

Sozialer Fortschritt versus ökologischer Fortschritt? **- eine Reflexion über die Ergebnisse unserer Mobilitätsuntersuchung -**

Hartwig Heine

„Das Auto hat... sich immer mehr als eine groteske Fehlkonstruktion erwiesen“ (Heiner Monheim 1990 auf dem Frankfurter Kongress ‚Fortschritt vom Auto‘).

„Ich kann mich noch lebhaft daran erinnern, wie meine Mutter früher mit dem Fahrrad einkaufen gefahren ist: rechts eine Tüte, links eine Tüte, hinten noch was drauf, und wir mit dem Fahrrad hinterher. Nee, das mache ich dann doch nicht mehr“ (Familienmutter, erwerbstätig, ein Kind, Mann VW-Arbeiter).

Gegenstand dieses Textes ist eine These, die sich aus den Ergebnissen unserer abgeschlossenen Mobilitätsuntersuchung¹ herausdestillieren lässt: Die automobile Lebensweise wird auch von einem lebensweltlichen Fortschrittsbewusstsein getragen, das sich gegenüber allen Versuchen, ihm ein aus ökologischer Einsicht abgeleitetes alternatives Fortschrittskonzept entgegenzusetzen, als übermächtig erweist.

Die Vorstellung, dass es in der gesellschaftlichen Entwicklung „Fortschritt“ gebe, führt in den Sozialwissenschaften nur noch ein Gespensterdasein. Zunächst im Sinne einer verlorenen Illusion, insbesondere wohl auch von Sozialwissenschaftlern selbst: So konstatiert Beck in der „Risikogesellschaft“ den „Verlust des bisher geltenden Fortschrittsvertrauens“ (S. 329), und Giddens ergänzt in der Einleitung zu „Jenseits von Links und Rechts“, der „Fortschrittsgedanke“ sei die „offenbar gescheiterte“ Hoffnung des politischen Radikalismus, „die geschichtliche Entwicklung... in den Griff bekommen und sie den menschlichen Zwecken entsprechend gestalten“ zu können. Sodann wird heute die Fortschrittsfigur oft etwas schamhaft hinter unverbindlicheren Kategorien wie „Modernität“, „Modernisierung“ usw. versteckt. Wenn nicht schon von vornherein mit Adjektiven wie „reflexiv“ oder dem modischen „Post-“ relativiert, werden diese Begriffsbildungen noch gelegentlich mit der eigenen gesellschaftspolitischen Botschaft besetzt - man unterstellt offenbar, es immer noch mit

einem Publikum zu tun zu haben, das einem rudimentären Fortschrittsbewusstsein anhängt und lieber „modern“ als „konservativ“, lieber „innovativ“ als „traditionalistisch“ ist. Schließlich gibt es noch ein gesellschaftliches Reservat, in dem die emphatische Anrufung von „Fortschritt“ bis heute ein Asyl findet, auch wenn dieses schon etwas heruntergekommen ist: im Bereich der Technik. Dass die Menschheit auf fast allen Gebieten der Naturwissenschaften und der Technik, wo man mehr wissen, weiter schauen und effizienter nutzen kann, voran kommt, wer will es bestreiten? Allerdings kam auch diesem Fortschritt die einstige Gloriole abhanden, die zu einem guten Teil auf der Gleichsetzung von technisch-industriellem mit sozialem Fortschritt beruhte. Am gründlichsten entzauberte ihn der ökologische Diskurs, der die technische Entwicklung mit ihren nicht intendierten Nebenfolgen identifizierte. Damit sind ihr Fußangeln ausgelegt, in denen sich ihr Fortschrittsanspruch gründlich verheddert hat.

1 Vgl. Hartwig Heine, Rüdiger Mautz, Wolf Rosenbaum (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt/New York. Die folgenden Überlegungen habe ich mit den beiden anderen Autoren der Untersuchung diskutiert, zum großen Teil auch gemeinsam entwickelt.

Kurz und gut: Als Interpretationsraster für soziale Veränderung wird die Hypothese „Fortschritt“ in den Sozialwissenschaften, zumindest wenn sich diese als „kritisch“ verstehen, kaum noch gebraucht. Aber mit „Fortschritt“ war ja ursprünglich nicht nur eine Kopfgeburtsprofessioneller Gesellschaftsbeobachter, sondern ein Attribut gesellschaftlicher Realität gemeint. Ist das Thema auch in diesem Sinn erledigt?

Mir scheint: nein. Die Ergebnisse unserer Mobilitätsuntersuchung drängen uns zu der Antwort, dass die Denkfigur „Fortschritt“ in der sozialen Realität tiefere Wurzeln geschlagen hat, als es der heutige Soziologen-Diskurs erwarten lässt. In unserem Untersuchungsbereich kommt die Denkfigur dann zum Vorschein, wenn sie mit dem ökologisch deduzierten Postulat nach Autoverzicht konfrontiert wird. Und auch dieses Postulat erhebt den Anspruch, „Fortschritt“ zu sein.

Was heißt „ökologischer Fortschritt“?

Wer „Fortschritt“ sagt, bewertet eine - erwünschte oder eingetretene - gesellschaftliche Veränderung positiv. Allerdings bleibt eine solche Bestimmung noch ebenso formal, wie sie sich subjektiver Beliebbarkeit öffnet: So mag der Golfspieler „Fortschritt“ darin sehen, wenn der Erdball mit Golfplätzen, und der Anhänger fernöstlicher Weisheit, wenn er mit Yoga-Zirkeln überzogen wird. Über einen empirisch gehaltvollen Begriff gesellschaftlichen Fortschritts verfügen wir erst dann, wenn sich gesellschaftliche Veränderungen identifizieren lassen, die nicht im Rahmen beliebiger normativer Vorgaben, sondern im Kontext gesellschaftlich etablierter (oder sich zumindest etablierender) Normen positiv zu bewerten sind. Ich spreche deshalb ganz heuristisch dort von sozialem (Teil-)Fortschritt, wo es um gesellschaftliche Veränderungen geht, die auch deshalb irreversibel sind, weil zu viele soziale Subjekte - hier kommt ein subjektiv-normativer und „objektiver“ Kontext ins Spiel – sie positiv bewerten und deshalb eine solche Umkehrung für nicht wünschbar halten.

Dass es in den Sozialwissenschaften nicht mehr üblich ist, von „Fortschritt“ zu sprechen, ist sicherlich kein auf die Profession begrenztes Phänomen, sondern spiegelt gleichzeitig eine allgemeine Entwicklung des gesellschaftlichen Bewusstseins. Die großen Utopien der Aufklärer und ihrer sozialistischen Nachfahren sind zerbrochen und mit ihnen die normativen Maßstäbe für das, was lange die Vorstellung von „Fortschritt“ bestimmte. Trotzdem sind in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts neue soziale Bewegungen entstanden, die gesellschaftlich genug Breitenwirkung erzielten, um ihrerseits neue Maßstäbe für „Fortschritt“ wenn nicht zu etablieren, so doch immerhin ins gesellschaftliche Bewusstsein zu rücken. Zu ihnen gehört die Umweltbewegung.

Dass sie ihren eigenen Fortschrittsanspruch erhebt, ist offenkundig. Mehr noch: Dieser Anspruch hat bereits seine eigene Geschichte, da sich sowohl die Diagnose dessen wandelte, worin im Kern die menschengemachte Umweltgefährdung gesehen wird, als auch die Therapie, mit der ihr zu begegnen ist. Ein Beispiel, das einen bestimmten Moment seiner Geschichte markiert, ist unserem spezifischen Untersuchungsbereich zu entnehmen: Im Jahr 1990 fand in Frankfurt ein Kongress statt, der unter der Losung „Fortschritt vom Auto“ stand², ein zweifach bemerkenswertes Kongressthema. Zum einen enthielt es eine polemische Spitze gegen die Gleichsetzung von Automobilisierung mit gesellschaftlichem Fortschritt, welche in den vorhergehenden Jahrzehnten von den Automobil-Konzernen, dem ADAC und einer willfährigen Politik propagiert und von einem gläubigen Publikum übernommen worden war. Die Veranstalter des Kongresses meinten, diese Gleichsetzung aufgrund der erfolgten ökologischen Aufklärung als inzwischen überwundene Naivität der Nachkriegszeit ad acta legen zu können. Zum anderen meinten sie, dass damit der Begriff „Fortschritt“ neu zur Disposition stand, weshalb sie ihn von nun an nicht mehr mit Automobilität, sondern Autoverzicht gleichsetzten.

2 Über den Kongress gibt es einen Tagungsband, vgl. Koenigs/Schaeffer 1991.

Die Gleichsetzung von Fortschritt und Verzicht schien lange Zeit eine Spezialität des ökologischen Diskurses überhaupt zu sein. Dabei ist auch für diesen Diskurs eine derartige Gleichsetzung nicht so zwingend, wie es auf den ersten Blick erscheint. Denn obwohl ökologischer Fortschritt ohne gesellschaftliche Veränderung offensichtlich nicht zu haben ist und kollektive Verzichtleistungen eine solche Veränderung darstellen, sind sie gerade im Fall des ökologischen Fortschritts kein ‚Wert an sich‘, sondern nur ‚Mittel zum Zweck‘ - ihr Wert liegt, aus ökologischer Perspektive, nicht in ihnen selbst, sondern in dem Ausmaß, in dem sie die menschengemachte Umweltgefährdung verringern. Der Punkt, an dem sich der ökologische Diskurs entzündete, war die Entdeckung der menschengemachten Zerstörung der belebten Natur und - in anthropozentrischer Lesart - der eigenen Lebensgrundlagen. Mit der scheinbar paradoxen Konsequenz, dass ökologischer Fortschritt zwar die bestehenden gesellschaftlichen Verhältnisse verändern muss, aber unter der primär „konservativen“ Zielsetzung, die eigenen außersozialen Lebensgrundlagen zu *erhalten* bzw. ihre Zerstörung *einzudämmen*. In letzter Instanz bemisst sich dieser Fortschritt nicht an sozialen, sondern physikalischen, biologischen und medizinischen Parametern: dem CO₂- und Ozon-Gehalt der Atmosphäre, der Größe des Ozon-Lochs, der Versauerung der Böden und Seen, dem Artensterben, der Schalendicke von Vogeleiern, der Zunahme von Allergien und Krebserkrankungen usw.

So scheinbar eindeutig diese letztinstanzlichen Maßstäbe des hier angezielten Fortschritts sind, so umstritten sind die Rezepte, mit denen er gesellschaftlich durchgesetzt werden soll. Das gilt auch dann noch, wenn es seit dem Brundtland-Report von 1987 immerhin gelungen ist, die gesamte Debatte unter dem einen Konzept der *Nachhaltigkeit* zusammenzufassen. Sein Kunstgriff besteht vor allem darin, das Erfordernis ökologischer Tragfähigkeit (in der Form der Generationengerechtigkeit) mit den Postulaten sozialer Gerechtigkeit (auch zwischen Nord und Süd) und industriellen Wachstums unter einem begrifflichen Dach zu vereinen und damit die unausweichlichen „Zielkonflikte“ (Huber 2001, 301)

zwischen ihnen in ein - scheinbar - vereinheitlichendes Konzept zu *internalisieren*.

Die Frage, *wie* die Gesamtentwicklung auf den Pfad der ökologischen Tragfähigkeit gebracht werden soll, ist damit noch nicht entschieden. Hier sind es zwei Ansätze, die seit geraumer Zeit die Debatte bestimmen, meist heftig miteinander konkurrieren und einen jeweils spezifischen Fortschrittsbegriff konstituieren. Beide legen sich jeweils das Attribut „Revolution“ zu: der *Suffizienz-* und der *Effizienzansatz*.³

Der *Suffizienzansatz* stellt die Diagnose, dass die Naturgefährdung insbesondere auf den zu opulenten, auf übermäßigem Umweltverbrauch beruhenden (westlichen) Lebensstil zurückzuführen sei, und die Therapie demzufolge in einer anderen Lebensweise liege, die durch Bescheidenheit und Konsumverzicht gekennzeichnet sei. Auch wenn sich diese Therapie häufig mit der – kulturkritischen - Beschwörung verbindet, weniger sei ja heute auch mehr, „Entschleunigung“, Muße und Kontemplation könnten zu einer Erhöhung von Genuss und Lebensqualität führen, lautet die Kernbotschaft doch: Verzicht. Die Gleichsetzung von Fortschritt mit Autoverzicht liegt ganz auf dieser Linie.

Wenn der *Suffizienzansatz* an asketischen und kulturkritischen Traditionen anknüpft, so der *Effizienzansatz* an technisch-industriellen Denkmustern. Ein möglichst effektiver Einsatz von Rohstoffen und Energie, Emissionsminderung, Abfall- und Wiederverwertung, geschlossene Kreisläufe, Verbundwirtschaft und Auslastungseffizienz sind schon lange existierende Postulate technischer Ressourcen-Ökonomie. An ihnen, so die Hoffnung, lässt sich anschließen, um gesellschaftlichen Reichtum und wirtschaftliches Wachstum zu „dematerialisieren“, d.h. von einem entsprechend wachsenden Umwelt- und Ressourcenverbrauch abzukoppeln. Die Botschaft lautet: Ökologischer Fortschritt liegt in der radikalen Erhöhung der Effizienz aller Stoffwechselprozesse mit der Natur. Nicht nur das (zeitweilig) berühmte „Drei-Liter-Auto“, sondern auch das Car-sharing (so-

3 Vgl. zum Folgenden Huber 2001, 304 ff.

weit man es auf den Aspekt Auslastung reduziert) sind Maßnahmen aus dem Arsenal des Effizienzansatzes.

Jeder der beiden Ansätze lebt auch von den Schwächen des jeweils anderen. Der Effizienzansatz scheint den Vorzug zu haben, von einem realistischeren Menschenbild im Hinblick auf die Bereitschaft zum Konsumverzicht auszugehen - z.B. Huber konstatiert, dass „die große Mehrheit der Menschen in allen Ländern eindeutig promaterielle Wirtschafts- und Konsumpräferenzen“ habe und somit „das konsumtive Anspruchsniveau... in Wahrheit nicht zur Diskussion“ stehe (Huber 2001, 309). Aber auch der Suffizienzansatz kann im direkten Vergleich Punkte machen: Wenn Vertreter des Effizienzansatzes behaupten, die menschliche Lebenswelt nicht anzutasten, versprechen sie mehr, als sie halten können. Die Untersuchung ökologischer Wohnexperimente zeigt, dass es keinen Technikeinsatz ohne - oft lästige! - Verhaltensimplikationen gibt. Kein Niedrigenergiehaus funktioniert ohne Verzicht auf die gewohnten (und ja auch angenehmen) Formen des Lüftens (Gestring u.a. 1997, 60). Und gerade das Beispiel Car-sharing zeigt, dass die gemeinschaftliche Verfügung über Autos erhebliche Verhaltensimplikationen hat: Es beginnt damit, dass man die Gelegenheiten, zu denen man ein Auto nutzen will, erheblich sorgfältiger planen muss, als es bei eigenem Autobesitz nötig wäre (Heine u.a. 2001, 89 f.). Andererseits wirken Effizienzsteigerungen gerade dann, wenn aus ökologischen Gründen radikale Innovationen erforderlich wären, „strukturkonservativ“ (Huber 2001, 312): Die Automotoren sind effizienter geworden, ohne dass dies bisher zu kleineren und verbrauchsärmeren Autos geführt hätte - für die Automobilindustrie dient der Effizienzansatz auch dazu, um den Pfadwechsel zu neuen Antriebstechniken (Brennstoffzelle) hinauszuzögern. Das Drei-Liter-Auto wird die Atmosphäre nicht retten: Es hält die Suburbanisierung und Zupflasterung der Industrieländer nicht auf und sein Effizienzgewinn wird zehnfach dadurch ausgeglichen, dass Automobilität zum *Lifestyle*-Modell des gesamten Erdballs wird. So liegt der Charme der Forderung nach Autoverzicht gerade auch in der Hoffnung,

mit einem Schlag das ganze automobilen Problembündel aus der Welt schaffen zu können.

Insgesamt kann man jedoch feststellen, dass die einstigen Blütenträume, ökologische Besinnung könne die westlichen Gesellschaften zu einer radikalen Umorientierung der vorherrschenden Lebensweise veranlassen, ernüchtert worden sind. Aber auch die Hoffnung, man könne den Fortschritt zur Nachhaltigkeit allein an die Technik delegieren und gewissermaßen hinter dem Rücken eben dieser Lebensweise zustande bringen, führt in die Irre - die verbleibenden Spielräume für den Übergang zur Nachhaltigkeit würden offenbar zu eng. Dies gilt auch dann, wenn man die Aufgabe der Technik nicht nur in der (quantitativen) Effizienzsteigerung, sondern ebenso in (qualitativen) „Basisinnovationen“ im Energiesektor, in der Landwirtschaft, der Gentechnik usw. sieht, welche „die ökologische Qualität der industriegesellschaftlichen Stoffumsätze so... verändern, dass sie sich in den Naturstoffwechsel wieder besser einfügen“ (Huber 2001, 315). Der Königsweg scheint in der Kombination solcher Basisinnovationen mit dem Suffizienz- und Effizienzansatz zu liegen. Ganz ohne Verhaltensänderungen, ganz ohne Verzicht geht es nicht. Womit wir wieder am Ausgangspunkt angekommen wären: Gerade bei der Automobilität trifft die Forderung nach Verhaltensänderungen auf den härtesten Widerstand. Und die Frage lässt sich nicht umgehen, was eigentlich dessen Kern ist.

Meine These lautet, dass der ökologische Fortschrittsanspruch hier auf das tieferliegende und übermächtige Bewusstsein eines durch die Automobilität bereits realisierten lebensweltlichen Fortschritts trifft.

Der durch das Auto vermittelte Fortschritt

Dass sich etwas an der automobilen Lebensweise „ändern“ müsse, ging den Sachwaltern der Ökologie einst leicht von den Lippen. Aber offenbar ist dies ebenso leicht gesagt wie schwer getan, und zwar auch im All-

tagsleben ökologisch sensibilisierter Menschen. Was ist es, das hier das „Ändern“ so schwer macht?

Es gibt einige auf individueller Ebene ansetzende Erklärungsansätze: die Macht der Gewohnheit oder die nur psychologisch zu erklärende Fixierung aufs Auto. Vor allem: der rationale Egoismus des homo oeconomicus, für den der Autoverzicht mit zu „hohen Kosten“ verbunden ist (eine Erklärung, die offenbar das Problem nur verschiebt, denn warum sind gerade die Kosten des Autoverzichts besonders hoch?). Huber spinnt den „Egoismus“-Faden weiter, wenn er von den „promateriellen Konsumpräferenzen“ spricht, die alle Hoffnungen, das einmal erreichte „konsumtive Anspruchsniveau“ wieder zur Diskussion zu stellen, zur Aussichtslosigkeit verurteilen. Es lohnt sich, an diesem Punkt genauer hinzusehen.

Untersucht man die alltäglichen Verkehrsmittelentscheidungen, so zeigt sich zunächst, dass sie meist von einem recht komplexen Gemisch von Motiven getragen werden. Nicht wenige der ins Spiel kommenden Faktoren, die für das Auto sprechen, erscheinen als von außen kommender Zwang. Ein Teil der einschlägigen Literatur versucht diesem Aspekt dadurch gerecht zu werden, dass die Gesamtheit des Verkehrs und der sie tragenden Infrastruktur als „System“ betrachtet wird, dem eine relative „Eigendynamik“ zukomme (Kuhm 1997, 4 f., 11 f., 217; Krämer-Badoni/Kuhm 1998, 167). Wobei das „System“ die vielen auf subjektiver Ebene fallenden Mobilitätsentscheidungen nicht aus-, sondern gerade einschließt.

Was ist es, was der Begriff des „Eigendynamischen“ formal zu fassen sucht? Im Hinblick auf unser Thema bedeutet es zunächst, dass es auch die Subjektivität, die sich dem dominanten Trend in richtungsverändernder Absicht entgegenstemmen möchte, überrollt. Aber warum ist es auch auf individueller Ebene so übermächtig?

Das Beispiel der Automobilität ist erhellend. Zunächst ist sie technisch ermöglicht:

In dem Maße, wie das Auto zum Massenkonsumgut geworden ist, d.h. fast jedem Haushalt zur Verfügung steht, und auch eine entsprechende Infrastruktur (Straßen- und Tankstellennetz) zur Verfügung steht, hat es die Verhaltensspielräume der Menschen auf dem Gebiet der Mobilität deutlich erweitert. Was das Auto vor allem auszeichnet, ist seine Polyvalenz, d.h. es bietet seinen Nutzern eine ganze Palette erweiterter Verhaltensmöglichkeiten: jederzeit (d.h. unabhängig von Fahrplänen) von einem beliebigen Punkt A zu einem beliebigen Punkt B gelangen zu können und dabei im Durchschnitt schneller als mit anderen Verkehrsmitteln zu sein; für den Alltagsbedarf einiges an Gepäck mitnehmen zu können, vor Unwetter und Kriminalität geschützt zu sein und dabei auch noch über eine mobile Enklave der Privatheit zu verfügen.

Die technisch dergestalt erweiterten Mobilitätsmöglichkeiten bedeuten schon deshalb eine als Fortschritt erfahrbare Veränderung unserer Lebenswelt, weil sie die Palette unserer möglichen *Verhaltensoptionen* erweitern: Wir *müssen* nicht, aber wir *können* schneller von einem Ort zum anderen gelangen, mehr Dinge gleichzeitig transportieren usw. Solche optionalen Erweiterungen scheinen überhaupt der gemeinsame Nenner technisch gestützter Veränderungen der Lebenswelt zu sein: Die Elektrifizierung erlaubt es, über eine ubiquitäre zusätzliche Energiequelle zu verfügen und „die Nacht zum Tag zu machen“, d.h. unsere Tätigkeiten vom natürlichen Wechsel von Tag und Nacht unabhängig zu machen; das Telefon ermöglicht die Entkoppelung der Kommunikation von räumlicher Nähe, usw.

Die für Sozialwissenschaftler interessante Frage lautet, welche neuen sozialen Realitäten sich in solchen technisch gestützten optionalen Öffnungen einnisten. Beim Auto sind es neue - sichtbare und unsichtbare - soziale Strukturen, die auf den individuell erweiterten und verdichteten Aktionsräumen aufsitzen. Sichtbar sind Strukturen wie die funktional differenzierte Stadt, die Konzentration der Einkaufs- und Dienstleistungszentren, die Suburbanisierung als massenweiser Exodus von der Stadt aufs Land, die Ausdünnung öffentlicher Verkehrs-

mittel auf dem Land, usw. Schon sie allein konstituieren für viele Menschen eine Art Zwang erster Ordnung zur Automobilität: Nur noch wenige haben das Glück, ihre Einkäufe in unmittelbarer Nähe erledigen zu können, und der auf dem Lande wohnende Berufstätige, dessen Arbeitsplatz im Stadtgebiet liegt, kann ihn ohne Auto gar nicht mehr erreichen.

Hinter diesen Gegebenheiten stehen „weichere“, weniger sichtbare, aber nicht weniger reale *Standards* des richtigen (Mittelklasse-)Lebens, welche dem Einzelnen als überindividuelle Zwänge (zweiter Ordnung) zur Automobilität gegenüberstehen, die er durch sein eigenes Verhalten reproduziert. Da man von ihnen noch weiß, dass sie keineswegs immer galten, verkörpern sie auch *Fortschritt*: das „natürliche“ Anrecht darauf, Wohn- und Arbeitsort weitgehend voneinander zu entkoppeln; der Anspruch, die Familiengründung mit einem Häuschen (oder wenigstens einer Wohnung) im Grünen zu verbinden; das Recht (und die Pflicht) des modernen Mannes, neben der Arbeitszeit noch über ein angemessenes Quantum an Frei- bzw. Familienzeit zu verfügen, weshalb die alltäglich mit Mobilität verbrachte Zeit so weit wie möglich zu minimieren ist; für die moderne Frau der mit vielen Wegeverknüpfungen verbundene Spagat zwischen Haushalt, Mutterrolle und Erwerbstätigkeit; die Rationalisierung und zivilisatorische Vereinfachung der familiären Versorgung (siehe das zweite Eingangszitat); die neuen Standards dafür, wie viel Begleitdienste gute Eltern zu absolvieren haben, die ihren Kindern eine umfassende soziale, geistige, körperliche und musische Entwicklung ermöglichen und zugleich größtmöglichen Schutz bieten wollen; das Netz sozialer Kontakte, welche die Erwachsenen unabhängig von räumlicher Nähe zu pflegen haben. Und nicht zu vergessen: die Fernreise in den Urlaub. Alles mobilitätsintensive Verhaltensstandards, die das Auto mit ermöglicht, aber inzwischen normativ so hoch besetzt sind, dass der Autoverzicht mit zivilisatorischem Rückfall, individueller Pflichtverletzung (z.B. der Eltern gegenüber ihren Kindern), Treubruch (z.B. gegenüber nicht mehr besuchten Freunden und Verwandten) und sozialer Exklusion (z.B. vom Urlaub oder von der Teilhabe der Frau,

die wieder an das Haus gefesselt wird, am gesellschaftlichen Leben) gleichgesetzt wird.

Übrigens gerät damit die Automobilität auch in den Bannkreis des normativ hoch aufgeladenen „sozialen Bewusstseins“, das sich mit dem europäischen Sozialstaat etablierte und Gesellschaft und Politik in der Pflicht sieht, demokratische Partizipationsgarantien durch kollektive Vorsorge sozial abzusichern (Kronauer 2002, 34 ff., 227 f.). So identifiziert das soziale Bewusstsein das Auto - oder genauer: die Automobilität - auch als wichtige Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe, die zur Standardausstattung jedes Erwachsenen gehört.

Mit anderen Worten: Geht man der „Eigendynamik“ und Widerständigkeit der Automobilität auf den Grund, so tritt ein gesellschaftlich immer noch präsent fortgeschrittsbewusstseins zu Tage, das lebensweltlich verankert ist. Es ist das Ergebnis eines Prozesses, dessen Grundmuster sich so skizzieren lässt: Mit Hilfe des technischen Massenkonsumguts Auto eröffnen sich neue Verhaltensmöglichkeiten, die in dem Maße, wie sie immer flächendeckender realisiert werden, auch normativ so aufgeladen werden, dass sie nun zum Verhaltenskanon eines richtig geführten Lebens gehören. Das zum Fortschritt gehörende Moment irreversibler Gerichtetheit ergibt sich daraus, dass die Rücknahme dieser Entwicklung dem durchschnittlichen Gesellschaftsmitglied als kaum machbar, auf jeden Fall aber nicht wünschbar erscheint. Die neuen Verhaltensmöglichkeiten haben sich in einem ganzen Komplex gesellschaftlicher Strukturen verfestigt, deren Wiederauflösung nicht nur auf den Widerstand ihrer eigenen Faktizität treffen, sondern auch als Rückfall hinter inzwischen normativ verankerte zivilisatorische Standards gelten würde.

Dabei sind nicht die Wertorientierungen neu, die sich in diesen neuen Standards verkörpern - z.B. der Traum vom Wohnen „im Grünen“ ist fast so alt wie die Urbanisierung selbst, und das Wohl der Kinder hatten Eltern auch schon im vorautomobilen Zeitalter im Auge. Aber das Massenkonsumgut Auto hat es möglich gemacht,

dass sich diese Wertorientierungen mit neuen Verhaltensmustern amalgamieren konnten, deren gemeinsames Merkmal ihre Mobilitätsintensität ist. Das lebensweltliche Fortschrittsbewusstsein nährt sich aus der Überzeugung, dass diese mobilitätsintensiven Verhaltensweisen inzwischen Anrecht und Verpflichtung zugleich sind. Die Fahrt mit dem vollgepackten Auto in den Familienurlaub ist in Deutschland ein solches Normalrecht geworden, ebenso wie die moderne Ehefrau spätestens dann, wenn die Kinder einen Kindergarten besuchen können, das emanzipative Recht hat, wieder eine (Teil-)Erwerbstätigkeit aufzunehmen, womit sie auch ihrer Pflicht zur Aufbesserung des Familienbudgets nachkommt, usw.

Die normative Schließung gegen die Rückkehr in die vorautomobile Zeit umfasst zugleich das technische Mittel, das diese Entwicklung ermöglichte und weiterhin trägt. Dass das Auto für seine Nutzer (vor allem männlichen Geschlechts) in einer bestimmten Lebensphase zu einem Identifikationsobjekt und von der Werbung zum unmittelbaren Objekt der Begierde hochgepuscht wird, erfasst nur einen Teilaspekt. Es erscheint darüber hinaus als Baustein und Garant des mit ihm ermöglichten lebensweltlichen Fortschritts.

Die Standards einer automobil ermöglichten Lebensweise haben sich so weit etabliert, dass ihnen inzwischen der Glanz des Neuen, noch Ungewohnten wieder abhanden gekommen ist. Auch weil die Schattenseiten der Automobilität ins allgemeine Bewusstsein getreten sind, hat das mit ihr verbundene Fortschrittsbewusstsein einen guten Teil seiner früheren emphatischen Konnotationen verloren, es ist nüchterner und reflexiver geworden. Aber dies bedeutet nicht, dass die normative Verfestigung einer mobilitätsintensiven Lebensweise und das zugehörige Bewusstsein nun zu bröckeln beginnen: Spätestens dann, wenn der Autoverzicht konkret diskutiert und auf die Konsequenzen für die eigene Lebensführung hin abgeklopft wird, tritt wieder die Gewissheit ins Bewusstsein, auf keinen Fall hinter geltende Standards des richtigen Lebens mit seinen Pflichten und legitimen Rechten zurückfallen zu wollen. In ihrem

Scheitern bewirkt die ökologisch motivierte Verzichtsforderung vor allem eines: unter der zerfallenden Kruste eines ideologisch begründeten Fortschrittsglaubens ein immer noch vitales soziales Fortschrittsbewusstsein freizulegen, dessen Normativität sich gerade dann, wenn es in Frage gestellt wird, als übermächtig erweist.

Gegenüber der These, dass die Menschen nun einmal so „promateriell“ eingestellt seien, dass sie nicht wieder hinter das jeweils erreichte „konsumtive Anspruchsniveau“ zurückfallen wollen, gelangen wir damit zu einem etwas anderen Ergebnis. Nicht nur Egoismus und Bequemlichkeit, sondern auch zu viel Normativität, zu viel Moral steht der Forderung nach Autoverzicht im Wege. Es gibt dem Widerstand gegen den Autoverzicht einen weiteres Motiv, das gerade seine Hartnäckigkeit - man könnte auch sagen: seine Leidenschaft - verständlicher macht. Und es zwingt dazu, mögliche politische Reformstrategien noch sorgfältiger zu dosieren.

Die Übermacht des lebensweltlichen Fortschrittsbewusstseins

Bei technisch gestützten sozialen Veränderungen der Lebenswelt lassen sich immer auch normativ besetzte Gründe finden, die den - zeitweiligen! - Verzicht auf diese technischen Vehikel und die durch sie ermöglichten Verhaltensgewohnheiten nahelegen. Unser Bedürfnishaushalt ist bis zur Widersprüchlichkeit ambivalent; zu ihm gehören auch Wünsche nach gelegentlicher Langsamkeit, Nähe und Genügsamkeit, die Anlass zu der Hoffnung geben können, in ihnen Ansatzpunkte für den Rückzug aus der Automobilität zu finden. Ähnliche Bedürfnisse lassen sich gegen die Allgegenwart der heutigen Kommunikationsmittel, ja sogar gegen die Elektrifizierung in Stellung bringen: Wir können den telefonlosen Zeiten nachtrauern, in denen mangels Alternativen das Schreiben von Briefen eine expressive und hoch differenzierte Alltagskunst war. Diejenigen gelten als privilegiert, die sich an Orte zurückziehen können, an denen sie für niemanden erreichbar sind. Ebenso wie wir uns gelegentlich nach einem nächtlichen Sternen-

himmel zurücksehnen mögen, der nicht im Widerschein der erleuchteten Städte verblasst.

So gibt es unter Ökologen die Hoffnung, in den Wünschen nach Langsamkeit, Nähe und Genügsamkeit eine tragfähige Grundlage für die Rückkehr in eine Zeit ohne Auto finden zu können (z. B. Wolfgang Sachs 1994). Aber für diese Hoffnung gilt das Gleiche, was auch für die Rückkehr in eine Zivilisation ohne Telefon oder Elektrizität gelten würde: Was allein schon ihr Scheitern garantiert, ist die Einschränkung möglicher Verhaltensoptionen, die mit ihrer Realisierung verbunden wäre. Es scheint eine Art soziales Gesetz zu sein: Erweitert eine Veränderung der Lebenswelt das Spektrum der Verhaltensmöglichkeiten, ist sie kaum noch zurückzunehmen. Zwar bilden auch die eben zitierten Wünsche ein reales Segment in diesem Spektrum. In einer Entwicklung jedoch, die diese Wünsche verabsolutieren und der Lebenswelt die heute erreichte Multioptionalität wieder entziehen würde, würde nicht Fortschritt, sondern Rückschritt gesehen. Den „Gegenbedürfnissen“, die sich an der heute vorherrschenden Hektik, an zugebauten Städten, an Smog und Verkehrslärm entzünden, kommt zwar durchaus Realität zu, aber sie bauen uns keine Brücke zur Rückkehr in eine Zivilisation mit weniger Technik. Wozu sie uns veranlassen, sind gelegentliche Fluchten in noch vorhandene Oasen der Stille, oft gerade mit Hilfe des Autos, das uns in den Wald, oder mit Hilfe des Flugzeugs, das uns in ferne Weltregionen bringt. Ich kann mich im Urlaub auf eine Insel zurückziehen, wo kein elektrisches Licht das nächtliche Zirpen der Zikaden und das Eintauchen in den gestirnten Himmel über mir behindert, und ich kann mich für den Rest des Jahres nach ihr zurücksehnen - im vollen Wissen, dass ich mich höchstens drei Wochen im Jahr dort aufhalten möchte, und dann ist es auch genug.

Der drohende Verlust an Multioptionalität erklärt in erster Annäherung den Widerstand, auf den die ökologisch motivierte Forderung nach Autoverzicht stößt. Aber es ist nicht allein die Multioptionalität als solche, auf dem das praktische Fortschrittsbewusstsein beruht. Es sind zugleich die lebensweltlichen Standards, die sich in der

mobilitätsintensiveren Lebensweise herausgebildet haben, an denen es sich festmacht und die es verteidigt.

Die Frage drängt sich auf: Hat denn nicht auch die Forderung nach Autoverzicht, die sich auf die Gefährdung der menschlichen Lebensgrundlagen beruft, etwas mit der Verteidigung unserer Lebenswelt zu tun? Hier müsste die soziologische durch eine phänomenologische Betrachtung erweitert werden: Offenbar gibt es bei der subjektiven Bewertung von Veränderungen der Lebenswelt eine Abstufung der Relevanz, die weniger mit ihrer räumlichen, dafür mehr mit ihrer zeitlichen und wohl auch sozialen Nähe zusammenhängt. Dies zeigt die Rolle, welche die Rücksicht auf das *Wohl der künftigen Generationen* in den konkreten Mobilitätsentscheidungen spielt. Das Argument, dessen Einfluss auf die heute übliche Nachhaltigkeitsdefinition unübersehbar ist, schien das moralische Trumpf-As der gesamten Umweltbewegung zu sein: Wer den Fortschritt behindert und z. B. keinen Autoverzicht übt, der versündigt sich im Namen eines kruden Egoismus am Lebensrecht dieser künftigen Generationen. Die genauere Untersuchung der Mobilitätsentscheidungen gerade von Familien mit Kindern zeigt nun aber, dass vielen Entscheidungen zur Automobilität eine nicht weniger moralische Absicht zugrunde liegt: Wenn die junge Familie an den Stadtrand zieht und ein regelrechter Wochenplan der elterlichen Begleitdienste aufgestellt werden muss, damit sich die eigenen Kinder sportlich, musisch und sozial optimal entwickeln können, dann steht auch dahinter altruistisches Pflichtbewusstsein - nicht für das Lebensrecht künftiger Generationen im allgemeinen, aber doch der eigenen Kinder. In der lebensweltlichen Hierarchie der Werte kommt nun einmal Nächstenliebe vor Fernstenliebe; künftigen Generationen wünscht man das Beste, zumal sie ja auch die Nachkommen der eigenen Kinder sind, aber eben nicht gegen und auf Kosten des Lebensrechts dieser nächsten Generation.

Was sich hier über das Recht der eigenen Kinder auf optimale Entwicklung sagen lässt, gilt ebenso für andere Rechte und Pflichten, die in die mobilitätsintensive Lebensweise eingelassen sind, von der weiblichen Eman-

zipation bis zum sakrosankten Recht auf die Fahrt in den Familienurlaub. Sie sind Mosaiksteine eines robusten lebensweltlichen Fortschrittsbewusstseins, das gegenüber den Ansprüchen des ökologischen Diskurses gerade auch normativ gepanzert ist.

Die Möglichkeiten und Grenzen ökologischer Umsteuerung

Die Folgerung ist einfach: Ein globalökologisches Fortschrittspostulat scheidet, das sich über das lebensweltliche Fortschrittsbewusstsein hinwegzusetzen sucht und eine Veränderung ansteuert, die diesem Bewusstsein als Rückschritt erscheint. Und zwar deshalb, weil bei einem solchen Entweder-Oder das ökologische Postulat in jeder Hinsicht, auch moralisch, über die schwächeren Bauteile verfügt. Es hat nur in dem Maße eine Chance, in dem es gelingt, es positiv mit einem bereits anwesenden Platzhalter, dem lebensweltlichen Fortschrittsbewusstsein, zu vermitteln.

Das bedeutet negativ, dass eine Strategie, die auf breite Zurückdrängung der Automobilität setzt, in die Sackgasse führt. Jeder ökologisch noch so gut gemeinten Politik, die sich z. B. dem Verdacht aussetzt, das Autofahren wieder zu einer exklusiven Angelegenheit Besserverdienender zu machen, haftet nicht nur das Odium des Angriffs auf den eigenen Geldbeutel an. Sie muss auch als fahrlässige Gefährdung erreichten gesellschaftlichen Fortschritts und als Zerstörung eines Stücks sozialer Chancengleichheit erscheinen, deren Bewahrung zum heutigen gesellschaftlichen Selbstverständnis gehört. Wenn die Bündnisgrünen bei ihrem neuen Wahlprogramm wieder mit dem Gedanken spielten, sich mit der Forderung nach unbegrenzter Weitererhöhung der Benzinsteuer zu profilieren, musste ihnen bewusst sein, auch mit diesem sozialen Bewusstsein, in dessen Existenz man ja selbst schon ein Stück sozialen Fortschritts sehen kann, zu kollidieren.

Dagegen gibt es Spielräume für eine Umsteuerung des bisher üblichen Mobilitätsverhaltens, wenn sich diese

positiv mit dem lebensweltlichen Fortschrittsbewusstsein vermitteln lässt. Der nicht antastbare Kern des Mobilitätsfortschritts ist das erreichte Niveau individueller (Auto-)Mobilität, d.h. die inzwischen mögliche Reichweite, Flexibilität und Verdichtung der individuellen Aktionsräume. Unter der Bedingung, dass dieses Niveau erhalten, womöglich erhöht wird, lassen sich - abstrakt gesprochen - auch Bausteine des heutigen Verkehrssystems austauschen, wenn sie durch funktionale Äquivalente ersetzt werden.

Diese Substitution kann am (einzelnen) Auto in seiner heutigen technischen Gestalt ansetzen: Wenn z.B. an die Stelle einer Antriebstechnik, die auf der Verbrennung fossiler Treibstoffe basiert, eine emissionsärmere, möglichst emissionsfreie Antriebstechnik tritt. So schwierig ein solcher Umstieg offenbar ist, so attraktiv ist die mit ihm verbundene Problemreduktion: Es handelt sich „nur“ um ein - noch relativ isolierbares - Problem der Antriebstechnik, der sie produzierenden Industrie und der diese wiederum stimulierenden Politik.

Schon komplexer wäre der Versuch, die Substitution auf der Ebene des (gesamten) Verkehrssystems ansetzen zu lassen, ohne das historisch erreichte Niveau an individueller Automobilität anzutasten: Wenn an die Stelle eines Systems, das immer noch auf der Zentralität des motorisierten Individualverkehrs beruht und durch öffentliche Verkehrsangebote eher ergänzt wird, ein System träte, das die Gewichte umkehrt: Zentralität des öffentlichen Verkehrsmittelangebots, das an seinen Halte- und Endpunkten durch das Angebot individueller Verkehrsmittel ergänzt wird. Die politischen Probleme einer solchen Umsteuerung liegen auf der Hand, da es sich um einen Pfadwechsel von einer Ordnung, die auf dem individuellen Autobesitz beruht, zu einer Ordnung, welche die Verfügbarkeit des Autos von seinem Besitz entkoppelt, handeln würde. Für eine solche Entkopplung gibt es bisher nur Ansätze (im Car-sharing), deren Schwäche bislang u.a. darin liegt, dass sie institutionell neben den öffentlichen Verkehrsunternehmen betrieben werden.

Ein weiterer Ansatzpunkt zur Vermittlung des ökologischen Fortschrittspostulats mit dem automobilen Fortschrittsbewusstsein sind dessen innere Widersprüche. Man wünscht sich möglichst ungehinderte Automobilität, aber auch Sicherheit in und vor dem Verkehr: Ein generelles Tempolimit hat mehr Anhänger, als es eine ängstliche Politik wahrhaben will. Die Sorge um das *Wohl der Kinder* liefert ein weiteres Beispiel: Sie erfordert und verstärkt die (elterliche) Automobilität, aber die gleiche Sorge muss in der Aggregation der vielen individuellen Automobilitäten zum *Verkehr* auch eine Gefährdung sehen. Wie die Suburbanisierung, die unter anderem vom Fluchtimpuls vor dem Verkehr getragen wird, den sie selbst erzeugt, so ist auch der Drang zur ‚Verkehrsberuhigung‘ Ausdruck dieses Widerspruchs: Man wünscht sich einerseits freie Zufahrt bis vor die eigene Haustür, aber andererseits auch Straßen, auf dem die Kinder spielen können. Ein Widerspruch, der nicht ausreicht, um die ökologische Forderung nach Autoverzicht zu tragen, aber an dem sich anknüpfen lässt, um in Bürgerforen abgezielte Enklaven des Langsamfahrens oder gar der Autofreiheit zu vereinbaren.⁴

Trotzdem bleibt hier eine Aporie, für die das Wort ‚Vermittlung‘ fast eine Beschönigung ist, da es eine fortbestehende Asymmetrie verdeckt: Im Bereich heutiger Mobilität setzt eher das lebensweltliche Fortschrittsbewusstsein dem ökologischen Fortschritt Grenzen, als umgekehrt. Ob sich der Zug der Lemminge noch aufhalten lässt, ist mehr als fraglich.

Literatur:

- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft - auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt/M.
- Gestring, Norbert, Heine, Hartwig, Mautz, Rüdiger, Meyer, Hans-Norbert, Siebel, Walter (1997): Ökologie und urbane Lebensweise. Untersuchungen zu einem anscheinend unauflöselichen Widerspruch. Braunschweig, Wiesbaden.
- Giddens, Anthony (1997): Jenseits von Links und Rechts - Die Zukunft radikaler Demokratie. Frankfurt/Main.
- Heine, Hartwig, Mautz, Rüdiger, Rosenbaum, Wolf (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt/New York.
- Huber, Joseph (2001): Allgemeine Umweltsoziologie.
- Koenigs, Tom, Schaeffer, Roland (Hrsg., 1991): Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren. München.
- Krämer-Badoni, Thomas, Kuhm (1998): Mobilität. In: Häußermann, Helmut (Hrsg.), Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen, S. 161-172.
- Kronauer, Martin (2002): Exklusion. Die Gefährdung des Sozialen im hoch entwickelten Kapitalismus. Frankfurt/New York.
- Kuhm, K (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilität als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler.
- Sachs, Wolfgang (1994): Nachhaltige Entwicklung. Zur politischen Anatomie eines Schlagworts. Wuppertal (unveröffentlichtes Manuskript).

4 Dies schließt nicht aus, dass gerade auch auf kommunaler Ebene ‚Autofahrer‘-Parteien Zulauf finden können. Aber aus Hamburg, wo die Schill-Partei sich einige Wählergunst dadurch erwarb, dass sie die Demontage verkehrsbehindernder Schikanen versprach (und auch in einigen spektakulären Aktionen praktizierte), ist zu vernehmen, dass inzwischen auch wieder viele neue Polder installiert wurden.