

Stadt, Mobilität und Lebensstile - ein sozial-ökologischer Forschungsansatz

Jahn, Thomas; Schultz, Irmgard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Jahn, T., & Schultz, I. (1995). Stadt, Mobilität und Lebensstile - ein sozial-ökologischer Forschungsansatz. In H. Sahrner, & S. Schwendtner (Hrsg.), *27. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Soziologie - Gesellschaften im Umbruch: Sektionen und Arbeitsgruppen* (S. 795-800). Opladen: Westdt. Verl. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-140845>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

4. Stadt, Mobilität und Lebensstile - ein sozial-ökologischer Forschungsansatz

Thomas Jahn und Irmgard Schultz

Vorbemerkung

Das Verhältnis von Ökologie und Soziologie bestimmt den Kernbereich unserer Arbeit am ISOE in einem doppelten Sinne: einerseits als problematische Unterscheidung von Natur und Gesellschaft, andererseits als Unterschied zwischen einer naturwissenschaftlichen Ökologie und den Wissenschaften von der Gesellschaft.

Zwei für unsere Arbeit zentrale Konzepte, mit denen wir dieses Verhältnis theoretisch bearbeiten (vgl. Becker 1992, Jahn 1991), können wir hier nur kurz benennen:

- das *sozial-ökologische Krisenkonzept* fungiert als eine Heuristik, um die Problemdynamik von gesellschaftlichen Handlungsmustern und natürlichen Wirkungsketten zu beschreiben;
- mit einer *Theorie gesellschaftlicher Naturverhältnisse* versuchen wir, die Umorientierung von Gesellschaften auf die Differenz von Natur und Gesellschaft zu erfassen.

Diese eher grundlagentheoretisch angelegten Arbeiten bleiben aber durchgängig bezogen auf problemorientierte sozial-ökologische Einzelforschungen, haben sich dort zu bewähren und beziehen von dort ihr Material.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf ein Forschungsprojekt zur stadtverträglichen Mobilität, das unter dem Titel "CITY:mobil" vom BMBF aus Mitteln des Förderkonzeptes Stadtökologie finanziert wird. Es wird als Verbundprojekt zusammen mit dem Öko-Institut Freiburg, dem Österreichischen Ökologie-Institut, Contract aus Karlsruhe sowie der ivu Berlin und den Kommunen Schwerin und Freiburg durchgeführt. Unser Institut bearbeitet in diesem Zusammenhang unter anderem ein sozialwissenschaftlich orientiertes Teilprojekt zu "Mobilitätsleitbildern und Verkehrsverhalten". Die Projektarbeit hat im Mai letzten Jahres begonnen und läuft bis 1997.

Mobilität als krisenhaftes gesellschaftliches Naturverhältnis

Als einen gemeinsamen Ausgangspunkt hat die Arbeitsgruppe "Soziologie und Ökologie" für die heutigen Diskussionsbeiträge die Frage gestellt: Verändert die ökologische Krise die gesellschaftlichen Beziehungsmuster? Mit Blick auf das Thema Umwelt und Verkehr läßt sich antworten: nein. Zwar wird über dieses krisenhafte Verhältnis seit Jahren geredet und das Verkehrsproblem mit anderen Umweltproblemen verknüpft: mit Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Bodenversiegelungen, Gesundheitsbelastungen etc. Doch neue Verhaltensweisen und eingreifende Strukturentscheidungen, veränderte gesellschaftliche Mobilitätsmuster also, zeichnen sich bisher kaum ab. Das *Verkehrsproblem* wird nicht gelöst, sondern durch Problemlösungen reproduziert und krisenhaft verschärft.

Wir vermuten einen Zusammenhang zwischen dieser Situation und ihrer wissenschaftlichen Bearbeitung. Die Umwelt- und Verkehrswissenschaften beschäftigen sich sehr detailliert mit ökologischen Belastungsprofilen, mit Fragen der Infrastruktur und der Optimierung von Ver-

kehrstechniken; sie nehmen aber Fragen der sozialen Differenzierung von Verkehr und Mobilität nicht auf. Umgekehrt wird in der soziologischen Debatte Verkehr als ökologisches Problem nicht thematisiert. Die spärlichen Ansätze zu einer Verkehrssoziologie in den 60er und 70er Jahren (vgl. Spiegel 1976) haben sich nicht durchsetzen können, sind in der Stadt- und Regionalsoziologie aufgegangen.

Daß dies auf tieferegreifende theoretische Probleme verweist, läßt sich an dem für die Auseinandersetzung mit dem Verkehrsproblem zentralen Begriff der Mobilität deutlich machen.

Mobilität hat zwei Bedeutungsdimensionen:

- Fortbewegung im Sinne einer Bewegung von Personen und Dingen in Raum und Zeit;
- Beweglichkeit im Sinne des Sich-Bewegen-Könnens.

Beide Bedeutungen enthalten Aspekte einer physisch-räumlichen Mobilität - hier setzt der ökologische Belastungsdiskurs an - und Aspekte von sozio-kultureller Mobilität, auf die sich der Diskurs über soziale Ungleichheit, soziale Differenzierung, Status, Prestige, etc. bezieht (bzw. beziehen könnte). Beide Aspekte zielen auf eine materielle und auf eine symbolische Dimension im Mobilitätsbegriff, die bislang disziplinspezifisch getrennt bearbeitet werden. Bei einem ökologischen Problembezug müßte aber gerade in Hinblick auf die motivationalen Ursachen des Verkehrsverhaltens der Zusammenhang zwischen materiellen und symbolischen Aspekten thematisiert werden.

Auf eine ähnliche Schwierigkeit stoßen wir bei dem Begriff der Stadt. Die Stadt ist sowohl als eine räumlich-materielle Struktur wie auch als eine symbolisch-soziale Struktur zu beschreiben: als begrenzter Raum für soziale Mobilität. Der historische Satz: "Stadtluft macht frei" erinnert an die Ausdifferenzierung und räumliche Darstellung des Stadt-Land-Gegensatzes und darin an die politische Privilegierung der Stadt, aber auch an räumlich-physikalische Begrenzungen (durch Stadtmauern und -tore), die eine Bedeutung für die soziale Be- und Ausgrenzung hatte (von Landstreichern, Dirnen, Paupers etc.); schließlich erinnert dieser Satz an die Hegemonie städtischer über rural-agrarische Mobilitätsmuster, die schließlich zur Durchsetzung der funktions-räumlich getrennten Stadt in den Industriegesellschaften des 20. Jahrhunderts führten.

In dem Maße, wie die historischen räumlichen Begrenzungen des Städtischen sich auflösen und soziale Mobilität über neue räumliche Mobilitätsmuster mitgeprägt wird (und vice versa), verschärft sich das Verkehrsproblem in den Städten, und es rückt auch hier der Zusammenhang von symbolischen Bedeutungen und materiellen Wirkungen in den Mittelpunkt des Interesses. Aus unserer Forschungsperspektive ist die Stadt als ein historisch veränderbares Modell der Gestaltung gesellschaftlicher Naturverhältnisse zu begreifen, wobei Fortbewegung als Fall eines solchen Verhältnisses gilt.

Wird die bloß physische Bewegung im Raum zur physischen *und* sozialen Mobilität erweitert, dann kommt man in Schwierigkeiten mit dem Raumbegriff. Wie kann der faktische Zusammenhang zwischen den materiellen und den symbolischen Aspekten von Mobilität selbst nochmals räumlich dargestellt werden? Muß der geometrisch-physikalische Raum um einen sozialen Raum erweitert werden? Wir sehen hier ein Grundlagenproblem der Soziologie: Eine mögliche Strategie könnte sein, einen allgemeinen Raumbegriff zu entwickeln, der beide Raumvorstellungen umfaßt, mit dem dann das Verhältnis von physischem und sozialem Raum geklärt werden könnte. Ähnliche Probleme treten bei der Übertragung anderer Kategorien des Naturverständnisses auf den Bereich des Sozialen auf: etwa bei Zeit, Energie, Evolution, ... Unsere Hoffnung ist, daß sie

im Rahmen einer Theorie gesellschaftlicher Naturverhältnisse bearbeitet werden können. Gegenwärtig halten wir aber eine theoretische Klärung auf einer so abstrakten Ebene nicht für sehr weiterführend. Vielmehr versuchen wir die aufgeworfenen Fragen zunächst im Rahmen einer problemorientierten Forschung für einzelne Bereiche deutlicher zu formulieren und - so weit das geht - auch empirisch zu bearbeiten. Mobilität erscheint dann als ein basales gesellschaftliches Naturverhältnis.

Um dieses Konzept nicht völlig im Bereich der Andeutungen zu lassen, wenigstens eine ganz knappe Erläuterung: Menschliche Naturverhältnisse (wie Essen und Trinken, Fortbewegung und Mobilität, Arbeit und Produktion, Sexualität und Fortpflanzung) beziehen sich zunächst auf physische Existenzbedingungen, deren Naturseite sich physiologisch, anthropologisch oder humanökologisch beschreiben läßt. Sie werden aber dadurch zu *gesellschaftlichen Naturverhältnissen*, daß sie materiell reguliert und kulturell symbolisiert werden.

Entscheidet man sich dafür, Mobilität als basales gesellschaftliches Naturverhältnis zu beschreiben, dann hat dies forschungspraktische Folgen, die über die Schwierigkeiten einer Operationalisierung der untersuchungsleitenden Unterscheidung von materiell und symbolisch hinausgehen. Denn zu einer problemorientierten Forschung gehört immer auch die Analyse von Gestaltungsmöglichkeiten. Es ist deshalb notwendig, den Forschungsprozeß, die Wahl und konkrete Verwendung von Methoden und Konzepten für handlungs- und akteurspezifische Differenzierungen sowie für regionale Konkretisierungen offen zu halten. Beides setzt zunächst eine entsprechende, begrenzte Reformulierung des Ausgangsproblems voraus.

“Leitbild” und Lebensstil” als Konzepte für eine sozial-ökologischen Forschung

Wir haben uns das Verkehrsproblem in den Städten so übersetzt, daß es als eine spezifische Form der Verknüpfung von *räumlicher Mobilität* und *soziokultureller Mobilität* beschreibbar wird, die sich in einem hegemonialen Leitbild von *Automobilität* ausdrückt. Die vorherrschende Identifizierung von Mobilität mit Automobilität und ihre Umsetzung als autogebundener Verkehr ist der harte Kern der Umwelt- und Verkehrsprobleme, die im ökologischen Diskurs als Luftbelastungen, als Lärm, als Flächenverbrauch und Zersiedelung etc. beschrieben werden. Als Zielperspektive unserer Untersuchung ist damit die Frage nach den Potentialen (und Hemmnissen) einer Entkoppelung von Mobilität mit Automobilität angelegt.

Dieser Fragestellung gehen wir in einem mehrstufig angelegten empirischen Untersuchungsprojekt in den beiden Modellstädten Schwerin und Freiburg nach, welche wir sowohl im Hinblick auf die Einwohnerzahl (rund 150 000 Einwohner) als auch im Hinblick auf die praktizierte Verkehrspolitik (starke Orientierung am Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems) für vergleichbar halten.

Unter dem *hegemonialen Leitbild der Automobilität* verstehen wir nicht eine “von oben nach unten” wirkende homogene Ideologie, sondern die Verknüpfung und Verschmelzung von Leitbildelementen, die zunächst in einzelnen Handlungskontexten wirksam sind und dort als Leitbilder fungieren. Solche kontextgebundenen Leitbilder sind vor allem das *Technikleitbild* der “universellen Rennreisemaschine” (Canzler/Knie 1994), das *Planungsleitbild* der autogerechten Stadt (oder Landschaft) und das *Konsumleitbild* der jederzeit und überall verfügbaren individuellen Mobilität. Solche Leitbilder und Leitbildelemente werden in gesellschaftlichen Kommunikati-

onsprozessen, etwa durch Werbung und Medien, aber auch durch Parteien und Verbände hergestellt bzw. vermittelt.

Eine wichtige Ausgangsthese für die empirische Untersuchung resultiert aus der Beobachtung, daß das hegemoniale Leitbild der Automobilität in den siebziger Jahren fast unangefochten vorherrschte, daß es heute jedoch von verschiedenen Seiten in Frage gestellt wird. Von den unterschiedlichsten sozialen Akteuren werden in zum Teil weit auseinanderliegenden gesellschaftlichen Diskursen Meinungen, Orientierungen, Zukunftsvorstellungen und Wünsche in bezug auf die Lebensgestaltung zum Ausdruck gebracht, welche auf eine Entkoppelung bestimmter Mobilitätsorientierungen von ihrer Identifizierung mit dem Automobilitätsschließen lassen.¹

Neben dem ökologischen Krisendiskurs sind es vor allem die immer sichtbarer werdenden Effizienzgrenzen des Autoverkehrs, die zu einer solchen Entkoppelung beitragen können. Beide Diskurse verfolgen teilweise parallele, teilweise diametral entgegengesetzte Absichten. In jedem Fall sind die Elemente des Leitbildes der Automobilität in Bewegung geraten, ohne daß dies bisher zu einer feststellbaren Reduktion des Automobilitätsschließens geführt hätte, im Gegenteil, die Zulassungszahlen zeigen, nicht nur in den neuen Bundesländern, eine ungebrochene Tendenz zur Zunahme.

Leitbilder begreifen wir nicht als orientierende Vorstellungen, die losgelöst von situativen Handlungskontexten das Verhalten von Individuen "anleiten" würden, sondern als Leitorientierungen, die mit bestimmten Handlungsroutinen und unhinterfragten Selbstverständlichkeiten verknüpft sind. Dies wird beim Technikleitbild vom Automobil als universeller Rennreisemaschine besonders deutlich. Es ist nicht nur durch Normen und Werte bestimmt, sondern zugleich durch die scheinbare Eigenlogik einer technischen Gestaltung, in welche die materielle Dimension der Auswahl und des Umgangs mit Stoffen und Materialien sowie mit bestimmten Konstruktionsregeln prägend eingeht. Ebenso sind auch die Konsumleitbilder des Autos nicht bloß durch den Kaufwunsch bestimmter Konsumentengruppen bestimmt, sondern auch durch die mit dem Auto verknüpften kulturellen Verhaltensformen und Nutzungsmuster, den symbolischen Nutzen des Autos eingeschlossen.

Für eine weitere Präzisierung der Problemstellung, welche auf ein Begreifen des Automobilitätsschließens als sozio-kulturelle Praxis zielt, die gesellschaftlich und geschlechtsspezifisch differenziert ist, greifen wir auf das aus der soziologischen Diskussion stammende *Konzept des Lebensstils* zurück. Ohne auf die zum Teil sehr unterschiedlichen Ausformulierungen dieses Ansatzes näher einzugehen, begreifen wir die Lebensstilforschung als einen Untersuchungsansatz, der die sozialen Differenzierungen in einer Gesellschaft im Kontext symbolischer Unterscheidungen zu begreifen versucht. Beide von uns aus der Soziologie aufgegriffenen Ansätze, den Leitbildansatz wie den Lebensstilansatz, verwenden wir nicht als generalisierende Großkonzepte, sondern in einer problemspezifischen Reformulierung.

Diese erreichen wir vor allem durch eine Verstärkung der materiellen Dimension in beiden Ansätzen. Während Leitbilder vielfach (mit einem moralisierend-pädagogischen Beigeschmack) als bloß normative Orientierungen und Werthaltungen interpretiert werden, werden Lebensstile häufig auf rein symbolische Unterscheidungen und Abgrenzungen reduziert. Wir verstehen *beide* Konzepte demgegenüber als Vermittlungen symbolischer und materieller Dimensionen. Ähnlich wie bei den Leitbildern werden Lebensstile nicht nur auf die Dimensionen des Wollens und Sollens, also auf Wünsche und Normen reduziert, sondern in ihren situativen Handlungskontexten

und Rahmenbedingungen erfaßt. Diese Grundüberlegung schlägt sich in einem eigenen Lebensstilkonzept für das empirische Untersuchungsdesign nieder, welches durch vier Dimensionen bestimmt ist: die des Wollens, des Sollens, des Könnens und des Müssens.

Mit den Methoden der qualitativen Befragung (pro Stadt je 50) und der quantitativen Befragung (pro Stadt je 1000 Befragungen) können die Dimensionen des Wollens (Wünsche) und des Sollens (Werte) gut erfaßt werden. Die Dimensionen des Könnens und des Müssens, d.h. die situativen Faktoren der Verkehrsausstattung und der Lebensweisen, werden mit diesem Instrument jedoch nur durch den Filter subjektiver Selbstaussagen mit all den bekannten damit verbundenen Verzerrungsproblemen erfaßt. Die empirischen Untersuchungen im Projekt zielen jedoch nicht nur auf Einstellungen, sondern versuchen, symbolische Orientierungen *und* Verhalten zu ermitteln. Dem dient in Ergänzung zu den Befragungen vor allem das Instrument eines Verkehrstagebuches, das von denselben Probanden 14 Tage lang geführt wird, welche ausführlich qualitativ befragt worden sind. Beide Untersuchungsinstrumente sind aufeinander abgestimmt. Die Ergebnisse werden parallel und dann noch einmal vergleichend ausgewertet, so daß die Selbstaussagen über situative Faktoren mit den im Verkehrstagebuch festgehaltenen Abläufen kontrastiert werden können.

Der Suchscheinwerfer unserer Forschungen ist vor diesem Hintergrund nicht auf die Identifizierung von Lebensstiltypen angelegt, sondern auf die Verknüpfung der Elemente von Mobilitätsleitbildern mit Lebensstilen:

- Aus welchen Elementen setzen sich Mobilitätsleitbilder zusammen?
- Welchen Lebensstil-Hintergrund haben Mobilitätsleitbilder und Mobilitätsleitbild-Elemente?
- Wie werden mit der Ausprägung bestimmter Lebensstile Mobilitätsleitbilder umgeformt und neu zusammengesetzt?
- Auf welche Handlungsbereitschaft kann anhand einer Typologie von "Mobilitätsstilen", die auf der Grundlage solcher neuen Verknüpfungen extrapoliert werden, geschlossen werden?

Ziel des Projektes ist die Eruierung attraktiver, stadtverträglicher Mobilitätsstile (vor dem Hintergrund einer mobilitätsverträglichen Stadtentwicklung) und auf kommunaler Ebene die Erarbeitung einer sozial differenzierten Interventionsstrategie, welche die Brüche innerhalb der hegemonialen Leitbild-Verknüpfungen verstärkend aufnimmt und für eine Umweltaufklärungskampagne bzw. für neue Angebote an kommunalen Mobilitätsdienstleistungen fruchtbar macht.

Zur Verdeutlichung unseres Vorgehens möchten wir abschließend noch einmal hervorheben, daß wir weder von kohärenten und homogenen Lebensstilen noch von kohärenten und homogenen Leitbildern ausgehen, sondern beide Ansätze problembezogen verwenden im Hinblick auf die von uns reformulierte Problembeschreibung, nicht aber im Hinblick auf die Verifizierung oder Falsifizierung einer "großen Theorie". Reflektieren wir unser forschungsstrategisches Vorgehen, dann läßt es sich als Versuch beschreiben, bestimmte Begrifflichkeiten und Methoden, die in der Soziologie gebräuchlich sind, so weit auszudehnen, in einzelnen Momenten zu verstärken und neu zu verknüpfen, daß sie auf sozial-ökologische Fragestellungen Antworten geben. Ob diese Art der problemorientiert-exemplarischen und rekontextualisierenden Gestaltungsforschung letztlich nicht auch unerlässlich ist für die Formulierung einer tragfähigen Theorie - das werden wir vielleicht absehen können, wenn wir unsere Ergebnisse am Ende des Forschungsprojektes im Hinblick auf ihre Verallgemeinerbarkeit reflektieren.

Anmerkung

- 1) Mit der Methode einer diskursorientierten Inhaltsanalyse haben wir solche Tendenzen der Entkoppelung wie auch der Neverkoppelung von Mobilität und Automobilität anhand ausgesuchter Werbeanzeigen für das Auto und die Bahn sowie anhand von Veröffentlichungen verkehrspolitischer Meinungsbildner herausgearbeitet.

Literatur

- Becker, E. (1992), Wissenschaft als ökologisches Risiko. In: Becker, E. (Hg.), Jahrbuch 2 für sozial-ökologische Forschung. Frankfurt/Main.
- Canzler, W./A. Knie (1994), Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft. Heidelberg.
- Jahn, T. (1991), Das Problemverständnis sozial-ökologischer Forschung. Umriss einer kritischen Theorie gesellschaftlicher Naturverhältnisse. In: Becker, E. (Hg.), Jahrbuch 1 für sozial-ökologische Forschung. Frankfurt/Main.
- Spiegel, E. (1976), Zur gegenwärtigen Situation der Verkehrssoziologie in der Bundesrepublik. In: Stadt, Region, Land. Schriftenreihe des Instituts für Städtebauwesen der RWTH Aachen, H.36.

Dr. Thomas Jahn und Dr. Irmgard Schultz, Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE),
Hamburger Allee 45, D-60486 Frankfurt/Main.

5. Sustainability - ein Weg aus der Krise zu neuen, sozial-ökologischen Lebensstilen?

Eckart Hildebrandt

Im folgenden Beitrag soll in einer kurzen Problemskizze versucht werden, neue gesellschaftliche Problemlagen, wie sie aus der aktuellen Wende in der Tarifpolitik resultieren, mit den Anforderungen eines grundlegenden, sozial-ökologischen Umbaus zu verbinden. Daraus erwachsen eine Reihe von arbeitssoziologischen Konstellationen und Problemlagen, die alte Analysekonzepte in Frage stellen und neue, grundlegende Fragen aufwerfen. Im Mittelpunkt meiner Überlegungen steht der Ansatz einer "ökologisch erweiterten Arbeitspolitik".

Der Beginn eines breiten umweltpolitischen Diskurses in der Bundesrepublik Deutschland wird auf Anfang der siebziger Jahre angesetzt. Die Gewerkschaften sind früh in diese Debatte hineingezogen worden. Einerseits sah man sie als Vertreter der industriellen Produzenten in der Rolle der Mitverantwortlichen für die wachsenden Umweltschäden, andererseits wurden von ihnen im Sinne eines umfassenden Eintretens für die Lebensqualität der Bevölkerung entschlossene Initiativen im Umweltschutz erwartet.

In den folgenden Jahren ließ sich nur ein sehr zögerlicher und bruchstückhafter Fortschritt beim Aufbau einer gewerkschaftlichen Umweltschutzpolitik erkennen. Einzelne, prägnante Umweltschutzinitiativen (insbesondere im Schadstoffbereich) stehen neben Fällen entschiedener Ablehnung von erhöhten Umweltschutzanforderungen (z. B. im Bereich der Chlorchemie) und weiten Bereichen unentschlossenen Lavierens (z. B. im Bereich Verkehr und Energieherstellung).