschaft hervorbringt, verwoben. Zugleich bewegen sich die Individuen aber in Lebenswelten, die ihre eigenen Zentren haben. Und diese Lebenswelten stellen widersprüchliche Anforderungen und folgen unterschiedlichen Rationalitäten.

Für das System der Wirtschaft scheint es richtig zu sein, dass zugunsten der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze weiterhin möglichst viele Autos produziert werden müssen. Das bedeutet, den gesellschaftlich dominierenden Entwicklungspfad der Automobilität weiterzugehen. Deshalb sagt Gerhard Schröder: "Ich bin ein Auto-Mann". Das ist die eine Seite. Eine andere Seite in mir, diesmal als Angehöriger des sozialen Systems Familie, sagt: Die vor meiner Haustür geparkte Nachfrage zerstört die Wohn- und Lebensqualität unseres Wohnviertels. Wo sollen unsere Kinder eigentlich noch spielen? Muss unser Auto (unser Zweit- oder Drittwagen) da auch noch stehen? Doch sofort nagt der Zweifel: Wenn ich darauf verzichte - bin ich dann noch "dabei"? Im Lebensstrom drin? Gehöre ich noch dazu?

Derartige Konfliktaustragungsmechanismen, die zu normativen, handlungsleitenden Positionen führen, sind zentrale Bestandteile nicht nur der subjektiven Identität, sondern auch dessen, was den Kern von Lebensstilen ausmacht. Lebensstilgruppen verkörpern soziale Verdichtungen ähnlicher Handlungsorientierungen, ähnlicher Handlungsmaximen und Praxisformen.

Bezogen auf die von Ulrich Beck in den 1980er-Jahren angestoßene Individualisierungs-Diskussion bedeutet das: Individualisierung ist nicht gleichbedeutend mit Atomisierung oder Zerfall des Sozialen. Vielmehr überlagern sich Prozesse des Zerfalls (Enttraditionalisierung) und der Neukonstituierung. Wo übergreifende Handlungsorientierungen keinen Bestand mehr haben können, weil die einzelnen Systeme ihrer Eigenrationalität folgen, haben Lebensstile die Funktion, neue Zentren der Zugehörigkeit und der Handlungsorientierung herzustellen. Die Kommunikation, das Essen, die Kleidung, das Set der besuchten Kneipen, die Reiseform oder der Witzgeschmack - alle diese Faktoren spielen für den Lebensstil, den Bourdieu "Habitus" nennt, eine Rolle, sie werden selektiert und adaptiert.

Auch Mobilität ist Teil dieses Aneignungs- und Selektionsprozesses. Der Gebrauch oder Nichtgebrauch von Verkehrsmitteln, die Art und die Ausstattung eines Fahrzeugs, der Umgang damit, der damit erlebte Spaß oder die Rationalität, die damit verbundenen Kompetenzen und die damit verbundene Raumnutzung ist je nach sozialer Position im Raum der Lebensstile unterschiedlich. Es gibt verschiedene Umgangsweisen mit Mobilität, die mit der jeweiligen Lebensstilorientierung verknüpft sind und sich, wie es Anthony Giddens ausdrückt, in "Handlungsmilieus" sozial gruppieren.

Untersucht man diese Muster, kommt die empirische Forschung zu typischen Verknüpfungen aus Lebensstil, Mobilitäts-Orientierung und Verkehrsverhalten. Wir nennen sie *Mobilitätsstile*. Für den Bereich des Freizeitverkehrs wurden diese Muster am Institut für sozial-ökologische Forschung in Frankfurt am Main im Auftrag des Umweltbundesamtes mit qualitativen und quantitativen Methoden untersucht. Fünf Gruppen mit klar unterscheidbaren Wert- und Freizeitorientierungen ließen sich beobachten:

Die stärkste Technik-Affinität haben "die Fun-Orientierten". Sie weisen traditionelle Werte vehement zurück und stehen zu ihrer Ich-Bezogenheit. Sie sind aber nicht einfach nur hedonistisch, sondern verbinden Spaß mit harter Arbeit. In dieser Gruppe, die einen Anteil von 22 Prozent aller Befragten ausmacht, gibt es überproportional viele Selbstständige und Personen mit überdurchschnittlich hoher Formalbildung.

Ebenfalls eine hohe Affinität zu neuen Techniken zeigen "die Modern-Exklusiven". Dies ist eine Gruppe, die einerseits Distinktion und Exklusivität sucht, aber zugleich - und deshalb darf sie nicht mit den klassischen Aufsteigern verwechselt werden - auch ein Engagement für soziale Fragen und eine gewisse Sensibilität für die ökologische Problematik aufweist. Es handelt sich um jenen Teil der rot-grünen Wählerschaft, für den Armani und Ökologie keinen Widerspruch darstellen und der mit einem Anteil von 17 Prozent einen Ausschnitt der "neuen Mitte" repräsentiert.

"Die Belasteten-Familienorientierten" suchen überdurchschnittlich stark Sinn in der Familie, geraten aber in einen Konflikt zwischen Erwerbs-, Haus- und Versorgungsarbeit. In dieser Gruppe von 24 Prozent gibt es überdurchschnittlich viele doppelt belastete Frauen, denen es nicht gelingt, ihre Zeit so zu strukturieren, dass eigene Zeit übrig bleibt.

Bei den "Traditionell-Häuslichen" handelt es sich überwiegend um Ältere aus kleinbürgerlichen Milieus, für die Werte wie Nachbarschaft, Nähe und Häuslichkeit, aber auch Tugenden wie Sauberkeit, Disziplin und Ordnung handlungsleitend sind. Gegenüber neuen Technologien zeigt sich diese Gruppe (26 Prozent) sehr reserviert.

Schließlich "die Benachteiligten". Dabei handelt es sich überwiegend um sozial Unterprivilegierte, deren einzige

messbare Einstellung ein instrumentelles Verhältnis zur Arbeit ist. Ansonsten ist allein ihre soziale Lage kennzeichnend: Diese 26 Prozent weisen den höchsten Arbeitslosigkeits- und Sozialhilfeanteil aller Gruppen auf.

Zwischen der letzten und allen anderen Gruppen gibt es einen entscheidenden Unterschied: Während sich die ersten vier durch verinnerlichte Handlungsorientierungen und Werte beschreiben lassen - Spaß, Exklusivität, Familie und Tradition -, ist die letzte Gruppe durch ihre soziale Lage bestimmt. Quer zur sozialen Differenzierung der Lebensstile besteht hier eine Form sozialer Marginalisierung, die sich am klarsten in dem hohen Arbeitslosigkeits- und Sozialhilfeanteil zeigt. Diese ist aber mit einer geringeren Partizipation am sozio-technischen System Verkehr direkt verbunden.

In Zusammenarbeit mit dem Öko-Institut (Freiburg/Berlin) wurde in dem Projekt auch das Verkehrsverhalten der Gruppen untersucht: "Die Fun-Orientierten" weisen die höchste Freizeitverkehrsleistung und damit die schlechteste CO2-Bilanz auf. Am anderen Ende der Skala stehen "die Benachteiligten". Sie zeigen (neben den "Traditionell-Häuslichen") die niedrigste Verkehrsleistung in der Freizeit. Was aus Sicht einer rein technischen Umweltanalyse als erfreulich niedriger Emissionswert pro Person analysiert werden könnte, erweist sich bei integrierter sozialwissenschaftlicher Betrachtung als Handlungsmuster der eingeschränkten sozialen Teilhabe. Die Benachteiligten fahren nicht nur signifikant kürzere Entfernungen, sie gehen auch deutlich seltener als alle anderen Gruppen aus dem Haus, haben weniger Kontakt zu Verwandten und Bekannten, das technische Ausstattungsniveau ihrer Haushalte ist deutlich niedriger. Darin kommt, wie etwa bei den "Traditionell-Häuslichen", keine Technikdistanz zum Ausdruck, es liegt vielmehr ein sozial erzwungener Ausschluss vom Zugang zu wichtigen technischen Ressourcen als Mittel der sozialen Integration vor.

Erst so wird verständlich, warum der Versuch einer Verhaltenssteuerung über erhöhte Benzinpreise so heftige Proteste auslöste: Es sind insbesondere diejenigen sozialen Gruppen, die sich am Rande der Gesellschaft wähen, die besonders sensibel auf das reagieren, was eine radikale Benzinpreiserhöhung signalisiert: den Ausschluss von der Techniknutzung, die den dynamischen Kern der Gesellschaft symbolisiert.

[ document info ]

Copyright © Frankfurter Rundschau online 2003

Dokument erstellt am 22.09.2003 um 17:00:03 Uhr

Erscheinungsdatum 23.09.2003