

Forschung Frankfurt



- Hochmobile Lebensformen: Last oder Lust?
- Zeitreise ins mobile Mittelalter
- E-Bikes sorgen für eine kleine Revolution
- Frankfurt im Jahr 2050: Eine grüne und autofreie Stadt?
- Unterwegs in physischen und virtuellen Welten
- Filme müssen reisen

Mobilität

2.2013

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

als wir dieses Heft planten, stand unser Umzug auf den Campus Westend noch bevor; er gab uns den entscheidenden Impuls, das vielschichtige Thema Mobilität auf die Agenda zu setzen. Das Kistenpacken, der Abschied von Bockenheim, vom vertrauten Blick auf den Taunus oder gelegentlich auf die Skyline der Mainmetropole und das Einrichten im neuen Büro sind inzwischen schon fast vergessen.

Eingestellt haben sich ein Wohlgefühl und eine neue Lust, morgens ins Büro zu kommen – ob mit dem Auto von Zwingenberg an der Bergstraße oder per U-Bahn aus Sachsenhausen: Endlich lassen sich die Fenster öffnen, der Blick auf die abwechslungsreiche, kubische Architektur des Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte gleich gegenüber wirkt inspirierend. Man trifft sich auf diesem kommunikativen Campus – und manche Verabredungen mit den Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe von »Forschung Frankfurt« passieren eher im Vorbeigehen – persönlich, nicht nur per Mail!

Mit unseren Autoren deklinierten wir alle Spielarten der Mobilität durch: von der historischen Entwicklung bis zu Visionen für die Stadt im Jahr 2050, von der begrenzten Mobilität des Alters zur hochmobilen Lebensform des »Jetset-Professors«, und von der körperbetonten, fast akrobatischen Fortbewegung bei Le Parkour bis hin zur Mobilität in virtuellen Welten. Mobilität lässt sich noch breiter in den Blick nehmen, das ist uns bewusst, das hätte aber den Rahmen dieser Ausgabe gesprengt. So haben wir unter anderem alle Aspekte der Migration auf »Wiedervorlage« für eine eigene Nummer gelegt.

Immer wieder stellte sich auch – meist implizit – die Frage: Wie wollen wir leben? Was haben wir der Beschleunigung und Effizienzsteigerung in unserem Leben entgegen zu setzen? Unsere Autoren haben darauf auch sehr persönliche Antworten gegeben: einfach nur dazu-



sitzen und zu schauen, beim ersten Tee des Tages den unaufgeregtten Blick auf eine Apfelbaumwiese zu genießen, einige Tage (besser einige Wochen) in einem Dorf in Afrika zu leben; einfach nein zu sagen.

Unterwegssein ist für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler nicht nur ein Lebenselixier, es gehört für die meisten zu ihrer Profession, um das Bekannte mit anderen Augen zu sehen und neu zu reflektieren. Anders als einst Immanuel Kant, der ja Königsberg nie verlassen haben soll. Aber auch für die Philosophen heute – so Rainer Forst in unserem Interview – ist geistige Mobilität wichtiger als geografische: »Es gibt ja auch Leute, die sehr viel reisen, aber dennoch von der Welt nicht viel mitbekommen. Wenn Mobilität überhaupt einen Vorteil hat, dann nur, weil sie den Geist erweitert. Und ein erweiterter Geist ist auch immer ein Geist, der gewisse Wurzeln hat.«

Die beiden »Forschung Frankfurt«-Redakteurinnen Ulrike Jaspers und Anne Hardy auf Elektrorollern vor dem neuen PA-Gebäude (Präsidium und Administration) auf dem Campus Westend. Diese »Jubiläumsroller« stellt die Frankfurter Firma »Shokes« den Verwaltungsmitarbeitern der Goethe-Universität zur Verfügung, um die Strecken zwischen den Campi schnell und umweltschonend zurücklegen zu können.

Viel Spaß bei der Lektüre wünschen Ihnen

A. Hardy Ulrike Jaspers

Anne Hardy

Ulrike Jaspers

Auftakt

- Martin Lanzendorf 6 »Gut geplante Städte sollten menschen- und autogerecht sein«

- Jörg Dallmeyer 14 Simulationen: Staus vermeiden, Abgase reduzieren

- Oliver Dziemba 18 Die Welt der Mobilität in Zahlen

- Tanja Brühl 20 Nachgefragt im Präsidium

Formen der Mobilität

- Hans Peter Hahn 22 Immer im Aufbruch: Die Menschheit unterwegs

- Elmar Lixenfeld 27 Na, wie geht's? Ein Plädoyer für die Füße

- Robert Gugutzer 30 Le Parkour: Wie der Homo mobilis die Großstadt erobert

- Heinz Schilling 35 Mit Sack und Pack im Möbelwagen – Anthropologischer Blick auf das Umziehen

- Stefan Schmid 41 »AFRASO«: Mobilität von Personen und Konzepten zwischen Afrika und Asien

- Tilman Allert 45 Fliegen – Die transitorische Verortungskrise

Hochmobile

- Bernd Frye 50 Das pendelnde Ich

- Anne Hardy 54 Hochmobile Lebensformen: Last oder Lust?

- Rainer Forst 57 »Man kann überall Frankfurter sein«
- Darrel Moellendorf Ein Gespräch über Geist und Mobilität
- Bernd Frye
- Ulrike Jaspers

Blick zurück

- Jan Rüdiger 62 Eine Zeitreise ins mobile Mittelalter

- Johannes Fried 68 Gelehrte auf Wanderschaft: »Wer Weisheit begehrt, der komme zu uns!«

- Ralf Roth 73 Von der Frankenfurt zum europäischen Verkehrsknoten

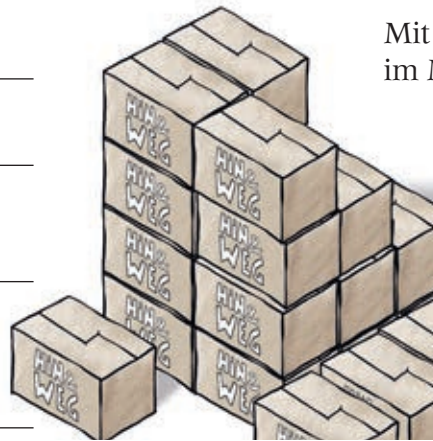
30 Le Parkour: Mobile Körper im urbanen Raum



Mit der Trendsportart Le Parkour begeben sich meist männliche Jugendliche in Opposition zur ausgesprochen unkörperlichen und entleiblichten Mobilität in der Stadt. Dank ihrer ins Akrobatische gehenden Beweglichkeit setzen sie sich über Grenzen im urbanen Raum hinweg und verstehen dies als einen kreativen Akt der Selbstfindung.

Mit Sack und Pack im Möbelwagen

35



Neue Bleibe suchen, Spedition bestellen, Kisten einpacken, alles zum neuen Zielort transportieren und auspacken. Doch Umziehen bedeutet mehr: Umziehen kann eine der fundamentalen Bewegungen im Leben sein. Die räumliche Veränderung ist emotional zu bewerkstelligen – vom ersten Impuls bis zum Auspacken der letzten Kiste.

54 Hochmobile Lebensformen: Last oder Lust?

Mehr als 40.000 Kilometer legt die kleine, elitäre Gruppe der Hochmobilen im Jahr zurück. Mobilitätsforscher beginnen gerade erst, deren Motivation zu verstehen. Ist das notwendig? Oder eine selbstgewählte Lebensform? Über Lust und Last des Reisens haben wir mit einem hochmobilen Physiker gesprochen.



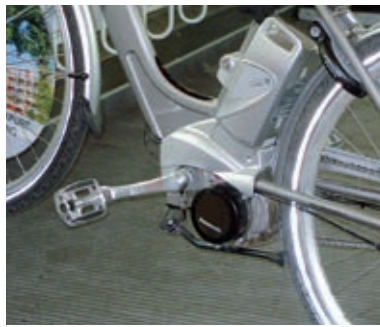
62 Eine Zeitreise ins mobile Mittelalter



Nicht unserer Jahrhundert, sondern das Mittelalter verdient das Prädikat »mobil«, belegen zwei Frankfurter Mediävisten eindrucksvoll. Könige, Kaufleute, Bettler und Ganoven, Wanderarbeiter der Bauhütten, Söldner der großen Armeen, in ihrem Gefolge die Dirnen, Studenten und Professoren – sie alle waren oft jahrelang auf Wanderschaft mit nachhaltigen Erfahrungen in der Fremde.

89 E-Bikes sorgen derzeit für eine kleine Revolution

Während bei elektromobilen Autos ein Durchbruch (noch) nicht in Sicht ist, erfreut sich das E-Bike zunehmender Beliebtheit. Es erlaubt Bewegung mit dosierter Anstrengung und schont die Umwelt. Der Nutzer hat ein doppelt gutes Gewissen. Was Menschen noch dazu antreibt, Pedelecs in ihren Alltag zu integrieren, zeigt die sozialwissenschaftliche Begleitforschung.



Unterwegs in physischen und virtuellen Welten



99

Spart Online-Shopping den Weg ins Geschäft? Sind wir weniger unterwegs, weil wir Kontakte über Social Media pflegen? Die Forschung konnte das bisher nicht bestätigen. Neue Kommunikationstechnologien führen eher dazu, dass wir unsere Zeit noch effizienter nutzen. Sie bieten aber die Chance, Verkehrsmittel flexibel zu nutzen und zu teilen.

102 Filme müssen reisen

Was haben Weltraumabenteuer mit Massentourismus, was das Berner Oberland mit »Bollywood« zu tun? Die Bezüge zwischen Kino und Mobilität sind vielfältig; sie erschließen sich nicht nur über die Faszination der Filmemacher für die unerschöpflichen Möglichkeiten technischer Vehikel. Ein Streifzug durch die Geschichte der bewegten Bilder und ihrer Bezüge zur realen Welt.



Wählermobilität – Spiegel für Wandel der Gesellschaft

Wähler gelten heute als unberechenbar, egoistisch, launisch, aber auch als empfänglich gegenüber den Lockrufen populistischer Alternativen. Die großen Volksparteien haben viele ihrer loyalen Anhänger verloren. Was hat dazu beigetragen, dass die Mobilität der Wähler in den vergangenen Jahren stetig gewachsen ist?

122



Elektromobilität

- Die Stärke der Elektromobilität erschwert auch ihren Start 80 Joachim Pietzsch

- Elektromobile Konzepte für die Städte der Zukunft 85 Jutta Deffner
Tomas Hefter

- E-Bikes sorgen für eine kleine Revolution 89 Steffi Schubert
Thomas Prill

Zukunftsvisionen

- Frankfurt im Jahr 2050: Eine grüne und autofreie Stadt? 93 Melanie Gärtner

- Visionen des urbanen Transports in den Megacities der Zukunft 96 Jeffrey Kenworthy

- Unterwegs in physischen und virtuellen Welten 99 Barbara Lenz

Kultur unterwegs

- Filme müssen reisen – Über die drei Mobilitäten des Kinos 102 Vinzenz Hediger

- Jules Vernes »Außergewöhnliche Reisen« 106 Anne Hardy

- Unterwegs: Schriftstellerinnen schreiben über das Reisen 111 Carola Hilmes
Kalina Kupczynska

- Mobilität im Musiktheater: Von reisenden Sängern und Werken 117 Thomas Betzwieser

Mobile Gesellschaft

- Wählermobilität und Wandel der Gesellschaft 122 Sigrid Roßteutscher

- Im Alter: Wenn das Quartier wichtiger wird 127 Frank Oswald

- Pendler zwischen den Welten: Besserer Verdienst und attraktivere Arbeitsplätze fördern Mobilität 131 Christa Larsen
Oliver Lauxen
Oliver Nüchter
Claudia Knobel

Das nächste Mal

- Vorschau, Impressum, Bildnachweis 136



Andere Zeiten

Mit einem Fahrrad ohne Gangschaltung und einfacher Rücktrittbremse überquerte Eugen Schreiber, der Großvater unseres Grafikers, im August 1953 die Alpen. Korrekt gekleidet und frohen Mutes radelte er über den San Bernadino Pass nach Italien oder „schnell mal“ am Wochenende von Stuttgart an den Bodensee. Tja, damals waren die Menschen noch aus anderem Holz geschnitzt. Heute würden wir das nicht wagen ohne atmungsaktive, wetterfeste Kleidung, isotonische Drinks mit Pipeline im Rucksack, einem GPS-System und vor allem einem technisch hoch aufgerüsteten Rad. Und während heute unsere Reisevorbereitungen im Outdoor-Laden und beim Fitness-Training beginnen, war es damals am wichtigsten, respektabel auszusehen: Man hatte Hose und Hemd für die Wochentage (und das war in Eugens Fall der Blaue Anton) und etwas »Besseres« für den Sonntag und wenn man unterwegs war. Übrigens: Das Fahrrad wurde erst 20 Jahre später von einem Enkel Eugens zu Schrott gefahren.

»Gut geplante Städte sollten menschen- und nicht autogerecht sein«



Im Interview mit Dr. Anne Hardy wagt RMV-Stiftungsprofessor Martin Lanzendorf einen Blick in die Zukunft: Die flexible, zweckangepasste Wahl von Verkehrsmitteln ist die Regel und wird durch die Vernetzung mit Smartphones erleichtert, Radfahrer und Fußgänger erobern die Straße zurück – und die Goethe-Universität entwickelt neue Initiativen im Mobilitäts- und Energiemanagement.

Hardy: Herr Lanzendorf, welche Art der Fortbewegung gefällt Ihnen persönlich am besten?

Lanzendorf: Ich bin gerne mit dem Fahrrad unterwegs.

Hardy: Sie haben in den vergangenen Jahren Beharrungen und Änderungen im Verkehrsverhalten erforscht, indem Sie Menschen über ihre Mobilitätsbiografien – ihr Mobilitätsverhalten im Lebensverlauf – befragten. Wie sind Sie darauf gekommen?

Lanzendorf: Die Idee für diese Forschung geht zurück auf die Zeit, als ich am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie beschäftigt war, und wir uns gefragt

haben, wie man Verkehrsverhalten nachhaltiger gestalten kann. Das war Ende der 1990er Jahre. Es gab die Beobachtung, dass Menschen in vergleichbaren sozialen Situationen vollkommen verschiedene Verkehrsmittel benutzen. Nehmen wir zwei benachbart wohnende Familien in ähnlicher Lebenslage, also gleich alte Kinder, gleiche Berufe etc. Die eine Familie macht alles mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln, die Nachbarn benutzen nur den Pkw. Beide Familien haben sehr gut nachvollziehbare Gründe für ihr heutiges Handeln, die eine zukünftige Veränderung ihres Verkehrsverhaltens weitgehend ausschließen. Mich interessierte deshalb: Warum hat sich das so unterschiedlich ent-

wickelt bei den beiden Familien, zu welchen Zeitpunkten gab es wichtige Veränderungen von mobilitätsbezogenen Alltagsroutinen, und welche Rolle spielten dafür sogenannte Schlüsselereignisse im Lebensverlauf? Es zeigte sich, dass es im Lebensverlauf Umbruchsituationen gibt, die mit Kontextveränderungen einhergehen und die sich zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens nutzen lassen.

Hardy: Was Sie machen, hört sich nicht nach klassischer Verkehrsforschung an, sondern nach einer sozialwissenschaftlich orientierten Mobilitätsforschung. Können Sie die wesentlichen Unterschiede zwischen beiden Ansätzen erklären?

Verkehr darf nicht beliebig vermehrbar sein.

Lanzendorf: Ja, obwohl ich glaube, dass sie immer mehr verschwimmen. Klassische Verkehrsforschung fragt: Mit welchen Verkehrsmitteln sind Menschen unterwegs? Wohin bewegen sie sich? Und wie können wir dafür genügend Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen? Irgendwann kam man aber zu der Erkenntnis, dass es so nicht weitergeht: Verkehr darf nicht beliebig vermehrbar sein, wenn wir die negativen ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen motorisierten Verkehrs in Grenzen halten wollen.

Das hat zu neuen Fragen geführt, insbesondere, ob immer weitere Distanzen wirklich notwendig und gut sind: Was motiviert oder

zwingt die Menschen, unterwegs zu sein? Wie gehört Mobilität zum Alltagshandeln? Gibt es Alternativen zum stetigen Weiterwachsen von Verkehr und Flächenzersiedlung? Und, wenn ja, wie kann man das Handeln der Menschen beeinflussen?

Der wesentliche Unterschied ist, dass Mobilitätsforschung einen breiteren Blickwinkel einnimmt, weil Verkehr nicht mehr als etwas notwendigerweise Gegebenes – und häufig positiv Bewertetes – hingenommen wird, sondern vielmehr die Ursachen von Verkehrsentstehung systematisch analysiert und in den Blick genommen werden, bevor Maßnahmen ergriffen werden. Und die Maßnahmen, um die es uns geht, sind eben nicht in erster Linie neue Technologien und Bauwerke, sondern wesentlich differenziertere, zielgruppenspezifische Optionen, die häufig unter dem Begriff Mobilitätsmanagement zusammengefasst werden. Kerngedanke ist dabei, die Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel gezielt und kreativ zu informieren, zum Beispiel auch über Alternativen zum aktuell genutzten Verkehrsmittel.

Hardy: Ihre Professur ist 2008 vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) gestiftet worden. Welches Interesse haben die Stifter an Ihrer Forschung?

Lanzendorf: Die Stifter sind natürlich erst einmal daran interessiert, dass diese Art der Forschung und Lehre überhaupt in Gang kommt, damit dann auch entsprechende Fragestellungen bearbeitet und anwendungsorientierte Lösungen gesucht werden können. Dann ist ihnen auch die Qualifizierung des Nachwuchses der Mobilitätsbranche mit dem oben angedeuteten Verständnis von Mobilitätsmanagement wichtig. Solche Qualifikationen sind auf dem Arbeitsmarkt gesucht, und es fällt den Unternehmen, Verwaltungen oder Forschungseinrichtungen häufig schwer, geeignete Bewerberinnen und Bewerber zu finden.

Und schließlich besteht natürlich auch das Interesse, in der Region Rhein-Main entsprechende Innovationen möglichst schnell

bekannt zu machen und umzusetzen, um damit den umfassenden Verkehrsproblemen der Metropolregion zu begegnen. Schon seit längerer Zeit wird im Rhein-Main-Gebiet sehr viel Innovatives in der Praxis ausprobiert, aber man braucht hierfür weitere Partner an den Hochschulen.

Hardy: Gibt es denn vergleichbare Professuren in Deutschland?

Lanzendorf: Eine Professur für Mobilitätsforschung gibt es bisher nirgendwo sonst, aber es gibt natürlich Professuren oder Arbeitsgruppen in Deutschland, die vergleichbare Schwerpunkte haben. In Dortmund, Dresden oder Hamburg-Harburg ist das beispielsweise der Fall, auch beim DLR, Institut für Verkehrsforschung, in Berlin.

Hardy: Und international?

Lanzendorf: Auch im internationalen Vergleich ist Frankfurt weit vorne. In England oder den Niederlanden gibt es Arbeitsgruppen, die vergleichbar ausgerichtet sind, andere Gruppen arbeiten inzwischen viel stärker sozialwissenschaftlich als zuvor.

Eine zunehmende Inter- beziehungsweise Transdisziplinarität unter Einbeziehung sozialwissenschaftlicher Disziplinen lässt sich generell feststellen. Auch profitiert die Forschungslandschaft von Strömungen in der Soziologie um John Urry, die mit dem New Mobilities Paradigm die Perspektive der klassischen Soziologie mit dem Ausblenden der Mobilitätsdimension kritisieren und stattdessen die Bedeutung mobiler Praktiken zur Erklärung heutiger Gesellschaften betonen. Letztlich ist das, was hier in Frankfurt passiert, ein Element im bunten Strauß der Mobilitätsforschung, der sich weltweit bildet und immer weiter ausdifferenziert.

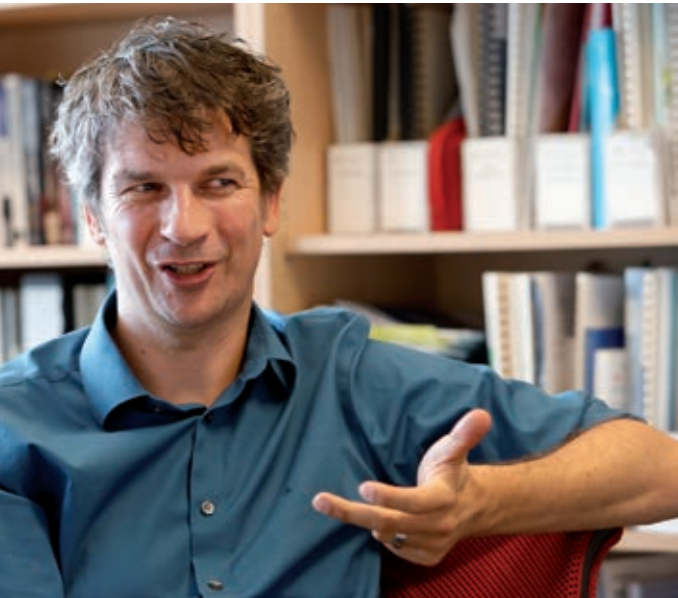
Automobile und Städte gehen nur schwer zusammen.

Hardy: Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Menschen seit dem Zweiten Weltkrieg verändert? Gab es da auch Umbruchsituationen wie zum Beispiel die Ölkrisen in den 1970er Jahren, oder auch neue Fortbewegungsmittel?

Lanzendorf: Entscheidend war die verbreitete Automobilisierung der Gesellschaft: Es gehörte immer mehr zum Alltag, einen privaten Pkw zu besitzen, und damit haben sich auch Siedlungsformen verändert. Entscheidend ist diese enge Wechselwirkung zwischen Siedlungsstrukturen, Mobilität und sozialer Praxis. Zum Beispiel wären Suburbanisierung und suburbane Lebensformen ohne privaten Pkw undenkbar. Die Automobilisierung ging jahrzehntelang Hand in Hand mit der Zerstörung von historisch gebauten Stadtstrukturen. Irgendwann merkte man: Automobile und Städte gehen nur schwer zusammen, gut geplante Städte sollten menschen- und nicht autogerecht sein, weil die Lebensqualität sich dadurch drastisch verschlechtert. Das zog in den 1970er und 1980er Jahren planerische Veränderungen nach sich. Man wandte sich ab von Leitbildern einer autogerechten Stadt. Die Ölkrisen spielen natürlich auch eine Rolle für das Mobilitätsverhalten. Ebenso das Aufkommen der Billigflugangebote. Die Entwicklung in den letzten Jahren ist bestimmt durch neue Kommunikationsmedien, zunächst das Internet, dann Handys und schließlich Smartphones. Sie verändern unsere Mobilität, wie wir gerade beobachten, sehr dynamisch.

Hardy: An welchen Projekten im Rhein-Main-Gebiet sind Sie beteiligt, und welche Ziele verfolgen Sie?





Lanzendorf: In fast allen unserer Projekte gibt es empirische Bausteine, die meistens in der Region Rhein-Main angesiedelt sind. Unser Ziel ist es aber, Mobilität besser zu verstehen und zu analysieren. Insofern geben wir wenige direkt umsetzbare planerische Ratschläge. In einem Modellprojekt zur Elektromobilität haben wir in der ersten Phase Pedelects erforscht. Wir wollten wissen, wie diese neuen, elektrounterstützten Fahrräder genutzt werden und warum es darum so einen Hype gibt. Wir haben dabei auch über die ökologischen Konsequenzen nachgedacht.

Mit unserer Forschung wollen wir auch einen Beitrag zur Entwicklung von Mobilität im Rhein-Main-Gebiet leisten.

In der zweiten Phase des Projekts beschäftigen wir uns gerade mit der Frage der Multimodalität: Wer nutzt verschiedene flexible Verkehrsmittel im Alltag? Wie wird sich das weiterentwickeln? Welche Menschen fragen solche Angebote nach? Das Erkenntnisinteresse ist immer ein allgemeines, gleichzeitig aber verbunden mit der Hoffnung, mit dieser Forschung auch einen Beitrag zur Entwicklung von Mobilität im Rhein-Main-Gebiet zu leisten. Konkret helfen wir auch dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, wenn er neue Mobilitätspakete beziehungsweise -angebote für sein elektronisches Ticket schnürt, also darüber nachdenkt, welche Zusatz-

leistungen zukünftig mit diesem Abo für den öffentlichen Verkehr verbunden werden können, oder wir überlegen für das Land Hessen, wie es Fahrradmobilität systematisch fördern oder Mobilitätsmanagement weiterentwickeln kann.

Übrigens spielen auch Studierende eine wichtige Rolle für die Kooperation zwischen universitärer Mobilitätsforschung mit den Praxispartnern in der Region Rhein-Main: Sie sammeln dort Erfahrungen als studentische Hilfskräfte, schreiben ihre Abschlussarbeiten in Kooperation oder profitieren, wenn die Praktiker über Lehraufträge ihre Erfahrungen in die Lehre am Institut für Human-geographie einbringen.

Hardy: Würde die Stadt Frankfurt bei Ihnen anfragen, wenn sie eine neue Straßenführung plant?

Lanzendorf: Hinsichtlich der Straßenführung wohl eher nicht, da wäre sie an der falschen Adresse. Aber es gibt relativ enge Kontakte über den Nachhaltigkeitsbeirat der Stadt Frankfurt, in dem ich Mitglied bin. Das Gremium hatte sich ursprünglich anlässlich der Bewerbung um den europäischen Green City Award gebildet, und da spielt derzeit das Thema Mobilitätsstrategie für Frankfurt eine große Rolle. Was sowohl die Stadt als auch uns als Arbeitsgruppe gerade sehr interessiert, ist die Zukunft der Fahrradmobilität in Frankfurt, dann auch die Frage, wie eine Kommune Mobilitätsmanagement institutionalisieren kann. Dafür müssen in der Verwaltung Personen abgestellt werden. Auch die weitere Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen wie »Call a Bike« oder das dynamische CarSharing ist ein Thema. Warum ist Frankfurt eine der wenigen Großstädte in Deutschland, die so etwas wie »Car2go« oder »Drive Now« noch nicht haben, obwohl es wahrscheinlich ökologisch ähnlich sinnvoll ist wie traditionelles CarSharing?

Hardy: Gibt es denn eine Stadt, deren Mobilitätskonzept schon nahe an Ihre Vorstellungen heranreicht?

Lanzendorf: Es gibt ganz viele Städte, die Vorreiter für jeweils spezifische Dinge sind. Anderer-

seits gibt es wohl keine Stadt, von der man sagen kann, die machen alles richtig. Das Beispiel der Stadt Zürich wird gerne zitiert, weil es dort eine übergreifende Mobilitätsstrategie gibt, die Fahrradfahren, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr und Pkws gleichermaßen umfasst und klare verkehrspolitische Ziele für die Stadt festschreibt. Auch hat sich Zürich zum Beispiel ambitionierte Klimaziele gesetzt. Dort kann man ziemlich viel lernen, sowohl über Konzeptionelles, Strategien des Marketings und Mobilitätsmanagements als auch über verkehrstechnische Details.

Einer der Gründe, dass wir den »Green City Award« nicht gewonnen haben, war wohl auch die Lärmbelastung durch den Flughafen.

Ein anderes Beispiel ist München mit seiner tollen Imagekampagne für das Fahrrad »Radlhauptstadt München«. Das können Sie sich auf YouTube anschauen. München hat auch Mobilitätsmanager in der Stadtverwaltung fest angestellt, und die können nachweisen, dass sie kosteneffizient arbeiten: Das Geld, das sie etwa in das Neubürger-Marketing investieren – unter anderem Informationen zu allen Verkehrsmitteln, eine Woche kostenloses Schnupperticket für den öffentlichen Verkehr – wird anschließend über Fahrgasteinnahmen wieder rausgeholt.

Das Vauban-Quartier in Freiburg mit seiner Ausrichtung auf autoreduziertes beziehungsweise autofreies Wohnen ist auch ein fantastischer Modellfall. Man kann die Kinder ohne Probleme auf der Straße spielen lassen, es gibt Lieferverkehr und CarSharing-Angebote. Vieles von dem, was seit Langem für eine innovative Stadt- und Verkehrsplanung gefordert ist, wird dort ausprobiert.

Hardy: Im April 2012 hat die Bundesregierung sogenannte Schaufensterregionen für die Elektromobilität eingerichtet. Hessen ist nicht dabei. Warum?

Lanzendorf: Woran genau es gelegen hat, ist schwer zu sagen. Ich glaube, Hessen hat sich sehr bemüht, aber letztlich ist es eine poli-

tische Entscheidung, was gefördert wird. Es gab eine starke Konkurrenz verschiedener Regionen, und da kann es immer passieren, dass man nicht erfolgreich ist.

Hardy: Den »Green City Award« haben wir auch nicht bekommen ...

Lanzendorf: Aber wir sind immerhin Zweiter geworden, worauf Frankfurt sehr stolz sein kann. Dass wir gegen Kopenhagen verlieren, war zu erwarten. Einer der Gründe war wohl auch die Lärmbelastung in der Region durch den Flughafen. Frankfurt hat dagegen argumentiert, dass es auf dem Weg zu einer »Green City« sei und hier auch ambitionierte Ziele für die Zukunft hat. Aber Kopenhagen spielt hier in einer anderen Liga, auf jeden Fall auch was den Verkehr betrifft.

Hardy: Also hat der Prozess trotzdem etwas angestoßen.

Lanzendorf: Ja, wir haben es geschafft, im Nachhaltigkeitsbeirat viele wichtige Player der Stadt zusammenzubringen. Nun müssen wir den Prozess am Laufen halten, was schwer ist, weil wir nicht mehr auf ein Ziel hinarbeiten können wie zuvor. Aber trotzdem soll es weitergehen.

Hardy: Wie beurteilen Sie die derzeitige politische Förderung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitäts-

strategien in Deutschland? Was ließe sich verbessern, auch in Bezug auf die Forschungsförderung?

Lanzendorf: Heute sind es in Deutschland in erster Linie Kommunen, die teils aufgrund finanzieller Zwänge, teils aufgrund besonders engagierter Einzelpersonen sehr viel machen. Ebenso wird dort gehandelt, wo die Probleme durch motorisierten Verkehr am stärksten sind. Dagegen gibt es auf der Bundesebene doch nur sehr wenig politische oder Forschungsinitiativen, um eine nachhaltigere Mobilität zu fördern. Das Bundesverkehrsministerium verfolgt leider weiterhin nur die Ziele Infrastrukturausbau,

Es ist katastrophal, was im Bereich der Forschungsförderung passiert.

-optimierung und Technologieförderung, derzeit vor allem zum Thema Elektromobilität. Es ist wirklich katastrophal, was da passiert. Ende der 1990er Jahre schien es da mal in eine andere Richtung zu gehen. Damals gab es über einige Jahre eine große Mobilitätsforschungsinitiative des Bundes, geleitet vom Forschungsministerium, die einiges von dem angestoßen hat, was wir heute als Mobilitätsforschung in Deutschland kennen.

Danach tat sich dann aber nicht mehr viel. Ganz im Gegenteil. Derzeit gibt es auf Bundesebene

vier Ministerien – Verkehr, Forschung, Wirtschaft und Umwelt –, die sich um Mobilitätsforschung kümmern könnten, es aber letztlich aus verschiedenen Gründen nicht tun: das Verkehrsministerium verstand sich schon immer als Verkehrsinfrastruktur- und Bauministerium, dort ist wenig Grundlagenforschung angesiedelt; das Forschungsministerium musste die Zuständigkeit für Mobilitätsforschung abgeben an das Wirtschaftsministerium, welches sich aber vor allem für Themen der Wirtschaftsförderung – in Deutschland ist das beim Verkehr in erster Linie motorisierter Verkehr – zuständig fühlt und nicht viel mit Mobilitätsforschung anfangen kann; und schließlich macht das Umweltministerium kaum Forschung. Selbst wenn es wollte, darf es im Sinne der Ressortzuständigkeiten allenfalls die umweltrelevanten Aspekte erforschen lassen.

Interessanterweise gab es im Dezember 2012 eine kleine Anfrage im Deutschen Bundestag, wie es eigentlich mit der Mobilitätsforschung in Deutschland bestellt sei und wie es damit weitergehen solle. Das Ergebnis war mehr oder weniger, dass eine Strategie dazu fehlt. Man kann nur hoffen, dass sich in der nächsten Legislaturperiode ein bisschen mehr tut.

Hardy: Die Landesregierung setzt im Transfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft auf das Konzept, Kompetenzen unter einem Dach zu bündeln und Kooperationspartner besonders zu fördern – wie im House of Finance. Am Frankfurter Flughafen entsteht auf Initiative des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt gerade das »House of Logistics and Mobility«, kurz HOLM. Im Mai 2013 war das Richtfest. Wie entwickelt sich die Kooperation der Uni mit dem HOLM?

Lanzendorf: Die Idee, mit dem HOLM den Austausch verschiedener Akteure aus Privatwirtschaft, Öffentlichen Unternehmen und Wissenschaft zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen zu fördern, ist zunächst einmal ausdrücklich zu begrüßen. Eines der Probleme für die Goethe-Universität bei HOLM ist jedoch, dass zwar die Gebäudeinfrastruktur finanziert wird, es aber noch unklar ist, ob



es auch Finanzierungen für Forschungsprojekte gibt. Die Idee ist, dass sowohl Unternehmen als auch Forschungsgruppen dort Räume mieten, sich treffen und gemeinsam Ideen entwickeln, aber natürlich ist es für Unternehmen wesentlich einfacher, eine Dependence aufzumachen und ihr bestimmte Aufgaben zuzuweisen. Eine Universität funktioniert bei anwendungsorientierter Forschung doch eher über finanzierte Drittmittelprojekte. Und ohne solche gibt es wenig Möglichkeiten, im HOLM vor Ort zu arbeiten. Im Moment warten wir noch auf die Vorgaben des Landes zu diesem Punkt.

Hardy: Ziel einer ressourcenschonenden Mobilität in der Stadt ist die flexible Wahl von Transportmitteln. Wie stellt sich die Situation in Frankfurt dar? Gibt es genügend Angebote, und werden diese auch im gewünschten Umfang genutzt?



Lanzendorf: Ja, Frankfurt hat auf jeden Fall hervorragende Angebote, gerade auch, weil es eine vergleichbar dicht bebaute Stadt ist. Sie können viele Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Auch haben Sie ein hervorragendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sowie an Straßen. Diese Vielfalt wirft aber auch Probleme auf, weil die Nutzung vieler dieser Verkehrsmittel nicht miteinander verträglich ist. Beispielsweise will die Stadt erreichen, dass mehr Menschen das Fahrrad nutzen. Dann ist der hohe Autoverkehr aber ein Problem, denn an irgend-

einer Stelle muss ich Platz von den Autos wegnehmen und ihn Radfahrern, Fußgängern, Busspuren oder auch CarSharing-Angeboten zur Verfügung stellen.

Hardy: In den Stau-Simulationen der Wirtschaftsinformatiker werden Fahrradfahrer als Hindernisse für den Autoverkehr behandelt, weil man sie nicht immer überholen kann und sie somit den Verkehr bremsen.

Lanzendorf: Ja, das glaube ich gerne. Dieses Denken war lange Zeit charakteristisch für die Arbeit von Verkehrsplanern. Das ist heute sicher nicht mehr so grundsätzlich der Fall, aber es prägt sicher auch heute noch die Alltagsarbeit der Straßenverkehrsverwaltungen.

Ich glaube, es gibt sogar noch etwas Schlimmeres für diese Simulationen und die Autoverkehrsplaner: Fußgänger und Zebrastreifen. Wenn Fußgänger unregelt die Straße überqueren, stört das die grüne Welle beziehungsweise den Autoverkehrsfluss, weshalb – zum Teil mit abstrusen Argumenten – jahrzehntelang Ampeln und andere Querungshindernisse Fußgänger disziplinieren sollten. Für Simulationen wäre es demnach eigentlich am besten, wenn der Verkehr in Städten nicht ständig von Menschen gestört würde.

Für Fußgänger ist es auch unangenehm, an Ampeln und damit im Stau zu stehen.

Übrigens wird in den Simulationen wohl in erster Linie von Autoverkehr geredet, wenn von Verkehr und Stau geredet wird. Aber es gibt auch anderen Verkehr, zum Beispiel den Fuß- oder Radverkehr. Für Fußgänger ist es übrigens auch unangenehm, an Ampeln und damit im Stau zu stehen, nämlich im Fußgängerstau. Den könnte man aber auch leicht beseitigen: Wenn es deutlich weniger Autos in den Straßen gäbe.

Hardy: Sie beschäftigen sich mit Siedlungsstrukturen. Was haben die mit der Verkehrsplanung zu tun?

Lanzendorf: Geeignete Siedlungsstrukturen sind eine zentrale Voraussetzung dafür, wenig Verkehr zu

verursachen. In manchen Städten Nordamerikas, wie Atlanta, gibt es extrem niedrige Siedlungsdichten, viele Einfamilienhäuser, da sind öffentlicher Verkehr oder nicht motorisierte Mobilität kaum zu realisieren. Zufußgehen scheidet schon aus Sicherheitsgründen aus, meistens gibt es gar keinen Bürgersteig, aber auch, weil die Distanzen für Einkäufe oder Arbeitswege zu groß sind. Das heißt, über Siedlungsstrukturen können wir wesentlich Voraussetzungen dafür schaffen, dass Privatpersonen ihre Mobilitätsform flexibel wählen können.

Aus verkehrstechnischer Sicht sind verdichtete, innenstadtnahe Wohngebiete natürlich toll, aber da können nicht alle leben. Man kann Siedlungsschwerpunkte in der Region verstärken, die besonders gut und einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, idealerweise im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen.

Hardy: So wachsen die Metropolen ja eigentlich auch.

Lanzendorf: Ja, so ist die Theorie der Planer. Aber in der Realität wachsen Städte auch dort, wo Oberbürgermeister billige Grundstücke versprochen haben oder günstige Gewerbesteuerätze.

Hardy: Aber nun gibt es ja auch in Deutschland ländliche Räume. Gibt es dort denn überhaupt Alternativen zum eigenen Pkw?

Lanzendorf: Wir schauen uns auch ländliche Räume an und überlegen, wie man dort Mobilität organisieren kann. Sind Alternativen zum privaten PKW denkbar? Im Odenwaldkreis hatten wir ein Projekt, in dem es darum ging, das Angebot des öffentlichen Verkehrs durch Mitfahrgelegenheiten zu stärken. Sie stehen dort an der Straße und wissen, der Bus kommt zweimal am Tag, aber während Sie da stehen, fahren fünf Autos an Ihnen vorbei. Könnte Sie nicht eines davon mitnehmen?

Hardy: Funktioniert das über Smartphone?

Lanzendorf: Zurzeit gibt es viele Ideen, aber wir sind noch in einer Phase des Experimentierens. Bei dem System Fliinc aus Darmstadt

haben Sie zum Beispiel eine App auf dem Smartphone. Sie können Ihren Standort angeben und sagen, dass Sie mitgenommen werden möchten. Idealerweise haben viele Autofahrer dieselbe App und melden sich dann. Aber man braucht eine kritische Masse dafür, und momentan haben nicht alle ein Smartphone. In einem anderen Projekt im Werra-Meißner-Kreis wird derzeit versucht, die Angebote in das Auskunftssystem der öffentlichen Verkehrsbetriebe aufzunehmen.

Hardy: Kommen wir zur Uni als Arbeitgeber. Seit 2008 gibt es für die Mitarbeiter ein Jobticket, und die Studierenden können für 190 Euro im Semester alle öffentlichen Verkehrsmittel im Rhein-Main-Verkehrsverbund nutzen, eine Erweiterung für Nordhessen gibt es für fünf Euro. Was könnte die Uni noch tun, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern?

Lanzendorf: Da gibt es einige Ideen. Erst mal ist es natürlich toll, dass die Uni das Job- und Semesterticket hat. Die Goethe-Universität war ja der erste öffentliche Arbeitgeber in Hessen, der so ein Angebot gemacht hat. Aber ich würde mir wünschen, dass die Goethe-Universität ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement aufbaut, so wie viele Unternehmen das inzwischen tun. Weil es für die Uni wahrscheinlich schwierig ist, jemanden nur für Mobilitätsmanagement einzustellen, würde ich vorschlagen, dass derjenige sich auch um Umweltmanagement kümmert und sich mit allen Fragen zum Thema Ökologie befasst. Auch zum Beispiel im Energiebereich besteht ein großer Handlungsbedarf, um hier Kosten der Goethe-Universität zu senken. Im Mobilitätsbereich könnte man sich über Dienstreisen Gedanken machen, etwa die Unterstützung der Bahn-Card Business. Man könnte auch eine systematische Fahrradverkehrsförderung planen. Mit dem Umzug auf den Campus Westend bieten sich hier sicher interessante Möglichkeiten.

Hardy: Was würde denn alles dazugehören? Überdachte Fahrradständer, Umkleiden und Duschen, eine Reparaturwerkstatt?

Lanzendorf: Ja, genau. Aber auch, sich Gedanken zu machen über die Wege, wie wir den Campus von zu Hause erreichen. Wo gibt es Engpässe, wo kann man Radwege verbessern? Man könnte auch über den Fuhrpark der Uni nachdenken. Muss die Uni alle Fahrzeuge besitzen, oder könnte sie auch mit einem CarSharing-Unternehmen kooperieren? Es gibt private Unternehmen, die ihr Fuhrparkmanagement ausgliedert haben, wodurch die Fahrzeuge zum Beispiel am Wochenende auch für private Nutzungen zur Verfügung stehen. Da gibt es eine Fülle von Möglichkeiten.

Hardy: Wenn man denn eine Stelle dafür hätte.

Lanzendorf: Nicht unbedingt. Eine Person kann das ja nicht allein machen, sie kann nur Projekte initiieren. Am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung in Leipzig, UFZ, wo ich vorher gearbeitet habe, gab es einen ehrenamtlichen Umweltmanager. Soweit ich weiß, wurde er zur Hälfte von seiner Tätigkeit freigestellt. Zu Anfang wurde erst mal ein großer Ideen-Wettbewerb für Umweltmanagement am UFZ organisiert. Es kamen einige Hundert Vorschläge, unter denen systematisch die besten Ideen ausgewählt wurden.

Hardy: Und dann gab es auch das Budget dafür, die Ideen umzusetzen?

Lanzendorf: Es kann ja durchaus lukrativ sein, so etwas umzusetzen. Für die Goethe-Universität ist zum Beispiel das Parken bei den Neubauten im Westend mit Sicherheit ein großer Kostenfaktor. Man kann dadurch, dass man Mobilitätsmanagement betreibt, und das ist auch die Motivation vieler großer Unternehmen, dazu beitragen, dass weniger Mitarbeiter mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommen und man deswegen nicht so viele Parkplätze vorhalten muss.

Es ist aber auch ein Imagefaktor, wenn die Goethe-Universität versucht, ihrer Verantwortung als Verkehrserzeuger gerecht zu werden. Das hat auch Auswirkungen auf die Corporate Identity. Wir könnten einmal im Jahr eine Kampagne machen, zum Beispiel:



Aus welchem Institut fahren die meisten Mitglieder mit dem Rad zur Arbeit? Das muss spielerisch sein, soll Spaß machen. Manchmal braucht es nur einen kleinen Anstoß, um Leute dazu anzuregen, etwas zu realisieren, was sie schon immer mal ausprobieren wollten. So funktioniert Mobilitätsmanagement eigentlich.

Es ist auch ein Imagefaktor, wenn die Goethe-Universität versucht, ihrer Verantwortung als Verkehrserzeuger gerecht zu werden.

Ich könnte mir vorstellen, dass es auch an der Uni Leute gibt, die ehrenamtlich an so etwas Interesse hätten oder einen Teil ihrer Arbeitszeit dazu verwenden würden, Input zu liefern. Wir würden bestimmt auch dazu beitragen. Da gäbe es viel Potenzial. Der AStA macht ja auch viel, zum Beispiel das »Call a Bike«, bei dem die Studierenden die ersten 45 Minuten kostenlos fahren dürfen. Die Studierenden sind generell ziemlich offen für Umwelt- und Sozialinitia-

Die Zukunft der bewegten Welt Bei den ScienceTours erforschen Jugendliche nachhaltige Mobilität



Wie viel Platz bietet die Bockenheimer Warte in Frankfurt jeweils für Fußgänger, Fahrradfahrer, Busse und Autos? Wie beeinflusst der wachsende Verkehr unser Leben? Ist es nachhaltig, auch weite Strecken zu laufen? Fragen wie diese, mit denen sich Mobilitäts-Forscherinnen und -Forscher unter anderem beschäftigen, stellen bei den ScienceTours Schülerinnen und Schüler. Das Schul-Projekt der Goethe-Universität ermöglicht Jugendlichen der Sekundarstufe I forschendes Lernen: Bei eigenständigen Entdeckungen erhalten sie Einblick, wie Wissenschaftler Fragestellungen entwickeln und mit welchen Methoden sie

»Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute unterwegs?« Am Verkehrsknotenpunkt der Bockenheimer Warte befragen die Jugendlichen während der ScienceTour Passantinnen und Passanten zu ihrem Mobilitätsverhalten.

ihre Hypothesen überprüfen. Zu vier verschiedenen Forschungsfeldern werden bisher Touren angeboten: Neben Mobilität sind es Biodiversität, Verhalten von Tieren sowie Wirtschaft. Die Exkursionen führen die Schülerinnen und Schüler an Lernorte außerhalb der Schule – bei der Tour »Bewegte Welt – Mobilität nachhaltig gestalten« an den Verkehrsknotenpunkt der Bockenheimer Warte. Gemeinsam mit Wissenschaftlerinnen und Studierenden erkunden sie die Bedingungen und Auswirkungen von Verkehr und erforschen das Fortbewegungsverhalten in Frankfurt, der Hauptstadt der Mobilität.

»Mobilität bildet die Grundlage persönlicher Freiheit und ermöglicht Wirtschaftswachstum. Zugleich müssen Abgase und Lärm verringert werden. Wir untersuchen mit den Schulklassen, was nachhaltige Mobilität eigentlich bedeutet – sowohl wissenschaftlich auf ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Ebene als auch ganz praktisch«, berichtet Prof. Martin Lanzendorf. Er hat an der Goethe-Universität die Stiftungsprofessur für Mobilitätsforschung inne und die Thementour gemeinsam mit Prof. Antje Schlottmann, Juniorprofessorin für Geographie und ihre Didaktik am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität, und den wissenschaftlichen Mit-

tiven, da hat man große Unterstützung, und das könnte dazu führen, den Zusammenhalt an der Goethe-Universität zu stärken.

Hardy: Ist das auch das Ziel Ihres Projektseminars »Mobilitätsmanagement am Campus Westend«?

Lanzendorf: Ja, mit dem Seminar versuchen wir, den Weg zu bereiten. Wir werden am Campus Westend eine Befragung zu verschiedenen Mobilitätsaspekten machen mit dem Ziel, Veränderungen zu initiieren. Nehmen wir beispielsweise den Fußweg von der U-Bahn Station Holzhausenstraße zur Uni, auf dem regelmäßig große Fußgänger-Massen die Hansaallee überqueren. An der Stelle müsste man als Verkehrsplaner sagen: OK, da ist zwar eine Ampel 50 Meter weiter, aber die Fußgänger laufen alle kreuz und quer und wir wollen nicht riskieren, dass wir pro Jahr zwei Studierende

beim Überqueren verlieren. Jetzt machen wir einen Zebrastreifen dahin. Die Uni-Leitung müsste der Stadt mitteilen, dass die aktuellen Verkehrsverhältnisse dort zu

Junge Erwachsene sind nicht mehr so auf Pkws fixiert wie in der Vergangenheit.

einem Unfallschwerpunkt führen können. Als die Kreuzung geplant wurde, hat keiner geahnt, dass da mal jeden Morgen Tausende Studis überlaufen würden.

Hardy: Und wann startet das Seminar?

Lanzendorf: Es geht im Wintersemester los, über zwei Semester. Eigentlich muss Mobilitätsmanagement aber professionell gemacht werden. Es gibt ja durchaus Rahmenprogramme, die Gelder für so etwas zur Verfügung stellen, wie

»effizient mobil«, ein bundesweites Programm, das auch hier in Hessen über die ivm GmbH koordiniert wurde. Die TU Darmstadt ist in dem Bereich zum Beispiel sehr aktiv. Sie hat bereits ein professionelles Mobilitätsmanagement initiiert. Mit den Erfahrungen aus Darmstadt und der Begleitung durch die ivm GmbH könnte man sicher schrittweise zu einer Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements auch an der Goethe-Universität kommen. Bisher tut die Goethe-Universität hier relativ wenig.

Hardy: Welche Veränderungen im Bereich Mobilität würden Sie gerne während Ihres Berufslebens noch erleben?

Lanzendorf: Ich glaube, dass wir gerade eine sehr spannende Zeit erleben mit vielen Veränderungen im Zusammenhang mit dem Handy und Smartphone. Information und Kommunikation spielen eine

arbeiterinnen Annika Busch-Geertsema und Eva Nöthen entwickelt. »Wir wollen die Jugendlichen dahin führen, Handlungszusammenhänge zu verstehen und umweltverträgliche Lebensweisen zu erkennen. Dabei möchte ich die Schülerinnen und Schüler dafür gewinnen, mit offenen Augen in die Welt zu schauen und viel zu fragen – und zu hinterfragen«, betont Schlottmann.

Während des Exkursionstages übernehmen Lehramts-Studierende der Goethe-Universität den Unterricht. Sie nutzen diese Möglichkeit, um frühzeitig pädagogische Erfahrung zu sammeln. Zunächst entwickeln die Schülerinnen und Schüler einen Fragebogen, mit dem sie sich dann an der Bockenheimer Warte an Passanten richten. Erst meist noch schüchtern, dann immer selbstsicherer wollen die jungen Forscher wissen: »Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier hergekommen? Warum haben Sie sich so entschieden?« Zurück im Seminarraum sind Genauigkeit und Durchhaltevermögen gefragt: Die Schüler werten unter Anleitung des Wissenschaftler-Teams ihre Befragung statistisch aus und halten die Ergebnisse grafisch in Tortendiagrammen fest. Die Kleingruppen präsentieren und diskutieren anschließend ihre hochaktuellen Forschungserkenntnisse. Ein World-Café bietet abschließend Raum für Selbstreflexion zum eigenen Mobilitätsverhalten und für Visionen: Wie werden wir uns wohl in 50 Jahren fortbewegen?

Bei den verschiedenen Thementouren arbeiten die ScienceTours eng mit Projektpartnern wie dem

Grünflächenamt der Stadt Frankfurt, dem Kronberger Opel-Zoo und der Industrie- und Handelskammer zusammen. Die Schirmherrschaft für das Projekt hat Stadträtin Sarah Sorge, Dezernentin für Bildung und Frauen, übernommen. Gefördert wurde das Projekt von der Stiftung Polytechnische Gesellschaft Frankfurt am Main, der Stiftung Flughafen Frankfurt/Main für die Region und der Vereinigung von Freunden und Förderern der Goethe-Universität. Auch im Rahmen des Wissenschaftsjahres 2012 zum Thema Nachhaltigkeit wurden die ScienceTours als Projektpartner unterstützt. Für eine Fortführung der ScienceTours, die die bisherigen Angebote der Goethe-Universität an Kinder und Jugendliche für die mittlere Altersklasse komplettieren, sind künftig weitere Projektpaten und Spenden nötig. Ziel ist es, gemeinsam mit den Jugendlichen dazu beizutragen, Mobilität in Zukunft nachhaltiger zu gestalten – sei es als Forscherin, Erfinder oder Bürger.

Stephanie C. Mayer-Bömoser, M.A., 35, ist Projektleiterin der ScienceTours. Nach dem Studium der Deutschen Philologie, Mittleren und Neueren Geschichte sowie Publizistik und Kommunikationswissenschaft in Göttingen und dem Fortbildungsprogramm »Buch- und Medienpraxis« in Frankfurt arbeitete sie als freie Wissenschaftsjournalistin und Redakteurin. Seit 2012 ist sie Referentin für Interne Kommunikation in der Abteilung Marketing und Kommunikation der Goethe-Universität.

Weitere Informationen: www.sciencetours.de

zunehmende Rolle und beeinflussen die alltägliche Mobilität. Wir sehen, dass junge Erwachsene nicht mehr so auf Pkws fixiert sind wie in der Vergangenheit. Ich vermute, es hat viel damit zu tun, dass das Statussymbol Auto an Wert verliert. Es gibt eine neue Vielfalt von Mobilitätsoptionen, die das Automobil ersetzt.

Hardy: Achten Sie in Ihrem Alltag auf Entschleunigung?

Lanzendorf: Ja, natürlich ist eine meiner Motivationen für meine Forschung auch, dass ich mich entsprechend fortbewege, aber es ist bestimmt nicht mehr so wie vor 10, 20 Jahren, als ich häufiger Fahrrad gefahren bin, weniger weite Strecken zurücklegte und auch weniger geflogen bin. Zum Wissenschaftler-Dasein gehört auch das Zurücklegen gewisser Distanzen. Ein Aspekt meiner privaten Entschleunigung ist, dass ich nur Teilzeit arbeite, nur

drei Viertel der Zeit, weil ich glaube, dass ich meinen Kindern sonst nicht gerecht werden kann.

Hardy: Das geht als Professor?

Lanzendorf: Es ist immer wieder ein harter Kampf. Aber ich weiß

aus meiner Zeit in den Niederlanden, dass Teilzeitarbeit an Universitäten auch für Väter mit Kindern – und eben nicht nur für Mütter – etwas Alltägliches werden kann. Das wünsche ich mir in Zukunft auch von deutschen Universitäten und Arbeitgebern. ♦



Zur Person

Prof. Dr. Martin Lanzendorf, 47, hat in Bonn Mathematik und Geographie studiert. Seine Dissertation erstellte er am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und wurde dafür an der Universität Trier promoviert. Anschließend war er Postdoc am Urban Research Center der Universität Utrecht (Niederlande) und als Juniorprofessor für Nachhaltige Mobilität gleichzeitig am Helmholtz Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Leipzig, sowie am Geographischen Institut der Universität Leipzig tätig. Seit Ende 2008 ist er Professor für Mobilitätsforschung am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität.

Die Professur wurde eingerichtet durch eine Stiftung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain).

lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de
www.humangeographie.de/lanzendorf
www.humangeographie.de/mobilitaet



Stau in der Stadt.

Staus vermeiden, Abgase reduzieren

Simulationen optimieren Verkehrsleitstrategien

Frankfurt, an einem gewöhnlichen Morgen gegen 8:00 Uhr: Von Osten strömen zahlreiche Pendler über die A 66 in Richtung Innenstadt. Spätestens »Am Erlenbruch« kommt es zu Staus und zäh fließendem Verkehr. Frankfurter Informatiker können diese Staus mithilfe eines Simulationssystems vorhersagen. Mehr noch: Sie berechnen den Ausstoß von Schadstoffen und deren Verteilung über das Stadtgebiet. Ziel ist die Optimierung von Verkehrsleitstrategien.

von Jörg
Dallmeyer und
Andreas Lattner

Die Straßennetze in Großstädten wie Frankfurt sind häufig überlastet. Was für die Autofahrer ein Ärgernis und für die Anwohner eine Belastung ist, bringt auch wirtschaftliche und gesundheitliche Probleme mit sich: Im Stop-and-go-Verkehr erhöhen sich sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch die erzeugten Abgase. Da es aus ökonomischen Gründen meist nicht möglich und aus ökologischen Gründen auch nicht wünschenswert ist, neue Straßen zu bauen oder bestehende um zusätzliche Spuren zu erweitern, sind verbesserte Verkehrsleitstrategien das Mittel der Wahl. Wegen ihrer hohen Kosten und Risiken können sie nicht direkt in einer Stadt getestet werden. An dieser Stelle setzen Computersimulationen von Verkehrsszenarien an.

Eine realistische Simulation des urbanen Verkehrs versucht, relevante Teilaspekte der Realität nachzubilden. Ist das gelungen, können zukünftige Situationen abgeschätzt werden. Die Herausforderung besteht bei einem Szenario mit einer Stadt der Größe Frank-

furts am Main in der Modellierung der Wechselwirkungen zwischen Autos, Fahrradfahrern und Fußgängern. Fahrräder fahren langsamer als Autos, können aber dort, wo es keine Fahrradwege gibt, je nach Verkehrssituation nicht immer überholt werden. Ebenso zwingen Fußgänger-Ampeln den Autoverkehr zum Halten. Busse und oberirdisch fahrende U-Bahnen verringern zwar die Zahl der Pkws auf der Straße, behindern andererseits aber den Autoverkehr, wenn sie an Haltestellen nicht überholt werden können. Einen großen Einfluss auf die Entstehung von Staus haben außerdem Ampelschaltungen, vor allem entlang großer Ausfallstraßen.

Jeder Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger wird simuliert

Zusätzlich muss ein Szenario mit vielen tausend Verkehrsteilnehmern in einem Straßennetz dieser Größenordnung simuliert werden können. Die Modelle sollten das Fahrverhalten und die Verkehrsnachfrage

in der Region realistisch abbilden. Um möglichst umweltfreundliche Verkehrsleitstrategien ermitteln zu können, muss die Simulation auch Schadstoffemissionen über große geographische und zeitliche Bereiche berechnen können. Schließlich interessieren auch die Auswirkungen nicht regelkonformen Verhaltens. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsteilnehmer als eigener Akteur simuliert werden muss.

Eine manuelle Modellierung des Raums um Frankfurt am Main ist wegen seiner Größe zu zeitaufwendig. Daher entwickelte die Arbeitsgruppe für Wirtschaftsinformatik und Simulation ein Verkehrssimulationssystem, welches das Straßennetz automatisiert aus Kartenmaterial extrahiert. MAINSIM (**M**ultimodale **I**nnerstädtische Straßenverkehrss**im**ulation) verwendet lizenzkostenfreies Kartenmaterial von OpenStreet-Map (OSM), bei dem jedermann kartografieren kann. Aufgrund der freiwilligen und unvergüteten Arbeit zur Erfassung von Straßenkarten verhält sich das Projekt hinsichtlich des Wachstums und seiner Qualität ähnlich zur Online-Enzyklopädie Wikipedia. MAINSIM kann OSM-Kartenmaterial automatisiert in ein zur Simulation geeignetes Format konvertieren.

Nach dem Einlesen wird das Kartenmaterial zur weiteren Analyse in verschiedene Ebenen aufgeteilt. Das Programm berechnet einen einfachen Graph, der an-

☉ Auf den Punkt gebracht

- Simulationen helfen, die Entstehung von Staus zu verstehen und Maßnahmen zu ihrer Vermeidung zu testen.
- Die Software MAINSIM kann das Straßennetz automatisch aus Kartenmaterial extrahieren, so dass auch große Verkehrsräume effizient modelliert werden können.
- Die Kopplung des Verkehrs-Simulationssystems an eine Gassimulation und Wetterdaten erlaubt Vorhersagen zur Verbreitung von Schadstoffen.

Fußgänger verschätzen sich oft beim Überqueren der Straße

Die Simulation verwendet Verkehrsmodelle für Autos, Fahrräder und Fußgänger. Das Automodell basiert auf dem primär für die Verkehrssimulationen von Autobahnverkehr entwickelten Nagel-Schreckenberg-Modell: »Beschleunige, wenn möglich«, »Halte den Sicherheitsabstand zum Vordermann«, »Trödele zufällig«. Zur Anwendung in innerstädtischen Szenarien haben wir im Rahmen des MAINSIM-Systems



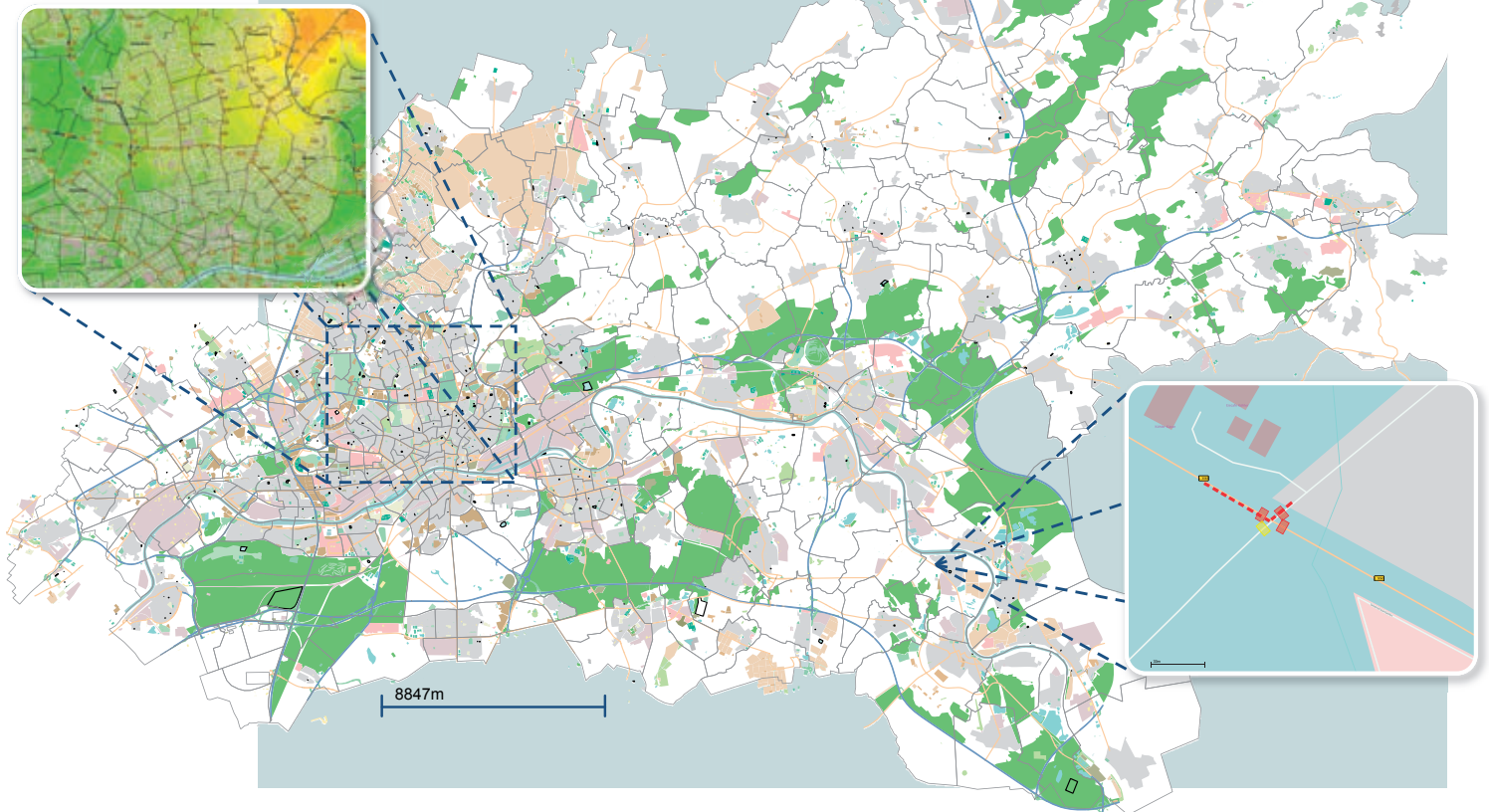
2 Ein neuralgischer Streckenabschnitt im Frankfurter Osten ist die Straße »Am Erlenbruch«. Hier treffen Autos von der A 66, aus Bergen-Enkheim und Seckbach zusammen, die allesamt stadteinwärts pendeln.

schließlich diverse komplexe Analyse- und Verfeinerungsschritte durchläuft. Fehlende Informationen, etwa zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, werden anhand des Straßentyps abgeschätzt. Eine Landstraße erhält somit 100 km/h. Wenn die Landstraße jedoch durch einen Ort verläuft, wird der innerörtlich verlaufende Teil der Straße auf 50 km/h begrenzt. Zusätzlich werden Kurvenverläufe analysiert, damit das Programm realistisch fahrbare Geschwindigkeiten verwendet.

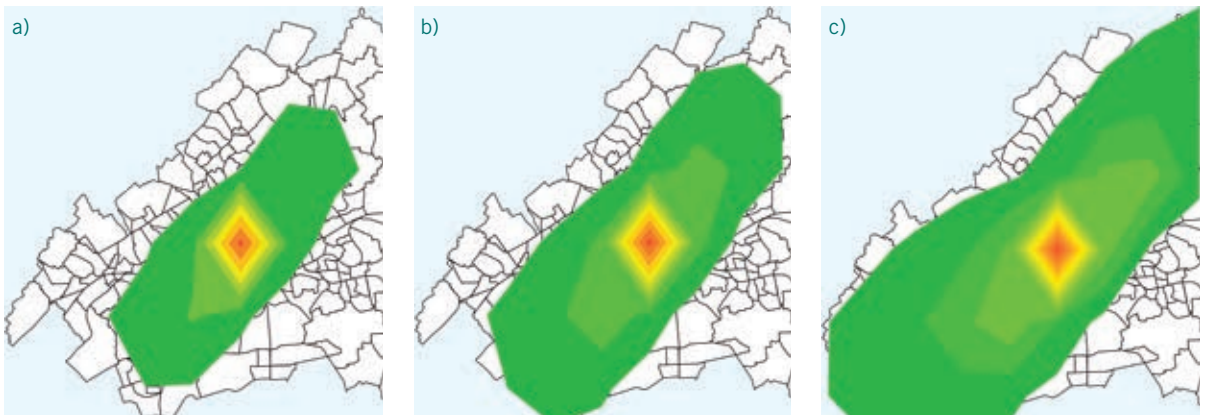
zahlreiche Verfeinerungen und Erweiterungen vorgenommen. Autos können Fahrräder überholen, wenn die Lücke im Verkehr dies zulässt oder die Straße breit genug ist. Fahrräder verhalten sich ähnlich wie Autos, sind jedoch langsamer. Sie verfügen über gesonderte Verhaltensweisen und bevorzugen andere Routen durch das Straßennetz. Bei den Fußgängern haben wir besonderen Wert auf eine realistische Abbildung der Geschwindigkeiten und des Straßenüberquerungs-

Auftakt

3 Simulationsbereich von MAINSIM mit den genutzten Zellen als Quell- beziehungsweise Zielregionen. Dargestellt ist das Straßennetz mit hinterlegten Höheninformationen. Der vergrößerte Ausschnitt rechts zeigt eine Kreuzung mit Ampelschaltung. Der andere Ausschnitt erfasst ungefähr den Bereich, der zur Messung der Emissionen genutzt wird.



4 Verteilung der Schadstoffemissionen bei der Simulation des durchschnittlichen Wetters im Jahr 2011. Es werden variierende Emissionsmengen von minimal [a] über durchschnittlich [b] bis maximal [c] gezeigt. Diese Emissionsmengen resultieren aus unterschiedlichen Verkehrssituationen.



verhaltens gelegt. Alle Verhaltensweisen basieren auf Daten aus Feldstudien.

Jedes der Modelle wurde gesondert analysiert und für hinreichend realistisch befunden. Da jeder Verkehrsteilnehmer einzeln simuliert wird, ermöglichen die Modelle individuelle Verhaltensparameter. Autos können beispielsweise unterschiedlich beschleunigen oder dicht auffahren. Fußgänger müssen bei Straßenüberquerungen abschätzen, wie lange sie dafür benötigen. Dabei verschätzen sie sich unterschiedlich stark – in der Simulation wie in der Realität. Eine Studie belegt, dass Fußgänger oft annehmen, eine Straße schneller überqueren zu können, als es tatsächlich der Fall ist. Die Simulation einzelner Verkehrsteilnehmer ist auch deshalb notwendig, weil diese ihre Routen anhand der aktuellen Verkehrssituation umplanen können oder an Kreuzungen auf ihre Vorfahrt verzichten können.

Staus aus Simulationsdaten vorhersagen

In einer Studie mit MAINSIM haben wir die Entstehung von Staus in Frankfurt untersucht. Wir wollten wissen, ob der eingangs erwähnte morgendliche Stau an der Straße »Am Erlenbruch« vorhersagbar ist. 4 Für die Prognose haben wir maschinelle Lernverfahren eingesetzt, die Regelmäßigkeiten aus Simulationsdaten (mit und ohne Stau) automatisiert identifizieren können. Diese Daten haben wir generiert, indem wir die Anzahl der Autos in den umliegenden Stadtteilen Bergen-Enkheim, Seckbach, Riederwald und auf der A 66 Richtung Frankfurt in einem Simulationslauf zu einem bestimmten Zeitpunkt gezählt haben. Anschließend wurde die Simulation für fünf Minuten fortgesetzt, also nach einer einfachen Schätzung die Zeit, welche die Autos bis zum Erreichen der Straße »Am Erlenbruch« benötigen. Die dann vorliegende Verkehrssituation wurde als Stau klassifiziert, wenn

Zur Person



Privatdozent Dr. Andreas D. Lattner, 37, studierte Informatik an der Universität Bremen. Anschließend arbeitete er als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Intelligente Systeme des Technologie-Zentrums Informatik (TZI) an der Universität Bremen, unter anderem in den Bereichen Wissensmanagement, Intelligente Fahrzeuge und (Multi-)Agentensysteme. 2007 promovierte er, 2012 habilitierte er sich an der Universität Trier. Seit 2007 arbeitet er als Akademischer Rat in der Arbeitsgruppe für Wirtschaftsinformatik und Simulation an der Goethe-Universität. Zu seinen Forschungsinteressen zählen unter anderem Wissensentdeckung und Automatisierung in der Simulation, maschinelles Lernen und Wissensrepräsentation für autonome Systeme in dynamischen Umgebungen.

Andreas Lattner

- Ein guter Arbeitstag beginnt mit* einem Becher Kaffee.
- Am liebsten bewege ich mich* fort mit meinen Beinen und mit dem Fahrrad.
- Rat suche ich im* Gespräch mit Familie, Freunden und Kollegen.
- Zuhause ist für mich* das (mobile) Basislager des täglichen Lebens.
- Den Kindern rate ich:* »Genießt Ratschläge mit Vorsicht und bildet Euch eure eigene Meinung.«
- Mein Weg führt mich* an schöne Orte, wo ich schöne Zeiten verbringe.

lattner@informatik.uni-frankfurt.de

die mittlere Geschwindigkeit der Autos unter 3,6 m/s lag. Zur zeitlichen Mittelung wurde eine Minute lang gemessen.

Die Ergebnisse von 20 000 Simulationsläufen dieser Art haben wir anschließend genutzt, um maschinell zu lernen, wann ein Stau entstehen wird. In weiteren Analysen wurde das Verfahren auf neu generierte Simulationsläufe angewendet. Dabei konnten in circa 84 Prozent der Verkehrssituationen Staus korrekt vorhergesagt werden. Fahrräder und Fußgänger wurden ebenfalls simuliert, dienten aber nicht zur Vorhersage von Staus, sondern als zusätzliche Einflussgröße, mit der wir die Robustheit des Verfahrens testeten.

Wetterlage und Verteilung von Abgasen

In einer weiteren Studie haben wir das Simulationssystem um ein Kraftstoffverbrauchsmodell sowie die Erfassung von Schadstoffausstoßen erweitert. Das Modell berücksichtigt relevante Parameter des Fahrzeugs, wie Gewicht und Kraftstoffart, sowie die aktuelle Geschwindigkeit, Beschleunigung und Steigung der Straße. In die Berechnung geht ein digitales Geländemodell mit Höheninformationen ein. Darüber hinaus werden tatsächliche Verkehrsdaten in Form von Quelle-Ziel-Matrizen verwendet, die angeben, von welcher Quellregion wie viele Verkehrsteilnehmer in bestimmte Zielregionen fahren. Ist der aktuelle Kraft-

stoffverbrauch ermittelt, lässt sich auch der individuelle Schadstoffausstoß einzelner Kraftfahrzeuge bestimmen. Derzeit berechnen wir den CO₂-Ausstoß. So lassen sich mit MAINSIM Schadstofflandkarten für beliebige Regionen erfassen, die einen schnellen Überblick geben, wo die meisten Schadstoffe entstehen. ■

Aufgrund atmosphärischer Bedingungen bleiben Schadstoffe nicht dort, wo sie entstehen. In einer Kooperation mit Prof. Guido Cervone der George Mason University (Department of Geography and GeoInformation Science) haben wir die Verkehrssimulation deshalb an eine Gassimulation angekopelt. Um zu sehen, wie sich die Schadstoffe ausbreiten, nutzten wir Wetterdaten, die am Flughafen Frankfurt gemessen wurden. Die Ergebnisse zeigen einerseits, dass multimodaler Verkehr und Höhenunterschiede messbaren Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch haben. Andererseits ist deutlich geworden, dass je nach Wetter große Unterschiede in der Verteilung der Schadstoffe entstehen. ■ Darüber hinaus konnten wir zeigen, dass auch komplexe Szenarien auf handelsüblichen Computern mit MAINSIM simuliert werden können.

Schneller ankommen oder weniger Benzin verbrauchen?

Die Simulation urbanen Verkehrs bietet vielfältige Möglichkeiten, bestehende Situationen zu analysieren und neue Verkehrsleitstrategien zu überprüfen. Eine Anwendungsmöglichkeit besteht darin, Verkehrssysteme nach verschiedenen Kriterien zu optimieren, beispielsweise geringe durchschnittliche Fahrtzeiten versus geringen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch. Die aktorsorientierte Modellierung ermöglicht es auch, weitere Szenarien durchzuspielen, etwa, welche Effekte es hat, wenn sich ein Teil der Verkehrsteilnehmer nicht an vorgegebene Regeln hält. Für Studien zur Mobilität der Zukunft werden Verkehrssimulationssysteme wie MAINSIM in den nächsten Jahren immer mehr Bedeutung erlangen. ◆

Zur Person



Dr. Jörg Dallmeyer, 27, absolvierte an der Goethe-Universität den Bachelor- und Masterstudiengang Informatik. Er promovierte in der Arbeitsgruppe für Wirtschaftsinformatik und Simulation bei Prof. Ingo Timm. Inzwischen arbeitet er als »Solution Architect« in der Forschungsabteilung »Pattern Science« der CID GmbH in Freigericht.

Jörg Dallmeyer

- Ein guter Arbeitstag beginnt mit* einer Tasse Kaffee.
- Am liebsten bewege ich mich* mit dem Auto fort.
- »Entschleunigen« bedeutet für mich,* Zeit mit der Familie, Freunden, dem Fahrrad oder der Gitarre zu verbringen.
- Als Jugendlicher wollte ich* Informatiker werden.
- Zuhause* ist es am schönsten.
- Den Kindern rate ich,* den eigenen Weg zu gehen und gelegentlich auf die Älteren zu hören.

dallmeyer@informatik.uni-frankfurt.de

Die Welt der Mobilität

Mobilität bewegt immer mehr

Lange drehte sich in der öffentlichen Wahrnehmung bei Mobilität alles um die motorisierte Fortbewegung auf vier Rädern. Mittlerweile ist Mobilität auch ein Inbegriff für den zunehmend komplexer werdenden Alltag vieler Menschen. Ein kleiner Ausschnitt von Oliver Dziemba, Web-Redakteur der Goethe-Universität.

Geteilte Mobilität kommt immer mehr in Fahrt

137 000 Carsharing-Nutzer teilten sich im Jahr 2009 in Deutschland insgesamt **3900** Carsharing-Fahrzeuge. Nach vorläufigen Berechnungen teilen sich im laufenden Jahr **270 000** Carsharing-Nutzer insgesamt **6700** Carsharing-Fahrzeuge. Aktuell gibt es in Deutschland **3250** Carsharing-Stationen. 2010 waren es gerade einmal **2200**.

(Quellen: Bundesverband CarSharing, carsharing.de)

Lieber gemeinsam als einsam mobil

In Deutschland wird über die Plattform mitfahrgelegenheit.de alle **6** Sekunden eine Fahrgemeinschaft gebildet. Carpooling.com, Europas größtes Mitfahrnetzwerk, bietet jeden Tag insgesamt **900 000** Mitfahrgelegenheiten an. Das entspricht **3,5** Millionen Sitzplätzen, die jeden Tag an Mitfahrer vergeben können. (Quelle: carpool.com, mitfahrgelegenheit.de)

Zweiräder auf der Überholspur

2012 gab es in Deutschland **71** Millionen Fahrräder, 2007 waren es noch **68** Millionen. Der PKW-Bestand lag 2012 bei **42 928 000**. Der Höchstwert in der vergangenen Dekade wurde 2007 erreicht: **46 570 000** PKWs wurden in diesem Jahr gezählt. 2012 wurden in Deutschland **380 000** Elektrobikes verkauft. 2013 soll sich der Absatz auf **430 000** erhöhen. Von 2009 bis 2012 wurden in Deutschland **7491** Elektroautos verkauft.

(Quellen: ZIV, KBA, McKinsey)

Mobil arbeiten, wo Netz ist

In Deutschland sind **77** Prozent aller Berufstätigen auch außerhalb der regulären Arbeitszeiten erreichbar. **30** Prozent sind jederzeit erreichbar. **79** Prozent der Befragten nutzen für ihre tägliche Arbeit mobile Geräte (Tablet, Smartphone, Notebooks). **55** Prozent der Mobile Worker arbeiten gelegentlich unterwegs, **22** Prozent zeitweise im Auto, **20** Prozent in der Bahn und je **19** Prozent im Hotel sowie in Bussen oder Bahnen des Nahverkehrs.

(Quelle: Bitkom, 2013)

in Zahlen

Mobil im Job

66 Prozent der Deutschen haben in ihrem Berufsleben bereits **1-** bis **5-**mal den Arbeitsplatz gewechselt. **7** Prozent der Befragten gaben an, dass sie bereits **6-** bis **10-**mal den Job gewechselt haben. **14** Prozent sind ihrem ersten Arbeitsplatz bis jetzt treu geblieben und haben noch nie Job-Hopping betrieben.

(Quelle: Europäische Kommission)

Mobile Endgeräte boomen – und machen zum Couch-Potato

2013 werden in Deutschland voraussichtlich **8** Millionen Tablets verkauft. Der überwiegende Anteil der Tablet-Besitzer nutzt sein mobiles Gerät vorwiegend in den eigenen vier Wänden: im Wohnzimmer (**87** Prozent), im Schlafzimmer (**39** Prozent) oder am Schreibtisch (**31** Prozent). **54** Prozent gaben an, das Tablet unterwegs zu nutzen.

(Quellen: BITKOM, 2013; Tablet Survey-Juni 2012, Abonnenten des Heise Zeitschriften Verlags; Mehrfachnennungen möglich)

Online und Shopping: immer häufiger mobil

Dieses Jahr werden in Deutschland schätzungsweise **26** Millionen Smartphones verkauft, eine Steigerung um etwa **23** Prozent gegenüber dem Vorjahr. Aktuell besitzen etwa **40** Prozent der Deutschen über 14 Jahre ein internetfähiges mobiles Endgerät. In der Altersgruppe der 14- bis 29-Jährigen liegt der Anteil bei **60** Prozent. Die Mehrheit der Tablet- (**62** Prozent) und Smartphone-Nutzer (**51** Prozent) kauft mit ihren mobilen Geräten online ein.

(Quelle: BITKOM, 2013)

Sehnsucht nach Liebe macht mobil

72 Prozent der Deutschen haben Erfahrungen mit Fernbeziehungen. Für **57** Prozent der Befragten sind Fernbeziehungen für eine begrenzte Zeit in Ordnung. Jeder Dritte akzeptiert dabei bis zu **200** Kilometer Liebesentfernung. **13** Prozent der Befragten würden es sogar akzeptieren, wenn die große Liebe am anderen Ende der Welt lebt. **89** Prozent der Deutschen wäre bereit, für die große Liebe umzuziehen. 2008 waren das gerade mal **42** Prozent.

(Quelle: Immobilienscout24, 20.8.2013)

Mobil mit digitalem Wegbegleiter

Fast drei Viertel (**74** Prozent) aller Autofahrer in Deutschland nutzen inzwischen ein Navigationsgerät. **25** Prozent der männlichen und **19** Prozent der weiblichen Autofahrer fragen gelegentlich Passanten, um ans Ziel zu kommen. Hingegen schauen **46** Prozent der Frauen während der Fahrt öfter in den Atlas oder auf eine Straßenkarte, jedoch nur **42** Prozent der männlichen Autofahrer.

(Quelle: BITKOM, 2013)

Nachgefragt im Präsidium:

»Mobilität oder generell nachhaltiges Wirtschaften ist ein wichtiges Thema«



Um ihren Kopf zu »lüften«, fährt die Vizepräsidentin der Goethe-Universität, Prof. Tanja Brühl, gern mit dem Fahrrad zu Terminen.

Frage: Wie würde es Ihnen gefallen, zu einem Termin mit Repräsentationspflicht mit einem Elektroauto vorzufahren?

Brühl: Sehr gut – wenn es sich um einen Termin handelt, der nicht in Frankfurt stattfindet. Denn die kurzen Strecken in der Stadt lege ich am liebsten mit dem Fahrrad zurück. Beim Fahrradfahren kann ich zwischen den Terminen gut durchatmen und den Kopf »lüften«.

Frage: Die TU Darmstadt hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilität aller Universitätsangehörigen nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln. Wäre es nicht an der Zeit, auch an der Goethe-Universität ein Mobilitätsmanagement einzuführen?

Brühl: An der Goethe-Universität sind in den letzten Jahren mehrere begrüßenswerte neue Initiativen entstanden. Ich denke an das Semester- beziehungsweise Jobticket. Aber auch an die BahnCard Business, die seit kurzem getestet wird. Oder die »Call a Bike«-Fahrradfreiminuten, die der ASTA für unsere Studierenden ausgehandelt hat. Studierende nutzen nun vermehrt die Leihfahrräder, um zwischen den verschiedenen Uni-Standorten zu pendeln. Die verschiedenen Initiativen sollten wir auswerten und miteinander verzahnen. Ich glaube, dass dies auch möglich ist, ohne gleich neue Verwaltungsstellen aufzubauen.

Frage: Das Interesse an dem Projektseminar »Mobilitätsmanagement am Campus Westend«, das RMV-Stiftungsprofessor Martin Lanzendorf in diesem Semester anbietet, zeigt, dass die Studierenden für Umwelt- und Sozialinitiativen offen sind. Könnten Sie sich weitere Studienangebote in dieser Richtung vorstellen?

Brühl: Selbstverständlich! Mobilität oder allgemein nachhaltiges Wirtschaften ist ein wichtiges Thema, das zudem eine Verbindung von Theorie und Praxis erlaubt. Wir könnten einerseits aus den Fächern heraus mehr Veranstaltungen anbieten. Andererseits sind solche Themen am besten inter- oder transdisziplinär zu bearbeiten. Hier haben wir noch Luft nach oben.

Frage: Sie forschen auch zur internationalen Umweltpolitik – welche Rolle spielt dabei das Thema »Mobilität«?

Brühl: Das Thema »Mobilität« ist von zentraler Bedeutung – sowohl im Bereich der internationalen Klimapolitik wie auch bei den globalen Bemühungen zur nachhaltigen Nutzung der Biodiversität. Mich interessiert dabei insbesondere das Nord-Süd-Verhältnis: Wie kann eine gerechte Klimapolitik aussehen? Wie kann die internationale Gemeinschaft mit dem nachholenden Energiebedarf der Länder des globalen Südens umgehen? In Deutschland fällt rund ein Viertel aller Kohlendioxidemissionen im Verkehrsbereich an. Diesen Anteil gilt es zu vermindern, um dem Treibhauseffekt Einhalt zu gebieten. Daher brauchen wir global gesehen neue Mobilitätskonzepte, die dann an die einzelnen Regionen angepasst werden müssen. ◆

Gründer, Gönner und Gelehrte

Biographienreihe der Goethe-Universität

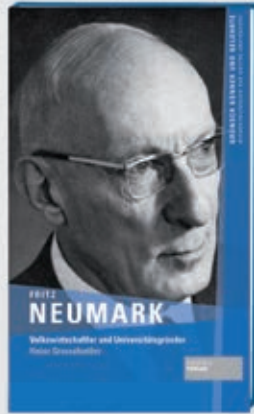
SOCIETÄTS
VERLAG

FRANKFURTER SOCIETÄTS-
MEDIEN GMBH

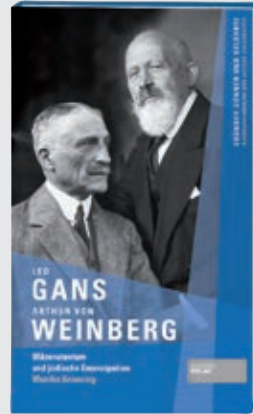
2014 feiert die Goethe-Universität Frankfurt am Main ihren 100. Geburtstag. Mit dieser Biographienreihe erinnert sie an die Menschen, die ihre Geschichte prägten: ihre Gründer, Gönner und Gelehrten.



Anne Hardy
Friedrich Dessauer
216 Seiten
ISBN 978-3-95542-049-9



Heinz Grosseckttler
Fritz Neumark
168 Seiten
ISBN 978-3-95542-051-2



Monika Groening
Leo Gans
Arthur von Weinberg
199 Seiten
ISBN 978-3-942921-86-2

Folgende Bände
erscheinen in Kürze:

Volker Caspari,
Klaus Lichtblau

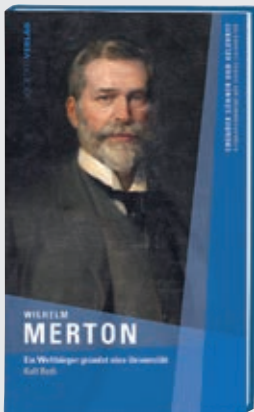
Franz Oppenheimer
Ökonom und
Soziologe der
ersten Stunde

ISBN 978-3-95542-050-5
(Januar 2014)

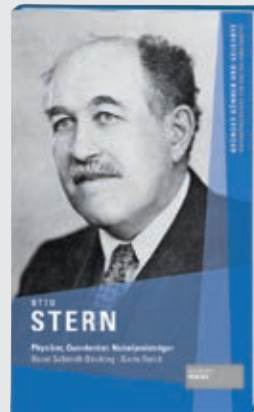
und

Birgit Wörner,
Roman Köster
Henry Oswalt
Bildungsbürger und Mäzen

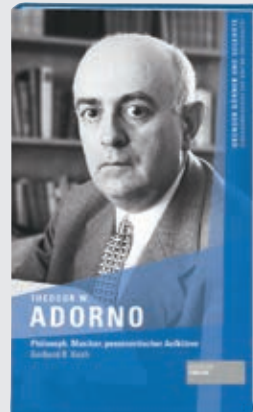
ISBN 978-3-942921-24-4
(Januar 2014)



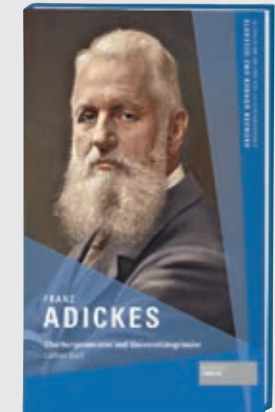
Ralf Roth
Wilhelm Merton
189 Seiten
ISBN 978-3-7973-1245-7



Horst Schmidt-Böcking,
Karin Reich
Otto Stern
200 Seiten
ISBN 978-3-942921-23-7



Gerhard R. Koch
Theodor W. Adorno
192 Seiten
ISBN 978-3-95542-019-2



Lothar Gall
Franz Adickes
142 Seiten
ISBN 978-3-95542-018-5

ÜBERALL IM BUCHHANDEL oder unter WWW.SOCIETAETS-VERLAG.DE

Bestellschein

Bitte liefern Sie an folgende Anschrift:

Datum, 1. Unterschrift

Widerrufsrecht: Sie können Ihre Vertragserklärung innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform (z.B. Brief, Fax, Email) oder - wenn Ihnen die Sache vor Fristablauf überlassen wird - durch Rücksendung der Sache widerrufen. Die Frist beginnt nach Erhalt dieser Belehrung in Textform, jedoch nicht vor Eingang der Ware beim Empfänger (bei der wiederkehrenden Lieferung gleichartiger Waren nicht vor Eingang der ersten Teillieferung) und auch nicht vor Erfüllung unserer Informationspflichten gemäß Artikel 246 § 2 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 und 2 EGBGB sowie unserer Pflichten gemäß § 312 e Abs. 1 Satz 1 BGB in Verbindung mit Artikel 246 § 3 EGBGB. Zur Wahrung der Widerrufsfrist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs oder der Sache. Der Widerruf ist zu richten an: Frankfurter Societäts-Medien GmbH, Societäts-Verlag, Frankenallee 71 - 81, 60327 Frankfurt, genügt.

Widerrufsfolgen: Im Falle eines wirksamen Widerrufs sind die beiderseits empfangenen Leistungen zurückzugewähren und ggf. gezogene Nutzungen (z.B. Zinsen) herauszugeben. Können Sie uns die empfangene Leistung ganz oder teilweise nicht oder nur in verschlechtertem Zustand zurückgewähren, müssen Sie uns insoweit gegebenenfalls Wertersatz leisten. Bei der Überlassung von Sachen gilt dies nicht, wenn die Verschlechterung der Sache ausschließlich auf deren Prüfung - wie sie Ihnen etwa im Ladengeschäft möglich gewesen wäre - zurückzuführen ist. Im Übrigen können Sie die Pflicht zum Wertersatz für eine durch die bestimmungsgemäße Ingebrauchnahme der Sache entstandene Verschlechterung vermeiden, indem Sie die Sache nicht wie Ihr Eigentum in Gebrauch nehmen und alles unterlassen, was deren Wert beeinträchtigt. Paketversandfähige Sachen sind auf unsere Gefahr zurückzusenden. Sie haben die Kosten der Rücksendung zu tragen, wenn die gelieferte Ware der bestellten entspricht und wenn der Preis der zurückzusendenden Sache einen Betrag von 40 Euro nicht übersteigt oder wenn Sie bei einem höheren Preis der Sache zum Zeitpunkt des Widerrufs noch nicht die Gegenleistung oder eine vertraglich vereinbarte Teilzahlung erbracht haben. Anderenfalls ist die Rücksendung für Sie kostenfrei. Nicht paketversandfähige Sachen werden bei Ihnen abgeholt. Verpflichtungen zur Erstattung von Zahlungen müssen innerhalb von 30 Tagen erfüllt werden. Die Frist beginnt für Sie mit der Absendung Ihrer Widerrufserklärung oder der Sache, für uns mit deren Empfang.

Datum, 2. Unterschrift

Je 14,80 Euro

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Adickes | <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Merton |
| <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Adorno | <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Neumark |
| <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Gans & Weinberg | <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Dessauer |
| <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Stern | <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Oppenheimer |
| <input type="checkbox"/> Exemplar(e) Oswalt | |

Frankfurter Societäts-Medien GmbH, Societäts-Verlag, Frankenallee 71 - 81, 60327 Frankfurt a. M.,
Telefax: 0 69/75 01-45 11, E-Mail: vertrieb-sv@fs-medien.de, www.societaets-verlag.de



Immer im Aufbruch: Die Menschheit unterwegs

Formen der Mobilität und soziale Identitäten

Schon immer waren Menschen unterwegs; die Geschichte der Menschheit im globalen Maßstab ist eine Geschichte ihrer Bewegung im Raum.

Männer und Frauen, Verwandtschaftsgruppen, Berufsgruppen und ganze Völker waren stets bereit, aufzubrechen, neue Räume zu erschließen und andere Orte zu erkunden. Mobilität ist mithin ein entscheidender Faktor für die Entwicklung von Kultur.

**von Hans
Peter Hahn**

Man kann ganz allgemein sagen, die Menschwerdung als solche verdankt sich einer Präferenz für Mobilität oder, genauer, einer Vorliebe für Lebensweisen, die auf Bewegung und Ortsveränderung beruhen. Im Umkehrschluss führen diese Überlegungen zu einer ersten, wichtigen Schlussfolgerung: Das Konzept der Sesshaftigkeit ist eine relativ neue »Erfindung«. Die Idee der auf einem Territorium – in ihrer »Heimat« – tief verwurzelten Familien, deren Ahnen auf dem gleichen Boden lebten wie sie selbst, ist eher jungen Datums. Auch die Ideologie einer Nation, deren Kultur mit dem dauerhaft bewohnten Lebensraum eng verhaftet ist, entspringt historisch neuen Vorstellungen, die wenig mit der grundlegenden Disposition des Menschen zu tun haben.

Neuere Forschungen zu Mobilität im globalen Maßstab berufen sich immer häufiger auf diese Einsicht.

Sie haben die Frage nach den ökonomischen Gründen der Bewegung im Raum in den Hintergrund gestellt und betonen vielmehr kulturelle und soziale Bedeutungen von Mobilität als Motiv für das Aufbrechen und Reisen. Die Rationalität der so verstandenen Mobilität lautet: Menschen sind unterwegs, weil dies eine grundlegende Art ist, die Welt zu erfahren.

Jede Gesellschaft bildet ihre eigenen Normen der Mobilität

So offen und unscharf diese Aussage ist, so breit ist auch das Spektrum an Formen der Mobilität, wenn nur der globale Maßstab des »Unterwegsseins« mitberücksichtigt wird. Man könnte eine Beschreibung von Kulturen allein aufgrund der lokal verfügbaren Formen von Mobilität erstellen. Wir verstehen andere Menschen, indem wir beobachten, wie sie Bewegung im Raum gestalten, welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden sind und welche Wertschätzung – oder auch Verachtung – für das »Unterwegssein« geäußert wird. In allen Gesellschaften gibt es Normen und Werte zur Mobilität ihrer Angehörigen. Beispielsweise sollten Menschen nur in einem bestimmten Alter

◀ Mobilität war ein Schlüssel zur territorialen Eroberung des subsaharischen Afrika. Die Mittel der Bewegung, hier eine Tragesänfte, waren nicht immer Ausdruck technischer Überlegenheit. Sie machten aber die soziale und kulturelle Distanz gegenüber der lokalen Bevölkerung augenfällig. Die ineffiziente und aufwendige Art, mit einer Sänfte mobil zu sein, wurde deshalb besonders geschätzt, weil sie als an das afrikanische Klima angepasst galt. Auf lange Sicht setzte sie sich nicht durch, weil die Tropenmedizin andere Mittel fand, den gesundheitlichen Risiken aufgrund endemischer Krankheiten entgegenzutreten. Aus der Sicht der Einheimischen handelte es sich um eine bizarre Art, weiße Menschen, die sich selbst nur wenig bewegten, durch das Land zu transportieren.

unterwegs sein, sehr oft sind Kinder und Greise ausgenommen von bestimmten Arten der Mobilität. Fast überall wird die Mobilität von Männern und Frauen unterschiedlich gewertet. Folgt man den Normen in einer bestimmten Kultur, indem man annimmt, Männer dürften ganz grundsätzlich einen größeren Radius der Beweglichkeit haben, so gilt in anderen Kulturen die Vorstellung, dass nicht so sehr die Distanzen, sondern eher bestimmte Formen des Reisens, etwa das Autofahren, dem einen Geschlecht mehr zu eigen seien als dem anderen.

Anerkennung, Wertschätzung einerseits und Vermeidung oder Verachtung für Mobilität andererseits können sich auch je nach Periode im Jahreszyklus ändern. Schon der französische Soziologe und Ethnologe Marcel Mauss hat dies als eine Grundbedingung sozialer Strukturen erkannt: Am Beispiel der Eskimos zeigte er vor über 100 Jahren, wie der Winter als Zeit der Ruhe dem stationären Leben und den sozialen Kontakten innerhalb der Kernfamilie gewidmet ist. Dagegen treffen sich die Eskimos im Sommer in größeren Gruppen in sogenannten »Sommerlagern«, feiern gemeinsam den Überfluss der in der Natur leicht zu er-

langenden Nahrungsmittel und pflegen intensiv ihre sozialen Kontakte. Dass Mobilität im Sommer eine größere Rolle spielt, ließe sich zum Beispiel auch für viele mitteleuropäische Gesellschaften sagen – hier sei nur an die Staumeldungen von den Autobahnen an bestimmten Wochenenden im Juli und August erinnert.

Mobile Identitäten jenseits der kulturellen Grenzen

Mobilität und zeitlicher Rhythmus müssen zusammen gedacht werden. Indem man Muster von Raum und Zeit für verschiedene Gesellschaften zeichnet, ist es möglich, grundlegende Aussagen über deren Wertordnungen und soziale Strukturen zu machen. Die Vorstellung, eine Gesellschaft aufgrund ihrer Muster der Mobilität zu beschreiben, steht natürlich im grundsätzlichen Widerspruch zur Idee der Nation.

Nina Glick-Schiller, die zeitweise am Max-Planck-Institut für Sozialanthropologie in Halle forschte, war eine der Ersten, die diesen Widerspruch aufnahm und darauf aufbauend das Konzept des Transnationalismus entwickelte. Sie zeigt damit, wie Menschen zwischen Nationen oder Staaten leben, indem sie an beiden Orten eine sozial verankerte Identität entwickeln und bewahren. Die Idee des Transnationalismus sieht in der fortwährenden Mobilität einen Schlüssel zur Bildung eines spezifischen Verständnisses der eigenen Rolle.

▼ Die große Tradition des Fernhandels in Afrika umfasste die aufwendigen und viel Zeit beanspruchenden Karawanen. Karawanen mit Kamelen – so wie auf dem Bild von Gerd Spittler zu sehen, in der Sahara – oder in der südlichen Sudanzone mit Maultieren waren viele Wochen unterwegs, um wertvolle Waren von einem Ort zum anderen zu bringen. Neben festen Handelspartnern gehört auch ein dichtes Netz von Handelsstationen zu den Voraussetzungen dieses Handels. Zu Beginn der Kolonialzeit haben zum Beispiel die Deutschen die von Händlern der Hausa in der südlichen Sudanzone eingerichteten Handelsstationen genutzt, aber sehr bald auch kontrolliert und ihrerseits einen Zoll von den durchreisenden Handelskarawanen erhoben.





◀ Mobilität bedeutet in vielen Regionen Afrikas zunächst Geduld und Flexibilität. Zwar gibt es ein umfassendes Netz von Sammeltaxis. Aber die über Land führenden Routen, die oft auch schlechte Straßen beinhalten, werden meist nur mit alten, vielfach zu kleinen und deshalb überfüllten Fahrzeugen gefahren, wie auf dem Bild von Gabriel Kläger zu erkennen. Zudem fahren die Minibusse, Pick-ups oder Kombis nur unregelmäßig. Die Durchschnittsgeschwindigkeit – Zwangspausen wegen Reifenwechsel oder Motorpannen eingerechnet – liegt zumeist unter 20 Kilometer pro Stunde. Auseinandersetzungen zwischen Fahrern und Fahrgästen, die keinen oder keinen angemessenen Sitzplatz finden, und deren Reise durch die vielen Defekte unnötig verlängert wird, sind notorisch. Aufgrund dieser Widrigkeiten ist es in der Regel kaum möglich, im Voraus eine Ankunftszeit anzugeben.

Nicht mehr die »Verwurzelung« ist die Basis der Identität, sondern die Kompetenz, an zwei ganz verschiedenen Orten am sozialen Leben teilzuhaben. Dies geht nur mit fortwährender Mobilität.

Das nunmehr 25 Jahre alte Konzept der Transnationalität ist somit ein Gegenentwurf gegen die älteren Normen von räumlicher Begrenzung der Kultur, aber auch von Integration und Assimilation an eine stationär und unveränderlich gedachte nationale Kultur. Transnationalität hat erst in der letzten Zeit ihre volle politische Wirksamkeit erlangt, etwa indem man den Erfolg deutsch-türkischer Unternehmen anerkennt. Der Erfolg dieser transnationalen Unternehmen beruht nicht auf Anpassung, sondern auf Strategien, die in der Mobilität ihrer Landsleute eine Ressource erkennen. Transnationalismus als wissenschaftliche Beschreibung kulturell relevanter Mobilität wendet sich

gegen den methodischen Nationalismus; Transnationalismus zeigt, wie kulturelle Unterschiede aufrechterhalten werden und zu neuen Selbstbildern beitragen.

Ganz ähnlich hat das der US-amerikanische Ethnologe James Clifford gesehen. Für ihn ist Mobilität der Schlüssel zum Verständnis von Beziehungen zwischen Kulturen. Beruht nicht alles Wissen über andere Kulturen auf dem Reisen? Clifford räumt in seinem wichtigsten Buch mit dem Titel »Das Schicksal der Kultur im 20. Jahrhundert« (1988) ein, dass die Reflexion über Mobilität, also Bewegung in Raum und Zeit, schon früher in der Literaturwissenschaft eingesetzt hat. Schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte der russische Literaturwissenschaftler und Kulturtheoretiker Michail Bakhtin den Begriff »Chronotopos« geprägt, um zu zeigen, wie fiktive Handlungen im Roman von Bewegungen in Raum und Zeit strukturiert werden und sich gegenseitig durchdringen. Jeder fiktive Text ist notwendig von einem solchen Gerüst aus Orten und Bewegungen gekennzeichnet, das den Handlungsverlauf und die Handlungsmöglichkeiten der Protagonisten bestimmt. Clifford machte sich 50 Jahre nach Bakhtins Veröffentlichung diesen Begriff zu eigen, um hervorzuheben, in welchem Umfang Mobilität eine Vorbedingung für Kultur überhaupt ist.

☉ Auf den Punkt gebracht

- Historisch gesehen ist das Konzept der Sesshaftigkeit relativ neu.
- Mobilität hat schon immer einen wesentlichen Beitrag zum Wandel von Kulturen geleistet.
- Andere Kulturen mit ihren Gesellschaftsstrukturen und Normen verstehen wir besser, wenn wir beobachten, wie und welche Menschen sich im Raum bewegen.
- Formen der Mobilität werden immer komplexer. Heute ist es nicht ungewöhnlich, dass Menschen an zwei Orten eine soziale Identität bewahren und entwickeln. Dieses neue Phänomen wird als Transnationalität bezeichnet und stellt das herkömmliche Verständnis von Kulturen und Nationen infrage.

Chronotopos: Materielle Spuren, die Formen der Mobilität anzeigen

Der Begriff des Chronotopos ist die beste Grundlage für eine Ethnografie der Mobilität. Man kann Gesellschaften sehr gut beschreiben, indem man den zeitlichen Verlauf von Bewegungen an bestimmten Orten in der öffentlichen Sphäre dokumentiert. Jeder Ort kann mithin als Chronotopos gesehen werden; das Chronotopos ist durch die Zahl der sich dort aufhaltenden Menschen charakterisiert, durch deren räumliche Bewegung, durch ihre Reiseziele und nicht zuletzt durch die erwartete Dauer des Aufenthaltes am Ziel.

Jeder von uns weiß, wie lange man in etwa braucht, um einen Flughafen zu benutzen – also mit dem Flugzeug anzukommen und ihn mit dem PKW oder dem Zug wieder zu verlassen. Auch ein Bahnhof ist sofort als Chronotopos ansprechbar. Ähnliches gilt aber auch für ein Hotel – auch dies ist ein kulturell definierter Ort, an dem man sich für eine bestimmte Dauer aufhält.

Ethnologen haben eindringliche Studien zu Chronotopen vorgelegt, zum Beispiel zur U-Bahn (Marc Augé) oder zur Autobahn beziehungsweise genauer, zu Autobahn-Raststätten (Julio Cortazar und Carol Dunlop). Beide Fallstudien fragen nach der Funktion dieser »Orte der Bewegung« – nach den Erwartungen, die Menschen mit den Orten und mit ihrem Aufenthalt dort verbinden. Bestimmte Chronotopen (Flughäfen, Bahnhöfe, Fußgängerzonen, Autobahnraststätten) sind mit bestimmten technischen Modalitäten der Bewegung verbunden. Aber ihnen sind auch bestimmte soziale Gruppen, deren ökonomische Möglichkeiten und deren Wissen zuzuordnen. Im weiteren Sinne sind

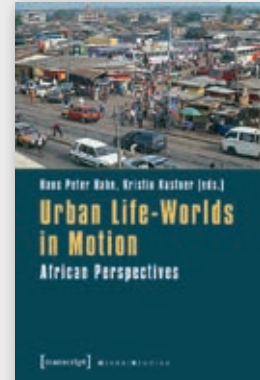
▼ Mobilität ist bis in die Gegenwart ein prägender Faktor des Alltags von Gesellschaften in Westafrika. Waren früher die Handelsstationen der Schnittpunkt dieser Form der Beweglichkeit, so sind es heute die lebendigen Busbahnhöfe, die in keiner Stadt und auf keinem Markt in dieser Region fehlen. »Gare routiére« oder einfach »station« genannt, sind sie Orte des Aufbruchs und des Ankommens. Sie sind Chronotope. Sie sind aber noch viel mehr als das: Dort gibt es Informationen über das Leben am Zielort einer Reise, dort sind jene Waren erhältlich, die Reisende unterwegs und als Ankommende am Zielort benötigen könnten. Große Stationen – wie hier die »New Tafo Station« in Kumasi (Ghana) – sind auch Zentren professioneller Tätigkeit: Viele Hundert Menschen üben hier ihren Beruf aus.

Buchtipp: Urbane Zentren – Vibriierende Lebenswelten

Städte in Afrika haben die höchsten Wachstumsraten weltweit, und sie sind – gemessen am Altersdurchschnitt der Bevölkerung – jünger als urbane Zentren auf anderen Kontinenten. Es sind vibrierende Lebenswelten, die sich durch Improvisation und Kreativität ihrer Bewohner auszeichnen. Die Städte verdanken ihre Dynamik weitgehend der Mobilität ihrer Bewohner, weil sie als Migranten aus ländlichen Regionen dorthin gekommen sind, zum Teil aber auch, weil diese Orte als Etappe in einem transnationalen Lebensstil aufgefasst werden. Viele Menschen warten auf die Gelegenheit, in eine andere Stadt zu migrieren oder den Kontinent zu verlassen; andere bereiten ihre Rückkehr an den Ort der Herkunft vor.

Der Band versammelt Beiträge von afrikanischen und europäischen Autoren, die sich mit unterschiedlichen Formen von Mobilität innerhalb der Städte auf diesem Kontinent, aber auch zwischen den Städten befassen.

Hans Peter Hahn, Kristin Kastner (Hrsg.) **Urban Life-Worlds in Motion. African Perspectives** transcript Verlag Bielefeld, 2012, ISBN 978-3-8376-2022-1, 228 Seiten, 32,80 Euro.



zudem alle weiteren Geräte des Reisens – angefangen vom Reisepass bis hin zum Flugkoffer – Chronotopen. Sie sind zugleich Mittel der Mobilität und auch Ausdruck von Lebensstil.

Orte der Mobilität und ihre Rhythmen geben Einblicke in die Gesellschaftsstrukturen

Chronotopen als materielle Dimension von Mobilität durchziehen Gesellschaften nicht nur im offensichtlichen Sinne, wie Straßen und Eisenbahnschienen, sie verweisen auch auf die Vielfalt der Rhythmen, mit denen die Menschen an einem Ort, in einer Stadt oder in einem Land leben. Eine auf Mobilität ausgerichtete Beschreibung von Gesellschaft darf sich deshalb niemals nur auf einen Ort oder auf ein Land beschränken. Vielmehr besteht die eigentliche Herausforderung darin, vielschichtige Netzwerke zu beschreiben. (Urry 2007)

Der Autor



Prof. Dr. Hans Peter Hahn, 48, ist Professor für Ethnologie und Mitglied des Graduiertenkollegs »Wert und Äquivalent«. Seine Forschungsinteressen sind Westafrika, materielle Kultur, Migration, Ethnizität, Konsumgeschichte und kulturelle Globalisierung. So beschäftigte er sich intensiv mit dem Mobiltelefon in Afrika, seinem Gebrauch und dem Einfluss dieses Geräts auf den Identitätswandel der Männer und Frauen dort. Zuletzt hat Hans Peter Hahn eine Einführung in die Ethnologie verfasst, die sich insbesondere auf ethnologische Perspektiven zur Globalisierung konzentriert.

Hans Peter Hahn

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einem gesunden Frühstück mit der Familie.

Am liebsten bewege ich mich fort mit dem Fahrrad.

»*Entschleunigen*« *bedeutet für mich* einige Tage (besser einige Wochen) in einem Dorf in Afrika zu leben. Dort ist es nicht unüblich, einmal zwei Stunden zum nächsten Markt zu gehen. 10 km zu Fuß beherrschen alle, zudem ist ein solcher Gang eine hervorragende Gelegenheit für Gespräche.

Als Jugendlicher wollte ich weit weg vom Ort, wo ich herkam.

Rat suche ich bei meiner Familie.

Zuhause ist dort, wo meine Kinder sind.

Unterwegssein finde ich die beste Art, auch den Ort, an dem man dauerhaft lebt (»Heimat«), mit anderen Augen zu sehen.

Virtuell bin ich immer wieder mit anderen Mitteln unterwegs. Die schnell wechselnden Techniken zwingen zu Flexibilität.

Mobil fühle ich mich aufgrund der Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln: Fahrrad, Bus und Bahn, auch Pkw.

hans.hahn@em.uni-frankfurt.de

Letztlich führt die Betrachtung der Orte der Mobilität zu einer Analyse von Rhythmen. Man versteht das zeitliche Ineinandergreifen verschiedener Geschwindigkeiten durch den Blick auf diese Rhythmen besser, und die ansonsten eher statisch gedachte ökonomische und soziale Darstellung von Gesellschaftsstrukturen muss transformiert werden, hin zu einer Analyse ihrer Rhythmen. Der französische Philosoph Henri Lefebvre hat daher schon vor zwanzig Jahren eine »Rhythmenanalyse« gefordert. Nur eine solche Perspektive ist in der Lage, Mobilität den ihr zustehenden Platz in der Beschreibung von Gesellschaften zu ermöglichen.

Im Zusammenspiel: Virtuelle und reale Mobilität

Muster und Formen von Mobilität unterscheiden sich in einem breiten Spektrum von Phänomenen. Mobilität in diesem erweiterten Sinn reicht von der Betrachtung einer Stadt durch den ziel- und interesselosen Flaneur über die Netze von Fluglinien, die scheinbar jeden Ort der Welt mit jedem anderen verbinden – bis hin zur Vernetzung über Handys, Internet und ähnliche neue Medien. Darauf aufbauend ist zu fragen: Gibt es eine virtuelle Präsenz der Bewegung? Können Gleichzeitigkeit und Miteinander auf der technischen Basis von Skype und Videokonferenzen erzeugt werden?

Der britische Ethnologe Daniel Miller (2013) hat in einem aktuellen Buch am Beispiel der Internetkamaras eine Theorie der »Gegenwärtigkeit« vorgelegt. Ausgehend von der zunehmenden Bedeutung neuer Medien postuliert er, dass Muster realer Mobilität längst beeinflusst sind durch die Möglichkeiten der Verknüpfung mit virtuellen Erfahrungen von Nähe und Distanz. Entsteht daraus aber wirklich eine neue Präsenz von Menschen untereinander? Es bleibt zu klären, ob das Spektrum an Mobilitätsformen durch die Techniken des Internets ein weiteres Mal zu ergänzen wäre und ob in Zukunft virtuelle und reale Mobilität wirklich ineinander übergehen. Wir wissen heute nicht, welche neuen Formen von Bewegung noch entstehen werden. Sicher ist jedoch, dass Mobilität immer eine direkte Auswirkung auf die Struktur des Sozialen hat und damit tief in die soziale Identität jedes Einzelnen in der Gesellschaft eingreift. ♦

Ausgewählte Literatur

Augé, Marc (1986) *Un ethnologue dans le métro Paris*: Hachette.

Clifford, James (Hrsg.) (1988) *The Predicament of Culture: Twentieth-Century Ethnography* Cambridge (Mass.): Harvard.

Cortázar, Julio und Carol Dunlop (1996) *Autonauten auf der Kosmobahn. Eine zeitlose Reise Paris – Marseille* Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

Frank, Michael C. und K. Mahlke (2008) *Nachwort zu Bachtin: Chronotopos* In: Bachtin, M. M. (Hrsg.) *Chronotopos*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, S. 201–242.

Glick-Schiller, Nina (2004) *Transnationality* In: Nugent, D. und J. Vincent (Hrsg.) *A Companion to the Anthropology of Politics* Oxford: Blackwell, S. 448–467.

Lefebvre, Henri (2004) *Rhythmanalysis. Space, Time, and Everyday Life* London: Continuum.

Mauss, Marcel (1906) *Essai sur les variations saisonnières des sociétés Eskimos* Année sociologique, (9):39–132.

Miller, Daniel und Jolynna Sinanan (2013) *Webcam* Polity Wiley.

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



Auf der 190 Kilometer langen Rundroute des Regionalparks RheinMain: Spaziergang von der Mainspitze (Kilometer Null) bis zu den Weilbacher Kiesgruben (Kilometer 20,5).

Na, wie geht's?

Ein Plädoyer für die Füße

21 Kilometer zu Fuß von Praunheim nach Eppstein. Keine Wanderung – ja, was denn sonst? Ist Dein Auto kaputt? Hast kein Geld für die S-Bahn? Als Leibesübung? Oder den Enterprise-Beamer nicht gefunden? Viermal Nein. Wahrscheinlich bin ich ein Mensch mit eingeschränkter Mobilität. Mobil sein heißt, möglichst schnell, geschmeidig und nachhaltig seinen Körper von A nach B oder auch nach Z zu bewegen. Keine Zeit verlieren, keine Ressourcen verschwenden, keine Umwege fahren. Am besten so geräuscharm wie ein eleganter Skater, das ist smart, das ist verständlich. Und barrierefrei müssen alle Wege sein, vor allem für die Nichtschwerbehinderten.

Freeze

Für mich hat der im Bahnhof eingefahrene ICE immer etwas Surreales: Wie im angehaltenen Film, wie ein eingefrorenes Bild verharret er da – »stehen« möchte ich gar nicht sagen – und ist vom rasenden ICE kaum zu unterscheiden, dank seiner detailarmen Formgebung bis hin zur horizontalstreifigen, permanentes Tempo visualisierenden Grafik.

Die Rede von der Mobilität meint fast immer technische Mobilität. Die personale Mobilität wird im All-

gemeinen auf drei Aspekte reduziert: Stigmatisierung (wer zu Fuß geht, ist entweder arm oder verdächtig), Approach (zu Fuß gehe ich nur zur Garage, zur Haltestelle, zum Kiosk, über die Zeil oder ins Bett) und Re-kreation (im Wald erhole ich mich, auf dem Laufband ertüchtige ich mich, beim Flanieren genieße ich mich). Das war's. Damit wäre das Thema »Gehen« im Kontext der Mobilität schon erledigt, bevor es angefangen hat.

Die Mobilität scheint neu erfunden zu werden, neue Konzepte gegen urbanen Verkehrsinfarkt, gegen Ressourcenausbeute, gegen Zeitvergeudung und gegen ungewollte Einsamkeit im ländlichen Raum. Wir leiden heute in den Großstädten nicht nur unter dem Verkehrsaufkommen, wir leiden genauso sehr unter der gegenwärtigen Gestalt unserer Städte, deren Ursprung – in Deutschland jedenfalls – wir in den vernünftigen, aber gruseligen Planungen der Nachkriegszeit zu erkennen glauben. Genau diese aber hatten die »verkehrsgerechte Stadt« überhaupt erst erfunden. Und offensichtlich arbeiten sich Städte- und Verkehrsplaner bis heute an dem ungeklärten Missverständnis ab, ob damit nun die Automobilgerechtigkeit gemeint sei. Jedenfalls wird dieser Begriff nur noch von Histori-

von Elmar
Lixenfeld

Ich liebäugle auf einen langen Weg mit den leichtesten Schlappen: den selbst gebauten Huaraches.

Filigranes Damenmodell aus der Selbstbaureihe: 2 Millimeter Schuhsohle, dünne rote Lederauflage, gewachste Schnürsenkel, Zierstücke vergoldet.

Antwort der Sohlenspezialisten auf alltagstaugliches Barfußgehen: Fivefingers.

Wasserdicht und leicht: Approachschuhe, 1050 Gramm.

kern benutzt. Der neue, umfassende Begriff der Mobilität hat ihn vollständig resorbiert.

Schuhe

Allmählich gewinne ich den Eindruck, dass die Allerwenigsten einmal an ihre eigenen Füße denken. Wie auch, sie, die Füße, schlafen ja durch. Wenn ich manchmal wie im Wachkoma durch den Tag stolpere, erkläre ich mir das mit einem neuen Sprichwort: Raus aus den Federn, rein ins Fußbett. Nichts geht einfach nur so, alles ist vermittelt, angehübscht, optimiert: Sogar unsere Füße stecken in Schuhen. Das erscheint uns dermaßen zwangsläufig, dass wir für die barfußigen Menschen in fernen Breitengraden nur Bedauern oder Kopfschütteln übrig haben.



Was hierzulande nur der skurrilen Barfußgemeinde und den Orthopäden klar ist: Das gesündeste Gehen ist das Barfußgehen. Wer als Schuhsozialisierter einmal mehr als zwei Kilometer ungeübt mit flachen Sohlen ohne Absatz gegangen ist, sieht in den Krämpfen an Stellen, von denen er nie dachte, dass dort Muskeln sitzen, entweder den Beleg für die Gefährlichkeit und den Irrsinn, die Menschheit barfuß laufen zu lassen, oder aber den Hinweis darauf, dass Kuba-, Keil- und Stilettoabsatz eine ungünstig domestizierende Wirkung haben können, die nur durch die chinesische Binde-technik junger Füße übertroffen wird.

Wie auch immer, jedenfalls scheint sich ein Trend zu dünneren, flexibleren und weniger abgefederten Sohlen bei den Sportschuhen erkennbar zu sein. Ob dies als Indiz für ein gesellschaftliches Bedürfnis nach größerer Naturnähe gewertet werden kann oder vielleicht sogar dafür, dass auch die Sportartikel-Hersteller auf die Brüchigkeit sozialer Abfederung reagieren? Beides wäre kein Widerspruch.

Barfuß

Der »barefoot professor« aus Harvard sagt es klipp und klar: Zum Gehen braucht man keine Schuhe. Man braucht Füße. Die Gehtechnik entscheidet. So haben wir Schuhabhängige den »heel strike« verinnerlicht. Erst schrauben wir prachtentfaltende Absätze an die Fersen, dann werden sie abgefedert, abgepuffert und abgemufft. Aber immer schön mit den Hacken klacken. Der Äthiopier Abebe Bikila errang 1960 die olympische Goldmedaille für seinen barfußigen Marathonlauf. Gewiss gelang dies nur mit dem »forefoot strike«, der für

uns so fremd geworden ist, obwohl er sich beim Barfußgehen instinktiv einstellt.

Dynamik

Die Geschichte der Menschheit als Geschichte der Beschleunigung zu schreiben, ist ein Allgemeinplatz, auf dem sich aber, quasi als Gegenfigur, ein interessanter Euphemismus breitmacht. Konjunktur also hat nicht nur die Mobilität, sondern auch die Entschleunigung. Gemeint sind damit Slow Food, Life-Work-Balance, Entspannung, After-Burnout-Party-Propheylaxe und so weiter – letztendlich eine Art optimiertes Rumhängen und Harmonisieren. Die Ratgeberindustrie blüht.

Entschleunigung, was soll das wirklich heißen? Klarer wird es, wenn ich den alten Begriff nehme, der durch den neuen ersetzt wurde. Das Gegenteil von Beschleunigung heißt Verzögerung. Nach leistungsorientierter Maxime hat dieses Wort überhaupt keinen guten Klang. Es geht also gar nicht um die Entdeckung der Langsamkeit, sondern um Abbremsen, Gasgeben, Abbremsen, Gasgeben. Aus dieser Stotterschleife könnte man heraustreten: Einfach mal wieder be- und entschleunigungsfrei zu Fuß gehen – bei einem Tempo < 4 km/h = Schlurfen, > 6 km/h = Hasten.

Spazierologie

Kein Scherz: Die Spaziergangswissenschaft (Promenadologie) entwickelte sich seit den 1980er Jahren an der Gesamthochschule Kassel unter Lucius Burkhardt aus der Soziologie und Stadtplanung als neue Methode. Verkürzt gesagt: Durch eine geänderte Wahrnehmung – die sich fußgehend, spazierend, flanierend einstellt – können wir die Stadtgestalt und die sie umgebende Industrie- und Kulturlandschaft neu erleben und beurteilen. Mit neuem Blick finden wir Genuss an ungewohnten Stellen, und mit neuem Blick lässt sich Kritik schärfer formulieren. Ein deutliches Anwendungsbeispiel der Promenadologie ist die Konzeption und Realisierung des Regionalparks RheinMain. Eine der Überraschungen: Der 190 Kilometer lange Rundweg führt auch an der modernen Mülldeponie Flörsheim-Wicker vorbei.

Ultraleicht

Zwar habe ich noch keinen persönlich kennengelernt, aber ich profitiere von der Unerschrockenheit der wandernden Ultraleicht-Jünger, für die es keine

Tabus gibt. Die Legende vom abgebrochenen Zahnbürstenstiel zwecks Gewichtsreduzierung ist bloß medienwirksam. Aber in ihren Internetforen werden bereits die Gedanken mit der Waage abgewogen. Im Winter hatte ich bisher immer schwere Jacken und dicke Wollpullis geliebt, den »first layer« natürlich aus schnell müffelnder Baumwolle. Und nun: Merinohemden als erste und zweite Schicht, 270 Gramm Daunensack, Trekkingschirm als Hardshell-Ersatz und aus Mülltüte geschnittene wasserdichte Beinlinge.

Pilgern

Für meine bevorstehenden 30 Tage durch die Extremadura habe ich mich noch mit knöchelhohen, wasserdichten Zustiegschuhen – 1050 Gramm – ausgerüstet. Sicher ist sicher. Die Wahl für den 18-Liter-Rucksack (300 g) begrenzt das Schleppgewicht auf etwa 4,5 Kilogramm. Und dann setze ich einen Fuß vor den anderen.

Fazit

In der Tat – der Gang von Praunheim nach Eppstein war völlige Verschwendung. Aber nun weiß ich, wie es sich anfühlen mag, als Romantiker ins Rheintal zu gehen, und wie sich meine heimische Gegend von Schleichwegen aus darstellt. So halt. ♦

Der Autor



Elmar Lixenfeld, 50, studierte Visuelle Kommunikation an der Hochschule für Gestaltung Offenbach, Diplom 1987, und an der Accademia di Belle Arti in Rom. Der gebürtige Frankfurter arbeitet typografisch, zeichnerisch, fotografisch, plastisch, schriftentwerfend, musikalisch. Hauptsächlich konzipiert er Bücher, dazu gehört beispielsweise das »Emotionale Gesetzbuch – Dekalog der Gefühle«. Gemeinsam mit der Kunsthistorikerin Dr. Angela Pfothenhauer hat er zwölf Essay- und Bildbände in der Reihe »monumente edition« der Deutschen Stiftung Denkmalschutz veröffentlicht, soeben erschienen ist der Band über die Eifel. Für die Goethe-Universität entwirft Lixenfeld Plakate, als Illustrator ist er auch für das Wissenschaftsmagazin »Forschung Frankfurt« tätig. Im Frühjahr 2013 zeigte Lixenfeld im Werkbund Frankfurt eine Ausstellung unter dem Titel »Typen«, zu sehen waren eine Gruppe von 19 physiognomischen Plastiken, ein Schwarm von 89 Scherenschnitten und eine Reihe von sieben Buchstaben aus eigenen Alphabeten (<http://vimeo.com/64401064>). Vor seiner Wanderung schrieb er diesen Essay. Er ging von Sevilla nach Astorga auf der Via de la Plata und kam am 31. Oktober wohlbehalten zurück; sein 740-Kilometer-Projekt wurde wissenschaftlich begleitet von dem Ethnologen Prof. Dr. Holger Lebens vom Frobenius-Institut an der Goethe-Universität.

e.lixenfeld@t-online.de

Weiterführende Links und Literatur

Ein Forum der Ultraleichtszene: www.ultraleicht-trekking.com/forum/

Instruktiver Clip des barefoot professor: www.youtube.com/watch?v=7jrnj-7YKZE

Eine sympathische ideologiearme Einführung: www.barfusswandern.de

Beispiel für einen Huarache-Hersteller: www.chalasantals.de/dein-chala oder selber machen

Regionalpark RheinMain: www.regionalpark-rheinmain.de/de/regionalpark-rundroute.aspx und <http://karte.regionalpark-rheinmain.de/>

Ein führender Vertreter der Promenadologie: Bertram Weisshaar (Hrsg.) *Spaziergangswissenschaft in Praxis. Formate in Fortbewegung* jovis 2013, www.atelier-latent.de

Nach wie vor anregend: Paul Virilio *Rasender Stillstand: Essay* Carl Hanser 1992.



Mobile Körper im urbanen Raum

Le Parkour, oder wie der *Homo mobilis*
die Großstadt erobert

von Robert
Gugutzer und
Andrea Dlugosch

Mobilität wird heutzutage in der Regel mit Technik und Verkehr in Verbindung gebracht. Mobilsein erscheint so als ein ausgesprochen unkörperliches und entleiblichtes Phänomen. Besonders deutlich wird das an der Mobilität in der Großstadt. Autos, Busse, U- und S-Bahn einerseits, Mobilitätskarten und -zentren oder Mobility-Tickets andererseits sorgen hier für einen möglichst schnellen und effizienten Ortswechsel von A nach B. Die Trendsportart Le Parkour setzt dazu einen Kontrapunkt. Mobilität realisiert sich hier als explizit leiblich-körperliche Beweglichkeit und darüber hinaus als Bedingung der Möglichkeit kreativer Selbstfindung.

Le Parkour ist eine junge Trendsportart, die aus Frankreich stammt, inzwischen global verbreitet ist und überwiegend in Großstädten von zumeist männlichen Jugendlichen ausgeübt wird. Die »Traceure«, wie sich die Akteure nennen, bezeichnen ihren Sport selbst gern als eine »Kunst der Fortbewegung«, weil es darum gehe, Hindernisse im urbanen Raum möglichst effizient, ohne technische Hilfsmittel und in einem kontinuierlichen Bewegungsfluss zu überwinden. Typische Hindernisse des urbanen Raums sind Papierkörbe, Mülltonnen, Bänke, Treppen, Fahrradständer, Bauzäune, Garagendächer, Häuserwände oder Häuserschluchten. Solche Hindernisse verkörpern gewissermaßen die Sportpartner der Traceure, die es mit dem eigenen Körper als ausschließlichem Sportgerät zu bezwingen gilt.

Verglichen mit der relativ kleinen Anzahl an Aktiven ist der Bekanntheitsgrad von Le Parkour bemerkenswert groß. Le Parkour ist ein Medienereignis, das seine Bekanntheit vor allem Videoclips, Spielfilmen und Musikvideos verdankt, in denen spektakuläre körperliche Aktionen im städtischen Raum zu sehen sind (man denke an die Anfangssequenz des James Bond Films »Casino Royale«). Obgleich es sich dabei nicht um Le Parkour im strengen, puristischen Sinne handelt, sondern um dessen akrobatische Version »Freerunning«, prägen diese medialen (Selbst-)Inszenierungen das herrschende Bild von Le Parkour und generieren öffentliche Aufmerksamkeit. Woher aber rührt die Faszination dieser Fortbewegungskunst?

Unserer Auffassung nach begeistert Le Parkour ein breites und sogar nicht im engeren Sinne sportinteressiertes Publikum, weil dieser Trendsport eine außergewöhnliche Synthese aus »Fleisch und Stein« (Sennett 1995) präsentiert. In Le Parkour verschmelzen körperliche Effizienz und geschmeidige Beweglichkeit mit massiver, unbeweglicher städtischer Architektur. Le Parkour symbolisiert eine Dialektik aus immobilen Artefakten und mobilen Körpern, die in einer einzigartigen Mischung aus Stadt und Mensch aufgehoben sind. Das Selbst und die Stadt verschmelzen durch die



Bewegung im Raum – und daraus resultiert nicht nur für das Publikum, sondern ebenso sehr für die Traceure die Faszination ihrer Mobilitätskunst. Darauf weisen unsere Studien der Parkour-Szenen in München und Frankfurt hin.

Der Körper als Mobilitätsmedium

Mobilität ist in der Moderne typischerweise dinghaft, zumeist technologisch vermittelt. Das gilt gleichermaßen für geographische und virtuelle wie auch soziale Mobilität. Vor diesem Hintergrund fallen Mobilitätspraktiken auf, die gänzlich auf technische Dinge und Artefakte verzichten. Le Parkour symbolisiert geradezu idealtypisch eine solche unvermittelte, quasinatürliche Mobilitätspraxis. Inmitten einer hoch technisierten und künstlichen Landschaft greifen die Traceure allein auf ihren Körper zurück, um sich fortzubewegen. Sie nutzen einzig ihre psychophysischen Fähigkeiten, um laufend, springend, kletternd, auf allen Vieren gehend oder an horizontalen Objekten entlang hangelnd den städtischen Raum zu durchqueren. Sie konfrontieren damit die Stadt mit einem Ausmaß an Körperlichkeit, das zwangsläufig befremdlich wirkt. Zwar sind gerade Großstädte längst voll mit unterschiedlichsten Körperbildern und -praktiken, doch solchermaßen bewegte Körper irritieren gleichwohl. Sie widersprechen nämlich den normativen Vorgaben von Körpern im öffentlichen Raum auf ungewohnte bis spektakuläre (für manche Passanten aber auch ärgerliche) Weise. Man klettert keine Mauer hoch oder springt über ein Treppengeländer, um den Weg abzukürzen und schneller an sein Ziel zu gelangen.

Traceure sind unzeitgemäß, da sie unglaublich mobil sind, obwohl beziehungsweise *weil* sie auf die technisch vorhandenen Möglichkeiten effizienter Fortbewegung verzichten. Traceure verkörpern in Reinform den *Homo mobilis*, für den der Großstadtdschungel das vertraute und sichere Zuhause ist. Traceure ignorieren die architektonisch gegebenen Begrenzungen menschlicher Eigenmobilität und schaffen sich aktiv ihre Bewegungs-

autonomie. Sie reißen nahezu wörtlich Stadtmauern ein, indem sie einfach über sie hinweglaufen. Frei nach Richard Sennett demonstrieren sie, dass das »Fleisch« nicht notwendigerweise ein Gefangener der Stadt sein muss, sondern sich aus dem »Gefängnis« aus »Stein«, das die Stadt repräsentiert, selbst befreien kann. Die Freiheit der Bewegung ist ihnen ein wichtiger Wert, der subjektiv ein umso höheres Gewicht erhält, je schwieriger er zu realisieren ist. Daher suchen sich Traceure regelmäßig »spots« (Übungsplätze), die eine körperliche Herausforderung darstellen oder Grenzerfahrungen ermöglichen. Schritt für Schritt – Traceure sind keine Hardeure – erweitern sie so ihren körperlichen Handlungs- und Bewegungsspielraum und damit zugleich ihren Selbstgestaltungsspielraum.





Das gesellschaftliche Publikum quitiert das Tun der Traceure mit Staunen und Faszination, weil diese sich in ein augenscheinlich ungleiches Duell wagen. Im Parkour tritt der ungeschützte, leicht bekleidete, verletzbare »kleine« menschliche Körper gegen einen riesigen Koloss aus Stahl, Beton und Glas an, gegen den jener objektiv machtlos ist. Doch wie einst David gegen Goliath bezwingt der vermeintlich Schwächere den vermeintlich Stärkeren, und das allein durch selbst erarbeitete körperliche Technik, Kraft, Strategie und Eleganz. Darin wohnt das romantische Heldenpotenzial der Traceure.

Die Stadt als Gegenüber – zur Aneignung des Urbanen

Oftmals werden Stadt und Mensch als Antipoden gegenübergestellt. Die Stadt schränkt ein, begrenzt, scheint der Gegenspieler der Selbstentfaltung, ein notwendiges Übel zu sein, das jedoch zugleich das Dasein sichert. Es existiert das Bild großer Metropolen, in die, gleich einem Räderwerk, der Mensch sich in modernen Zeiten einfügt, anpasst, um die übergreifenden Mechanismen am Laufen zu halten. Anders im Parkour. Hier stellen die Begrenzungen des Städtischen Herausforderungen dar, die Schritt für Schritt überwunden werden, auf puristische Art und Weise, scheinbar dem Warenfetisch entrückt, als Daseinsform. Dass sich die Großstadt keineswegs als Gegner formieren muss,

sondern demgegenüber Potenziale für Individualität freisetzt, darauf hat Georg Simmel in seinem Aufsatz über die Großstadt bereits Anfang des letzten Jahrhunderts (1903) hingewiesen. »Das Spiel mit und an der Grenze, die Erweiterung des Möglichkeitsraumes in (sic!) die Intensität der Wahrnehmung, die Verfeinerung der Sinnestätigkeit und der Körperbeherrschung eröffnet – paradox anmutend – einen Raum in der Begrenzung. Der städtische Raum erhält so eine besondere Lesart eines entgrenzten Lernortes und schafft damit kreative Potenziale der Raumeignung« (Dlugosch 2011, S. 171). Lisa Geraldine Straka hat in ihrer Diplomarbeit zur L'Art du Déplacement (2011) diese Aneignungsformen der Traceure in dem Konzept der »(Um-)Nutzung« des Städtischen rekonstruiert. Die Stadt wird zum quasipersonalen Gegenüber, zum Interaktionspartner. Die Stadt liegt zu Füßen. Das Schöne an Parkour ist die Begegnung mit Neuem, Unbekanntem, auch völlig Andersartigem an anderen Orten, wo man sonst nicht so einfach hinkommt. Damit geht es nicht mehr nur um das reine »tracern«, darum, eine Linie zu ziehen, schnell eine Strecke von A nach B zu absolvieren. Es geht auch darum, der Mobilität im Städtischen eine besondere Qualität abzurufen. Es entsteht der Eindruck, als vereine Le Parkour sowohl progressive als auch regressive Tendenzen der Mobilität, wie sie Horst Nowak (2003) in seinem Vortrag »Homo mobilis« aufführt. Befinden wir uns also wieder an einer Kehrtwende, die es vermag, die Anforderungen der Schnelllebigkeit und das Potenzial der Technik mit der Möglichkeit der Selbststeuerung und dem Quäntchen Individualität zu verbinden, das dem eigenen Selbstentwurf besser entspricht?

In diesem Duktus skizziert Christoph Thun-Hohenstein (2013) als Sinnbild für fortschrittliche Urbanität den mit Fahrrad und Smartphone ausgestatteten Menschen und hebt den damit einhergehenden Bedeutungswandel hervor. Interessant dabei ist die Kombination von Althergebrachtem und Zukunftsweisendem: »Der Umstand, dass eine alte Erfindung wie das Fahrrad in einem Atemzug mit der neuesten digitalen Mobiltechnologie genannt werden kann, ist bemerkenswert und beweist, dass sich Fortschritt nicht eindimensional und ausschließlich aus den neuesten Erfin-

☉ Auf den Punkt gebracht

- Die Faszination von Le Parkour entsteht aus dem Gegensatz zwischen der hoch technisierten, statischen Stadt und einer Fortbewegungsart, die einzig auf den Körper zurückgreift.
- Traceure erleben sich als handelnde Subjekte, die Grenzen scheinbar ohne Limits überwinden. Hindernisse verstehen sie Sportpartner.
- Die Akteure verstehen Le Parkour als eine *Kunst* der Fortbewegung, in der eine spezifische Lebenshaltung zum Ausdruck kommt.

dungen herleitet, sondern auch das Althergebrachte, Bewährte zum Motor urbaner Innovationen werden kann« (ebd., S. 3). Le Parkour lässt sich, die Idee der Synthese von Tradition und Modernität aufgreifend, so als eine Antwort auf das »Unbehagen an der Mobilität« (Nowak 2003) dechiffrieren. Der Traceur erlebt sich durch seine Form der Mobilität als autonom und selbstbestimmt, kompetent und wirkmächtig. Der *Homo mobilis* erfährt sich als uneingeschränkt handlungsfähiges Subjekt.

Neue Mobilität zwischen Stadtrromantik und verllorener Bodenhaftung?

Offenkundig geben Traceure dem reduzierten, vermeintlich kargen Begriff der Mobilität seine Erlebnisqualität zurück. Traceure erleben sich als handelnde Subjekte, die Grenzen zu überwinden in der Lage sind – scheinbar ohne Limits. Nicht zufällig bietet die (späte) Adoleszenz die Bühne für dieses Spektakel, für das die jugendlichen Großstadthelden wiederum ihr Publikum brauchen, weshalb sie ihr Tun fleißig filmen und (sich) im Internet präsentieren. Le Parkour ist Selbstzweck und Ziel in einem. Es gilt, eine Strecke von hier nach dort zurückzulegen, wendig, schnell, perfektioniert, kraftvoll, leistungsorientiert – aber nicht nur, um anzukommen, sondern auch, um sich selbst in der Bewegung Grenzen überwindend zu erfahren und um die Umgebung zu erfahren – Geräusche, Oberflächen, Farben. Erkundungsgänge von Untergründen, auch barfuß, steigern die Sensibilität und das leibliche Selbst.

Traceure rechnen gleichermaßen mit dem städtischen Verfall, gehen daher eher mittelfristige Bündnisse mit den Gegebenheiten ein. Sie respektieren die Stadt in ihrem So-Sein und lassen sie auf sich zukommen. Freiheit und Eigenbestimmtheit sind Wesensmerkmale von Le Parkour. Nicht die Stadt schränkt ein, sondern allein die eigene Kreativität. In diesem sinnlich aufgeladenen, zum Teil geheimnisvollen Selbst- und Weltbezug sind, so eine weitere These, Spuren des Romantischen aufzufinden (Dlugosch 2011). Vielleicht ist dies der Grund, warum Le Parkour auch als Pro-



jektionsfläche dienen kann, die das Paradox einer Ästhetisierung (gegebenenfalls auch »Renaturierung«) des Städtischen zeigt und damit gegebenenfalls verloren gegangene Sehnsüchte wiedererweckt, die sich im Sinnbild des »jugendlichen Stadtrromantikers« verdichten und die nicht auf das Haben des Massenkonsums, sondern auf das Sein in der Geschicklichkeit und Beweglichkeit setzen. Inwieweit man mit dieser (oder durch diese) Kunst der Fortbewegung auch sonst davon gefeilt ist, im alltäglichen Leben – oder in besonderen Problemlagen – die Bodenhaftung zu verlieren, bedarf detaillierterer Studien. Unsere interviewten Traceure sehen jedoch sehr wohl positive Transfereffekte in ihren Alltag.

Mobiler Körper, kreatives Selbst

Le Parkour ist für die Traceure eine Kunst der Fortbewegung, in und mit der sie nicht nur die Stadt erkunden und erobern, sondern auch ihr eigenes Selbst. Im Medium ihres mobilen Körpers mobilisieren die

Literatur

- Dlugosch, Andrea (2011) *Adoleszente Inszenierungen im Raum: Le Parkour* In: Brenne, A. et al. (Hrsg.) *Raumskizzen – Interdisziplinäre Annäherungen an aktuelle kulturelle Übergangsräume* München: kopaed, S. 171–180.
- Gugutzer, Robert (2012) *Verkörperter Bildung. Le Parkour als ästhetische Bildungspraxis* In: ders. *Verkörperungen des Sozialen. Neophänomenologische Grundlagen und soziologische Analysen* Bielefeld: transcript, S. 137–164.
- Nowak, Horst 2003 *Homo mobilis* Vortrag auf dem World Mobility Forum am 5. Februar 2003 in Stuttgart über die Kultur der Mobilität im Wandel. Verfügbar unter: http://www.sinus-institut.de/uploads/tx_mpdloadcenter/World_Mobility_Forum_Text_nk.pdf [Zugriff: 25.08.2013]
- Sennett, Richard (1995) *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation* Berlin: Berlin-Verlag.
- Simmel, Georg (2008 [1903]) *Die Großstadt und das Geistesleben* In: ders. *Individualismus der modernen Zeit* Frankfurt a. M.: Suhrkamp, S. 319–333.
- Straka, Lisa (2011) »Das ist einfach die ganze Freiheit in der Bewegung.« *L'Art du Déplacement: (Wieder-)Aneignung des öffentlichen Raumes? Bildungsprozesse von Jugendlichen am Beispiel von Le Parkour* Diplomarbeit am FB Erziehungswissenschaften der Goethe-Universität Frankfurt.
- Thun-Hohenstein, Christoph (2013) *Die Kunst der Mobilität. The Art of Mobility* In: MAK/ZINE. *Applied Arts/Architecture/Design*. Themenheft: In Bewegung. On Mobility. 2013, H.1, S.3–4.



Zur Person



Prof. Dr. Robert Gugutzer, 46, studierte Soziologie, Psychologie und Politikwissenschaft an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen und an der Ludwig-Maximilians-Universität München. 2001 promovierte er an der Universität Halle-Wittenberg, 2011 schloss er seine Habilitation an der Universität Augsburg ab. Er ist Leiter der Abteilung »Sozialwissenschaften des Sports« an der Goethe-Universität.

Robert Gugutzer

Ein guter Arbeitstag beginnt mit Ruhe und nicht zu früh.

Am liebsten bewege ich mich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fort.

»Entschleunigen« bedeutet für mich, mittags zwei Stunden mit dem Hund spazieren gehen.

Als Jugendlicher wollte ich Tennis- oder Fußball-Profi werden.

Rat suche ich bei meiner Frau.

Zuhause ist mir sehr wichtig.

Unterwegssein finde ich nicht so toll.

Virtuell bin ich unterwegs, weil's sein muss.

Mobil fühle ich mich nicht allzu sehr, was mir aber recht ist.

gugutzer@sport.uni-frankfurt.de
www.uni-frankfurt.de/fb05/ifs/Sozialwissenschaften/Team/Gugutzer/index.html

Traceure ihr Selbst und formen es auf diese Weise. Am Sinnfälligsten wird das an einer für diese Szene typischen Handlungsstrategie: Traceure suchen oder schaffen sich im Training regelmäßig Bewegungsprobleme, die sie sodann kreativ zu lösen versuchen. Dazu werden entweder bekannte Hindernisse auf ungewohnte Weise überwunden, oder es werden gänzlich unvertraute Umgebungen und Hindernisse gesucht, die einer spontanen Lösung bedürfen. Und diese selbst gewählte Konfrontation mit dem Neuen erfordert nicht nur einen mobilen Körper, der den ad hoc gegebenen Bewegungsproblemen gewachsen ist, sondern sie erfordert und fördert zugleich die Kreativität des Selbst.

Darauf deuten die Aussagen unserer Interviewpartner hin, denen zufolge es sich im Parkour um eine über die Bewegungskreativität hinausgehende, grundlegende Form von Kreativität handelt. Die Traceure sagen jedenfalls, dass sie ihre im Training entwickelte bewegungsorientierte Problemlösungskompetenz in andere, vergleichsweise unkörperliche Lebensbereiche übertragen würden: Für die Lösung von Problemen im Alltag sei jeder selbst verantwortlich; Lösungswege müsse man suchen, statt sie von anderen zu übernehmen, was nicht zuletzt damit zu tun habe, dass es nie nur ei-

nen (»den wahren«) Lösungsweg gibt; um Hindernisse zu meistern, sei es deshalb wichtig, auch mal neue Wege zu gehen, und das heißt: kreativ zu sein (Gugutzer 2012, S. 154).

Die körperliche Mobilität der Traceure erscheint damit als ein Medium der kreativen Selbstsuche und Selbstfindung. Le Parkour erweist sich so als eine Form eines (auto-)poietischen, verkörperten Selbstbezuges. Dazu passt, dass die Akteure Le Parkour als eine *Kunst* der Fortbewegung betrachten, in der eine spezifische *Lebenshaltung* zum Ausdruck kommt. Mit Wilhelm Schmid (1999) könnte man deshalb sagen, dass aus der Bewegungskunst Le Parkour eine »Lebenskunst« wird, »in der das Individuum an sich und seinem Leben arbeitet, sein Selbst und sein Leben gestaltet, indem es auf leiblich-körperlichem Wege selbstreflexive Kompetenzen ausbildet« (Gugutzer 2012, S. 155). Oder wie ein Traceur sagt (ebd.):

»Wenn ich einen Hocksprung über einen Kasten oder so mache, bei Parkour nennt man das Katzensprung, und zum Beispiel, wenn das Anfänger lernen, beginnt man das zu entwickeln, das heißt man springt zuerst mit den Beinen drauf und dann springt man immer mit den Beinen ein bisschen weiter. Man entwickelt den Sprung und so kann man das Leben auch angehen, jede Aufgabe. Kann man schon so übertragen. Wenn man mit der Einstellung ((schmunzelt)) hingehht.«

Zur Person



Prof. Dr. Andrea Dlugosch, 44, begann ihre Kooperation mit Robert Gugutzer zu Le Parkour, als sie im Sommersemester 2009 für eine Vertretungsprofessur am Fachbereich Erziehungswissenschaften an die Goethe-Universität kam. Ihre weiteren Tätigkeiten in Forschung und Lehre führten sie unter anderem an die Leibniz Universität Hannover und zuletzt an die Pädagogische Hochschule Oberösterreich in Linz. Ihre inhaltlichen Schwerpunkte liegen in Fragen der Pädagogik bei erschwertem Lernen und auffälligem Verhalten, in der Professionalisierungs- und in der Biographieforschung. Seit Herbst 2013 ist sie Professorin am Fachbereich Erziehungswissenschaften, Institut für Sonderpädagogik, der Universität Koblenz-Landau.

ter anderem an die Leibniz Universität Hannover und zuletzt an die Pädagogische Hochschule Oberösterreich in Linz. Ihre inhaltlichen Schwerpunkte liegen in Fragen der Pädagogik bei erschwertem Lernen und auffälligem Verhalten, in der Professionalisierungs- und in der Biographieforschung. Seit Herbst 2013 ist sie Professorin am Fachbereich Erziehungswissenschaften, Institut für Sonderpädagogik, der Universität Koblenz-Landau.

Andrea Dlugosch

Am liebsten bewege ich mich fort mit passenden Vehikeln für die jeweiligen Untergründe – vom Mountainbike bis zum Tourenski.

»Entschleunigen« bedeutet für mich Präsenz/présence.

Zuhause ist abhängig vom Atmosphärischen.

Unterwegssein finde ich reisenderweise angenehm.

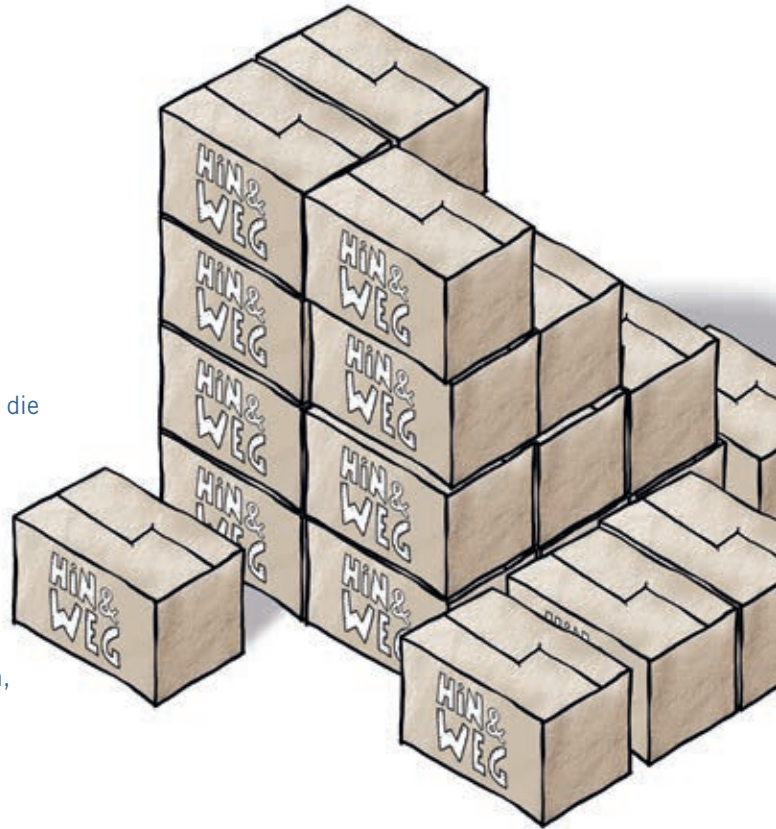
Mobil fühle ich mich, wenn ich mehrere Optionen habe.

dlugoschan@uni-landau.de

Mit Sack und Pack im Möbelwagen

Ein anthropologischer Blick auf das Umziehen

Ein Umzug beginnt mit der Zielbestimmung, gefolgt vom Auftrag an die Spedition, dem Einpacken des Umzugsguts, gefolgt vom Transport; am Ende das Auspacken. Eine logistische Kette, Güterbewegung darstellbar als Mobilitätsdiagramm. Doch Umziehen bedeutet mehr: Die räumliche Veränderung ist emotional zu bewerkstelligen – vom ersten Impuls bis zum Auspacken der letzten Kiste. Umziehen kann eine der fundamentalen Bewegungen im Leben sein, allerdings auch »a change in what goes on«.¹¹



Der Anthropologe beschäftigt sich ausdrücklich mit dem Umziehen als Handeln. Wer seinen Wohnsitz wechselt, nimmt einem Ort etwas, um es andernorts fortzusetzen: die eigene Ansässigkeit. Es geht, kulturalanthropologisch formuliert, um Heimat. Als Heimat anerkannt wird ein Raum dann, wenn sich Bedürfnisse und ihre Erfüllung in einem akzeptablen Gleichgewicht befinden. Das zeigt erst die Zeit nach dem Umziehen. Führt man »Heimat« – am aktuellen Heimat-Hype vorbei – zurück auf menschliche Bedürfnisse, kommt man in den westlichen Industriegesellschaften auf vier Dimensionen von Erwartungen an einen je gegebenen Raum. Menschen in westlichen Gesellschaften wünschen bislang von einem Ort oder einer Gegend:

- dass dieser Raum Existenzsicherung gewährt (ein Dach über dem Kopf, Schutz, Nahrung, Arbeit, Ausbildung, Mobilität, Regeneration),
- dass sie als Bürger bei politischen Entscheidungen mitwirken oder diese kontrollieren können,
- dass sie Kontakt mit anderen und Chancen zur Zugehörigkeit haben – also dass sie erkannt und anerkannt werden,
- dass sie Sprache, Zeichen, Symbole, Bedeutungen und Ästhetik eines Raums lesen können und selbst verstanden werden.

Für einen Ortswechsel sind Arbeit, Nähe zum Arbeitsplatz, kostengünstiges Wohnen, gute Infrastruktur und behagliche Umwelt dominierende Motive. Ist dies geklärt, dann erst rücken andere Dimensionen in den

Blick. Manches allerdings, wonach sich Menschen in einem Raum orientieren, sagt die Frankfurter Kultur-anthropologin Ina-Maria Greverus, liege »unter der Oberfläche artikulierbaren Bewusstseins« und werde später dann »wahrscheinlich erst in Verlustsituationen wirklich erfahrbar«.¹² Und so sagt es ein Chanson: »Partir, c'est mourir un peu«, Weggehen ist stets ein Stück Verzicht auf das, was man liebt. Jederzeit und allerorten lässt man ein Stückchen Seele hinter sich. Abschied, Heimweh und Neubeginn sieht der Poet als Zirkelphänomen – zwischenmenschlich wie räumlich. Nichts davon steht in einem Umzugsplan.

Umziehen ist von Gefühlen durchwoben, es geht um das Verlassen einer bisherigen und die Wiedergewinnung einer eigenen Lebenswelt am anderen Ort. Mit Sack und Pack, mit Hab und Gut – als wären sie ein Stück vom Selbst – wird eine ganze eigene Welt transloziert. Das Ankommen in neuen eigenen vier Wänden, wo mitgebrachte Möbel aufgestellt, die alten Bilder aufgehängt, und von wo aus man die neue Welt erschließt, also das passiert, was Sich-Einleben genannt wird. Die ersten Worte mit neuen Nachbarn können entscheidend sein, um Fuß zu fassen.

»Rites de passage«: Ein universelles Muster, von dem Ethnologen Arnold van Gennep vor gut 100 Jahren beschrieben, gliedert sich in Trennung, Übergang und Wiedereingliederung.¹³ Alle Übergänge im menschlichen Leben werden rituell und strukturell eingefasst wie von einem Korsett. Damit vor allem in der mittleren Phase der Unsicherheit nichts aus dem Ruder läuft. Nichts anderes spielt sich im Prozess des

von
Heinz Schilling

Umziehens ab. Es geht nicht um Kratzer am Umzugsgut, sondern um emotionale Unwägbarkeiten der Passage als Zeitstrecke. Die Abschiedsparty für die Wegziehenden etwa befestigt die Trennung und soll, folgt man van Gennep, die Umziehenden stärken, die Schwelle zur Neuorientierung andernorts heil zu überschreiten. Umziehen – wohlge­merkt – löscht nicht Erinnerungen, sondern bringt sie nicht selten als nostalgische Anhaftungen wieder hervor.

Umzug als Reifeprüfung

Ein heiterer Tag im Frühsommer 1996. Beate H., Ute T., Gisela K. und Sabine S. sitzen im Halbkreis auf der Wiese hinterm Haus Ricarda-Huch-Straße Nummer 7, ihrem neuen Zuhause.^{14/} Die vier Frauen um die 30 kannten sich vor einem Jahr noch nicht; nun werden aus Nachbarinnen Freundinnen. Sie beraten

gerade über eine gemeinsame Waschmaschine. »Ja, wir alle sind so etwas wie Kolonisten«, sagt Beate H., »unglaublich, was wir hier dazulernen«. Das klingt nach Wohnmodell, ist aber keins.

Wie kommen sie hierher? Das sind vier je eigene Geschichten. Und dass sie jetzt da wohnen, ist sogar ein Stück Frankfurt-Geschichte. Denn mit ihnen sind im Jahr zuvor 5000 Menschen aus diversen Stadtteilen hier zugezogen. Eilig angesiedelt, als wäre ein neues Dorf unerwartet vom Himmel gefallen. Im Herbst 1995 hatten die Umzugsfirmen für drei Wochen ein einziges Ziel innerhalb Frankfurts: »Huegelstrasse Housings«. Hunderte Abschiede: Tschüss, ihr zweieinhalb Zimmer in Bockenheim für unsere fünf Köpfe, ohne Bad, aber mit ungeheizter Toilette im Keller. – Ein letzter Gruß den 40 Quadratmetern in Praunheim mit selbst eingebauter Dusche in der Küche im dritten Stock. – Mach's gut, Klo auf halber Treppe. Und nun? 110 Quadratmeter. »Den Raum verdoppelt, nicht die Mietkosten. Platz-Platz-Platz«, strahlen die vier Frauen. »Ein ewiger Traum: Das war doch immer die Utopie«, sagt Sabine S. Dazu gehörte indes nicht die »Antistimmung«, von der sie nur gehört hatten. Gisela K., etwas bitter: »Nein, wir waren hier nicht willkommen. Absolut nicht.«

Wer sind »wir« und was ist »hier«? Man muss die Szene auf der Wiese auffalten zu einem kleinen historischen Leporello: Kühner Rückgriff, Fall der Berliner Mauer 1989. Eine Folge ist der Abzug der Amerikaner. In Frankfurt führt dies 1994 zur Räumung auch jener »Huegelstrasse Housing Area« im Nordwesten der Stadt. Die 300 Wohnungen für Offiziersfamilien und Zivilangehörige der US-Army stehen leer; Pontiacs, Buicks, Chevys und die »Elementary School« verschwinden über Nacht. Das nie eingezäunte Gelände mit den grünen Wiesen zwischen den fahlgelben Gebäuden wird zur Geisterstadt. Es bleiben: Große amerikanische Blocknummern an den Häusern, deutsche Straßennamen und das Frankfurter Wort für dies alles: »Amisiedlung«.

Was kein Stadtplan zeigt: Die Ricarda-Huch-Straße war für ein halbes Jahrhundert Demarkationslinie zwischen Amisiedlung und Dichterviertel, einem der nobelsten Wohnquartiere Frankfurts. Nachbarschaftliche Praxis war, sich gegenseitig zu ignorieren. Bewohner aus manchem Villenfenster sahen »das da drüben« als Ghetto; offizielle Freundschaftsfeste änderten daran nichts. Als dann durchdrang, dass bei einer Neubesiedlung »da drüben« junge Familien mit Kindern und sogar Sozialwohnungsberechtigte kommen würden, geriet zum Ghetto das Schreckbild vom Slum hinzu. Honorige Bewohner des Dichterviertels riefen sogar zur Bildung einer Bürgerwehr auf, für sie waren alle Zuzügler vorab »Sozialfälle«. Solche Nachbarn? Unmöglich. So agitierten sie – erfolglos – gegen die Umzugspläne der Stadt. »Noch bevor wir da hingezogen waren, wurden wir abgelehnt«, resümiert Beate H., »mich hat das nicht abgeschreckt. Aber nach dem Einzug jetzt? Ha, wir Kolonisten hier definieren uns über uns selbst.«

Wieder daheim

Die Kinder aus dem Haus. Und dann? Die Eltern ziehen ihnen hinterher. So könnten Hildegard (70) und Michael G. (72) das jüngste Kapitel ihrer Familiengeschichte überschreiben.^{15/} Ein Umzug von wo

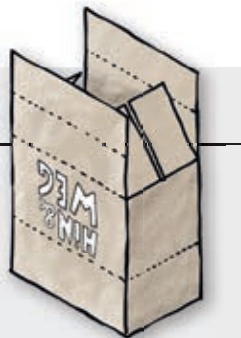
Wegziehen

Das Wort »Wolfserwartungsland« macht derzeit Karriere – in seiner zweiten Bedeutung. Für den Naturschutzbund NABU ist die Prognose, Wölfe kehrten in frühere Lebensräume zurück, heute Realität. Beobachter des demografischen Wandels indes meinen damit die fortschreitende Entleerung ländlicher Siedlungsräume insbesondere in ostdeutschen Ländern. Doch nicht nur Gegenden wie die Uckermark werden als Wolfserwartungsland gesehen, sondern auch Landschaften im Westen Deutschlands. Gesehen von Einheimischen.

Eine resignative Selbstidentifikation scheint das, wenn Timo Gottschalk, ein junger Diplom-Ingenieur im hessischen Vogelsbergdorf Kefenrod sagt: »Und wir hier sind ja auch schon Wolfserwartungsland.« Ist es nur eine Gnadenfrist für die Eltern in der Gegend mit dem romantischen Namen Bergwinkel, wenn die Schließung ihrer örtlichen Grundschulen nur mit überlokalen Schulverbänden abgewendet wird?

Warum verliert sein Heimatdorf Mittelsinn im bayerischen Spessart laufend Menschen, fragt der 17-jährige Gymnasiast Janik Fleißner und beginnt eine Feldforschung über den rasanten Bevölkerungsschwund: 2011 vier Geburten und 16 Sterbefälle. Gravierender noch sind die Verluste durch die Abwanderung von Bürgern. Fleißner befragt Weggezogene nach ihren Gründen. Mittelsinn selbst hat nur wenige Arbeitsplätze und viele Pendler mit enormen Strecken. Arbeiten in Würzburg bedeutet 120, ein Job in Frankfurt sogar 170 Kilometer Fahrerei. Täglich. Psychischer und ökonomischer Stress führen dazu, so Fleißner, dass »ein Umzug schnell in Erwägung gezogen wird«. Die Aussichten sind deprimierend für den Gymnasiasten: Die Jungen ziehen weg, die »vergreisende« Dorfbevölkerung bleibt da. Häuser stehen leer und verfallen; der Ort erscheint regelrecht perforiert. Und alles deutet auf weiteren Schwund. Sieht so die Zukunft aus? »Mittelsinn auf dem Weg zur Wüstung?«, fragt Fleißner und hofft, dass das irgendwie doch nicht so kommt.

Der Fall Mittelsinn scheint exemplarisch für nicht wenige Orte im Landkreis Main-Spessart. Wegzug und Überalterung macht die »Main-Post« als regionale Tageszeitung zum Jahresthema 2013. Ihre Serie »Heimat im Wandel« stellt ohne heimattümelnde Beschönigungen die demografischen Realitäten dar. Man ist weit weg von München, der Landeshauptstadt.



nach wo? Von Hamm nach Berlin, genau: von Westtünnern nach Kreuzberg. Aus der beschaulichen westfälischen Provinz in die tosend-quirliche Hauptstadt, aus der Reihenbungalow-Siedlung in die Lofts einer Brauerei aus der Gründerzeit. Heißt: 200 gegen 107 Quadratmeter tauschen, auf Garten und Sauna verzichten.

Alles beginnt als Was-wäre-wenn-Spiel, nachdem auch das dritte Kind in Berlin ansässig wurde. Nicht alle Beteiligten sind sofort Feuer und Flamme, doch sie freunden sich langsam mit der Idee an, die in den Köpfen der Eltern reift. Frühere Kapitel der Familiengeschichte zeigen, dass sie beweglich waren, in eine andere Richtung denken können mussten. Da gibt es Vorfahren, die aus Norditalien nach Bremen kamen, aus Oberschlesien ins Ruhrgebiet, dann zurückwanderten, sich in Thüringen niederließen, politischer Repression wichen. Initiative zu ergreifen, liegt Michael und Hildegard G. nicht ganz fern. Statt sich in den Telecottage-Ruhestand zurückzuziehen, fangen sie etwas Neues an. Dies in einer Stadt, die seit jeher neue Impulse von Menschen aus der Ferne bekam.

Alte Bäume verpflanzt man nicht, so die Sprichwort-Weisheit. Wenn allerdings alte Bäume sich selbst verpflanzen, dann erscheint dies als heftiger Kraftakt. Doch die Anziehungskraft der Kinder und die Sehnsucht nach deren Nähe helfen als stille Energie, wenn es darum geht, neue Wurzeln zu schlagen. Was aber nicht dazu führt, dass nun alle in Berlin aufeinanderhängen; jede der vier Familien hat ihr eigenes Domizil. Der Entschluss ist gefasst, und ein Leben nach doppelter Agenda beginnt: In Berlin wird alles fit gemacht für die Übersiedelung, in Hamm halbiert das Ehepaar den Hausstand für die Berliner Zukunft. Schreibtisch, Esstisch, Bett und ausgewählte Möbel kommen mit, ebenso im Gefühl haftende Literatur, Musik, Fotosammlungen. Zurückbleiben wird das Strandgut aus vier Jahrzehnten. Das Haus wird verkauft. Dann die Schlüsselübergabe an die Käufer: »Da flossen natürlich die Tränen. Dieses Haus, in dem mein Mann und ich unsere drei Kinder großgezogen hatten, wir eine glückliche Zeit gelebt hatten, an dem so viel Erinnerung hing, das zu verlassen, drohte mir das Herz zu brechen ...« (Hildegard G.) Und was war das für ein Gefühl, als der vollgeladene Möbelwagen wegfuhr?

Die starken Fünf

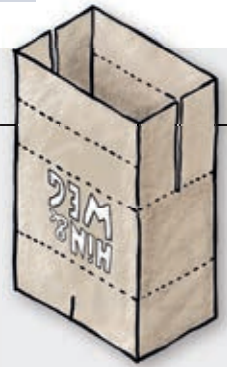
Familie F. hat zwei Monate zuvor mit dem Packen begonnen. Die Spedition brachte fünfzig Umzugskartons. Nicht zu voll, hieß es, Bücherkisten nur bis zur Hälfte, da ist rote Linie. Ziel des Umzugs, seit einem Jahr geplant, ist die neu eingerichtete Wohnung in einem anderen Stadtviertel. Die Küche bleibt zurück. Möbelstücke, auf den Bürgersteig gestellt, sind nach einer Stunde weg, spätestens nach drei Tagen; vierrollige Drehstühle nimmt keiner mehr.

Montagmorgen um acht. Es ist so weit. Parkverbote vorm Haus für einen Tag. Aus dem 7,5-Tonner springen fünf Männer. So, und wo war das jetzt? Im Ersten. Na, das geht ja. Und dann ist alles in zehn Händen. Vier Mann wuchten, schleppen, tragen, der fünfte staut, ein wahrer Pack-Champion. Wortloses Arbeiten. Synchronisiertes Raufundrunterrausundrein, elegante Choreografie auf der gewundenen Treppe. Gelernt ist gelernt, sagt ein kleiner Stämmiger mit Schnauz und ordentlich Tattoos. Dann ein Problem: Ein alter Schrank muss demontiert werden. Was für Jecki, Spezialist für kostbare Stücke.

Verschlauf-Minuten zur halben Stunde, um elf Frühstückspause. Die starken Fünf stehen hinten an der Ladebordwand wie zum Gruppenbild: Kompakte Typen um die 30, mittelgroß. Den Schnauzbarb nennen sie den Mexikaner. Daneben Jecki, dann Müller, neben ihm ragt Jecki zwo heraus, deutlich der Größte und BVB-Fan. Schließlich Lolle, Packmeister und Fahrer mit Führerscheinklasse C1. Thema ist die Eintracht. Kein Bier. Nur einer raucht. Ein eingespieltes Team seit Langem. Jeder kennt jeden Handgriff des anderen und jeden Schritt. »Was wir nicht mögen«, grinst Müller, »das sind Hausfrauen, die uns im Weg rumstehen.«

Meist machen sie Umzüge innerhalb der Stadt, öfter jetzt auch raus aufs Land. Einmal haben sie eine Familie komplett bis Oxford umgezogen. Sie nennen sich lieber »Mover« statt Möbelpacker. »Kein Lehrberuf, nur angelernt«, sagt Lolle, »aber: ein Beruf. Ein Knochenjob ums Monatsende rum. Gute Kollegen kannst du mit der Lupe suchen.« Bis auf Jecki zwo sind alle fest angestellt. Die Spedition, voll korrekt, ist auch in der Berufsgenossenschaft; das sind längst nicht alle.

Jetzt aber genug geredet. Wenn der Wagen voll und der Gummibaum drin ist, geht es quer durch die Stadt an die neue Adresse von Familie F. Und dann wird ausgeladen.



Ausgewählte Literatur

- ^{11/} Sandra Wallman *The Boundaries of Race. Processes of Ethnicity in England* In: *Man* 13 (1978), S. 200–217.
- ^{12/} Ina-Maria Greverus *Auf der Suche nach Heimat* München 1979, S. 222; I.-M. Greverus grundsätzlich zum Heimatphänomen: *Der territoriale Mensch* Frankfurt 1972.
- ^{13/} Arnold van Gennep *Les Rites de passage* 1909 (dt. Übergangsriten. Nachw. v. Sylvia M. Schomburg-Scherff. Frankfurt 2005).
- ^{14/} Heinz Schilling *At the Border. A Neighbourhood Conflict in Frankfurt* In: Ina-Maria Greverus u. a. Hrsg. *Frankfurt am Main: An anthropological City Guide* Frankfurt 1998, S. 107–124.
- ^{15/} Alle Zitate aus meinen Interviews je mit Hildegard und Michael G. im August 2013.
- ^{16/} Richard Sennett *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus* Berlin 1998, S. 23.
- ^{17/} Richard Sennett *The corrosion of character. The personal consequences of work in the new capitalism* New York 1998.
- ^{18/} Ina-Maria Greverus *Auf der Suche nach Heimat* München 1979, S. 8.

»Ziemlich hart. Eine emotionale Herausforderung, aber rational einzuordnen. Ein Gefühl der Endgültigkeit.« (Michael G.)

Der Umzug 2012 nach Berlin ist kein glatter Austausch der alten gegen eine neue Heimat. Der Aufbruch führt – dem familieneigenen Pionierethos folgend – auch zu ganz anderen Landkarten im Kopf. Das ältere Paar muss alles neu herausfinden, Notwendiges (wie Arztpraxen) oder Wünschbares (wie Sport- und Freizeittorte) checken, vertraut werden mit Berlins spezieller Urbanität und der eigenen Nahwelt. »Wir haben«, sagt Hildegard G., »eine sonnendurchflutete moderne Wohnung mit Blick auf den hinter uns liegenden Viktoria-Park. Besonders schön ist, dass es hier sehr viele junge Familien mit vielen Kindern gibt. Jeder beginnt hier neu, und allgemein ist man für neue Kontakte recht aufgeschlossen. Wir fühlen uns mitten im Leben.« Berührungssängste sind abzubauen, Trai-

zusammenziehen

Tom und Jana sind jetzt zusammen. Ihr leibliches Zusammensein geschah bislang mal bei ihr, mal bei ihm. Jetzt aber, twittert Jana dem erweiterten Freundeskreis, ziehen sie wirklich zusammen. Ja!, sie werden eine gemeinsame Wohnung haben, zwei Zimmer, Küche, Bad und Kammer. Der Vermieter wollte »was Schriftliches« in der Hand über die Paarbeziehung. Trauschein? Nein. Tom, der noch studiert, als Janas Untermieter? Das hätte den Mietpreis erhöht. Der Hauseigner gewährt ein Probejahr zur Eintragung einer Lebenspartnerschaft, zur Gründung einer GbR, einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts, oder »vielleicht doch« zur Eheschließung.

Was ist ein Haushalt? Das war einst definiert durch den »Haupternährer der Familie« und eine »Wohnstätte mit zumindest einem Herd zum Bereiten einer warmen Mahlzeit«. Jana und Tom ziehen nun also zusammen und begründen ein gemeinsames Hauswesen, einen Mini-Oikos. Den Umzug macht man in Eigenregie per AStA-Kleintransporter. Zusammengetwitter-



te kräftige Hände helfen mit. Nur ausgewählte Möbelstücke werden von A und B nach C bewegt. Die seitherige Haushaltstechnik zieht mit um, so Janas Ceranfeld-Herd und Toms Öko-Waschmaschine.

Dann kommt das, was für den französischen Kulturosoziologen Jean-Claude Kaufmann die eigentliche Geburtsstunde eines Haushalts ist: Wenn das Paar zum ersten Mal die Trommel der gemeinsamen Waschmaschine füllt. Ein irgendwie schon intimer Akt. Kaufmann hat das in seiner Studie »La Trame conjugale. Analyse du couple par son linge« analysiert; bei uns klingt es plastischer: »Schmutzige Wäsche. Zur ehelichen Konstruktion von Alltag« (1995).

Auch der deutsche Blick hat sich in Zeiten fluider Familienkonstellationen modernisiert. Der Leitfaden für Mikrozensus-Interviewer definiert: »Ein Haushalt ist eine Gemeinschaft von Personen, die zusammen wohnt und wirtschaftet, die also im Haushalt z.B. gemeinsam kocht, wäscht oder putzt, die ihren Lebensunterhalt gemeinsam oder zum Teil gemeinsam finanziert.« Über die Genese von Haushalten, etwa nach dem Modell »Aus zwei mach eins«, sagen die Statistiker nichts.

ning dafür bietet etwa das U-Bahn-Fahren. »Wenn man teilnehmen will, muss man sich kümmern.« Hier wie überall.

Die alten Nachbarn – wie reagieren sie nach 40 Jahren? Die einen zeigen Verständnis für diese Art von Wiedervereinigung der Eltern mit ihren Kindern und sechs Kindeskindern. »Andere erklärten uns für verrückt und konnten sich eine solche Entscheidung für

sich überhaupt nicht vorstellen«, sagt Hildegard G. Und die Geselligkeit von Westtünnern – aus den Augen, aus dem Sinn? Keineswegs. Dreimal im Jahr fährt das Ehepaar 460 Kilometer quer durchs Land dorthin. »Die Verbindung in die Heimat ist wohl noch intensiver geworden, weil die gegenseitige Wertschätzung geäußert wird.« Und sie lesen den »Westfälischen Anzeiger« online. Auf die Frage: »Was macht den großen

Viele ziehen um. Wie viele?

Wie viele Menschen ziehen pro Jahr in Deutschland um und von wo nach wo? Ein statistisches Gesamtbild gibt es nicht, nur Schätzungen. Die Suche nach offiziellem Material stößt rasch an die Grenzen von Ländern, Kreisen und Gemeinden. »Wir wissen nur eines: Wo viele Menschen wohnen, wird viel umgezogen, am meisten in Metropolregionen. Egal, ob dort die Bevölkerung zu- oder abnimmt«, so eine Faustregel der Umzugsbranche.

Aha. Ich lebe in einer solchen Region, sogar mit steigender Einwohnerzahl. Aber auch für die Rhein-Main-Region sind Daten über »Wanderungsbewegungen«, so das amtliche Wort, nicht mit einem Griff zu haben. Meine Wissensbegierde wendet sich also der Stadt Frankfurt zu. Sie führt verlässlich Buch: Die innerstädtische Wohnungsmobilität liegt stetig bei 48 000 umziehenden Haushalten p.a. Für 2012 registriert die Statistik der Umzugsverflechtungen mit sechs Nachbarkreisen und der Stadt Offenbach dies: Zuzüge aus diesem nahen Umland: 10 000; Wegzüge nach dort: 13 000. Zuzüge darüber hinaus: aus Hessen: 5 000, dem übrigen Deutschland: 16 000. Weitere 24 000 Zuzüge beleuchten grell die starke Verflechtung Frankfurts mit dem Ausland. Das führt zur Zahl von

bald einer Viertelmillion zu- und abwandernder Menschen pro Jahr – nur auf Frankfurt bezogen.

Bei Internetrecherchen zum Thema »Umziehen« gerate ich indes schnell in ein Gestrüpp aus Fakten, Schätzungen und Spekulationen. Umzugsratgeber locken mit schnellen Klicks zur »unverbindlichen« Kostenkalkulation. Ein Selbstversuch zur Probe erbringt nach Stunden detaillierte Offerten von drei Speditionen, zwei davon stoßen mit der Bitte um Wohnungsbesichtigung rasch nach.

Mit Glück finde ich sogar seriöse Meinungsforscher. Das Institut für Demoskopie Allensbach fragte auch 2012 wieder rund 25 000 Respondenten (!) ab 15 Jahre: »Welche Veränderungen wird es bei Ihnen in den nächsten zwölf Monaten geben?« Das Ergebnis, hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung: Mehr als fünfeinhalb Millionen sagten, demnächst umziehen zu wollen. Tendenz: steigend. Die starken Männer sind gerüstet. Bereit stehen in Deutschland 14 000 Umzugsunternehmen sowie genügend Miet-LKW, um in Eigenregie umzuziehen.



Sprung nach Berlin kleiner?« antwortet Michael G.: »Meine Frau an meiner Seite.« Sie, die Kinder und Enkel sind der Inbegriff einer Heimat, in der man jetzt ist.

»Schon wieder umziehen, Dad?«

Richard Sennett, oft gepriesener amerikanischer Sozialphilosoph, ist auch ein sensibler Feldforscher. Er berichtet von Enrico, einem aus Italien stammenden Bostoner Toilettenputzer, der es zum Hausmeister gebracht und sich seinen Traum vom eigenen Haus verwirklicht hatte. Sennett hatte ihn bei der Recherche zur frühen Studie »The Hidden Injuries of Class« kennengelernt und erinnert sich Jahre später an dessen Sohn beim Zwischenstopp einer Flugreise: Ist das

ziehungen. Ricos Kinder fragen ihn, warum denn die Familie so oft umzieht. Sie hätten fast keine Chance, richtige Freunde zu gewinnen, gleich stehe der Möbelwagen schon wieder vor der Tür. Heimatliche Gefühle? Vom Familienleben selbst bekommt Rico wenig mit. Es werde ihm alles immer nur erzählt, klagt er, und »niemand ... wird auf längere Zeit zum Zeugen des Lebens seiner Nachbarn«. ¹⁶¹ Rico ist einer der exemplarischen Figuren, auf die Sennett seine berühmte Untersuchung »Der flexible Mensch« aufbaut, die im amerikanischen Original »The Corrosion of Character« ¹⁷¹ heißt. Und das meint hier anthropologisch, dass Rico immer mühsamer, mit immer mehr Erklärungen und Ausflüchten die Erzählung seines Lebens überblickt.

Maria Theobald



Sie ist in ihrem langen Leben niemals umgezogen, doch hat sie mehrmals ihre Staatsangehörigkeit gewechselt. Wie war das?

Sie hat immer an der Grenze gelebt. Ihr Geburtsort Leidingen, wo sie 2011 hochbetagt starb, hat im Lauf der Geschichte mal zu dieser, mal zu jener Seite gehört; insgesamt siebenmal in den vergangenen zwei Jahrhunderten. Entweder war es deutsch oder französisch, und mit dem Dorf waren es seine Menschen. Die einen beteten zum Heiligen Remigius, die anderen zur französischen Nationalheiligen Jeanne d'Arc. Und sie tun es heute noch. Die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich verläuft mitten auf der Dorfstraße, die heißt einerseits Neutrale Straße, andererseits Rue de la Frontière. Von Paris aus gesehen ist man in der Gegend, wo laut Germaine de Staël 1803 »Frankreich verschwindet«.

Maria Theobald wird als Deutsche geboren und wächst als Französin auf, heiratet als Deutsche und wird als Französin Witwe; ihr Grab ist in Leiding, Annexe de Heining-les-Bouzonville. Auf die Frage

nach Europa: »Was würde sich ändern, wenn die Grenze da weg wäre?« hat sie gestutzt: »Tja, wo kämen wir denn da hin?« Was so verblüffend klingt, ist Lebenserfahrungslogik. Es gab stets die Unsicherheit, wohin und wem man gehörte. Sicher indes war nur, dass es die Grenze gibt. »Wo kämen man denn dahin? 'sch weeiß et net, dann müßten wer nur einem Kaiser die Steuern bezahlen. So müssen wir zwei Kaisern dienen. Daß dat günstig wäre oder ungünstig – dat weiß ich net«, sagt Maria Theobald im moselfränkischen Dialekt, den man auf beiden Seiten der Straße spricht. Nie umgezogen? Einmal doch, zwangsweise evakuiert, vor Hitlers Armeen in Sicherheit gebracht.

Mit »Grenzfall Leidingen« setzte Alfred Gulden 1983 der Jahrhundertzeugin Maria Theobald eindringlich ein filmisches Denkmal. Sein Interview mit ihr inspirierte Frankfurter Kulturanthropologen zu ausgreifenden studentischen Feldforschungen, dokumentiert in »Leben an der Grenze« (1986).

nicht der kleine Rico von damals? Rico gibt sich nur widerwillig zu erkennen. Aus dem Hausmeister-Sohn ist ein rastloser Computermanager geworden, ein flexibler Mensch, der – das fordert die Karriere – öfter den Arbeitgeber wechselte, sich dann selbstständig machte und nun ständig auf Achse ist, beim zufälligen Zusammentreffen auf dem Flug nach Rom. Sein eigentlicher »Ort« indes sind die oberen fünf Prozent der Einkommensskala.

Im Gegensatz zum ambulant lebenden Rico arbeitet dessen Frau Jeannette stationär am PC, von dort aus leitet sie ein Team von Online-Buchhaltern. Die sitzen irgendwo auf ihrer »Insel Heimarbeit«, ohne sich untereinander zu kennen. Den einstigen Rundblick eines leibhaftigen Chefs über ein Büro hat eine »ortlos-zentrale« Jeannette abgelöst als Direktrice eines höchst effektiven Systems penibler Zeitkontrollen.

Zurück zum Airport: Allmählich öffnet sich Rico dem Forscher. Und berichtet: Er leide darunter, dass er seinen Kindern ein anderes Leben vorlebe als die Werte, die er ihnen predige: Treue, Beständigkeit, Vertrauen, Solidarität, dauerhafte zwischenmenschliche Be-

Angekommen

Die Bedürfnisse ziehen mit um. Sie setzen einen Ortswechsel in Gang und überdauern ihn. Neue Habitate sind räumliche Versprechen im Zeithorizont: Weg von unzumutbaren Wohnbedingungen (Sehnsucht der vier Frankfurter »Kolonistinnen«; drei von ihnen sind

Auf den Punkt gebracht

- Wer umzieht, nimmt einem Ort etwas, um es andernorts fortzusetzen: die eigene Ansässigkeit.
- Heimat ist dort, wo sich Bedürfnisse und ihre Erfüllung in einem akzeptablen Gleichgewicht befinden.
- Umziehen ist stets ein Stück Verzicht auf das, was man liebt.
- Umzüge brauchen wie alle Übergänge im Leben ein Korsett aus Ritualen und Strukturen, um Unwägbarkeiten abzufedern.

Aufs Land ziehen



Liebe Franziska, vielen Dank für Deine Mail und die guten Wünsche zum Einzug. Ja, wir haben es glücklich geschafft. Nach langer Suche dann über ein Jahr das Häuschen renoviert im alten Dorf. Du wirst es ja kennenlernen, wenn Du uns in W. besuchst. Kein Fertighaus auf der Wiese – etwas von der Stange wollten wir nicht. Bei der Renovierung half uns eine junge Architektin voller Ideen.

Ich mag keine Baumärkte mehr sehen, und es braucht Zeit, bis der Haushalt wieder stimmt. Die letzte Umzugskiste ist noch nicht ausgepackt. Chris arbeitet ja immer noch in F., fährt mit der Bahn in die Stadt, sehr bequem. Ich habe hier mein Atelier und gut zu tun, gerade gestalte ich ein Kinderbuch.

Du fragst, ob ich schon Anschluss gefunden habe. Hm, die Einheimischen sind recht verhalten, bei einem historischen Abend in der Mehrzweckhalle war ich erfolglos, irgendwie ins Gespräch zu kommen. Warum mich die Ortsgeschichte interessiert, wurde ich gefragt, ich sei ja nicht von hier. Das braucht wohl seine Zeit, bis ich »von hier« bin. Im Moment scheint es ja so, dass ich am Dorf vorbei aufs Land gezogen bin. Eine Romantikerin, für

die Idyllmagazine à la »Landlust« gemacht werden, bin ich aber nicht.

Beim »Literaturfrühstück« der örtlichen Bibliothek habe ich Veronika kennengelernt, eine pensionierte Lehrerin, sie hat im Nachbarort jahrzehntelang Schule gehalten. In den Achtzigerjahren, da war sie neu hier. Das Dorf war noch sehr »geschlossen«. Zuzügler, woher sie auch kamen, wurden »die Frankfurter« genannt, die wohnten oben auf dem Hypothekenhügel, forderten alles und gaben nichts. So redeten die Alteingesessenen. Die Neubürger gründeten, ganz typisch, ihren Tennisclub. Eine Gruppe um Veronika jedoch wollte herausfinden, wo man im Siedlungsbrei eines Ballungsraums eigentlich gelandet war. Man startete eine »Spurensicherungsaktion«, leierte Altbürgern mühsam alte Fotos aus den Schuhkartons, machte mit großen Repros eine Ausstellung. Was aber das Misstrauen der Einheimischen weckte: Jetzt nehmen uns die Fremden auch noch unsere Geschichte weg. Neu war auch das Kinderfest rund um die Kirche. Ein Kulturkampf von Modernisierern gegen Konservative, so schien es. Derweilen, erzählte mir Veronika, machten Dorfkinder fleißig ihr Abitur oder siedelten aus – auf den Hypothekenhügel.

Soviel für heute. Bin gespannt, was es bei Euch Neues gibt. Alles Gute, Deine Jo

längst wieder weggezogen), hin in die Nähe der inzwischen fernen Kinder (das Neu-Berliner Ehepaar G.) – zwei typische Motivkonstellationen. Im Fall Rico brechen sich die Bedürfnisse: Während Rico in seinem amerikanischen Aufstiegsmodell permanentes Umziehen als Lebensform praktiziert und seine Frau in-

nem virtuellen Territorium Computerarbeiter dirigiert, sehnen sich ihre Kinder nach Verankerung, Stetigkeit und Vertrauen in stabile Freundschaftsbindungen. Nach einem tatsächlichen »Satisfaktionsraum Heimat«^{18/}, nach einer Heimat mit Bodenhaftung als Integral ihres Lebens. ♦

Der Autor



Prof. Dr. Heinz Schilling, 71, studierte in Frankfurt Volkskunde, Germanistik und Politikwissenschaft. Nach Magister (1968) und Promotion (1971) war Schilling Kultur- und Wissenschaftsredakteur bei der ARD. Ab 1978 lehrt und forscht er im damals neuen Studienfach »Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie« an der Goethe-Universität, wo er sich 1993 habilitierte, seit 2005 ist Schilling pensioniert. Zu seinen

zahlreichen Veröffentlichungen gehört auch »Kleinbürger. Mentalität und Lebensstil«, Frankfurt, Campus, 2003. Sein aktueller Forschungsschwerpunkt ist »Heimat und Globalisierung«.

Von hier nach dort

Adressen: Bahnhofstraße 64 – Hauptstraße 19 – Konviktweg o. Nr. – Hauptstraße 19 – Kirchengstraße 18 – Pflingstweidstraße 16 – Hauptstraße 19 – Feldbergstraße 30 – Hauptstraße 19 – Rotlintstraße 58 – Lieserer Weg 30 – Parkstraße 10 – Am Neuberg 2 – Brunnen-gasse 4

Das Dort wird zum Hier Zellhausen – Dieburg – Bensheim – Oberursel – Steinheim – Frankfurt – Saarbrücken – Kilianstädten

Sässigkeiten und Bewegungen Unterschiedliche Lebenswelten. Heimaten an acht Orten, Durchgangs- oder Rückkehrstationen. 13-mal umziehen in 60 Jahren bedeutet 10-mal mich verabschieden, neu orientieren, eingewöhnen, andere TV-Kanäle fixieren, Fuß fassen oder staunen über die Veränderungen des Altvertrauten.

h.schilling@em.uni-frankfurt.de; www.heinzschilling.de

Wanderer jenseits des »Westens«

»AFRASO« untersucht Mobilität von Personen, Ideen und Konzepten zwischen Afrika und Asien

von Stefan Schmid

Wie China sich im vergangenen Jahrzehnt in Afrika engagiert hat, ist zwar auffällig, aber nicht einzigartig: Auch andere wirtschaftlich dynamische Länder Asiens, wie etwa Japan, Indien, Malaysia oder Korea, sind in fast allen Ländern auf dem afrikanischen Kontinent aktiv. Umgekehrt machen sich Tausende Afrikaner auf den Weg nach Asien – Händler, Unternehmer und Studierende – und fangen an, die asiatischen Gesellschaften zu verändern. Die neuen wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Kontakte eröffnen Afrika Möglichkeiten, die seit dem Ende des Kolonialismus verbreiteten Muster in seinen internationalen Beziehungen zu verändern und aus einer Vielzahl neuer Handlungsoptionen auszuwählen – jenseits des »Westens«.

Straßenszenen aus Guangzhou, China.

Das interdisziplinäre Frankfurter Verbundprojekt »Afrikas Asiatische Optionen – AFRASO« untersucht seit 1. Februar 2013 diese neuen Beziehungen zwischen beiden Kontinenten in vergleichender und transregionaler Perspektive. Mit einer Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) von fast vier Millionen Euro wird ein zunächst vierjähriges Forschungsprogramm organisiert, an dem rund 40 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Goethe-Universität teilnehmen. Bundesweit einmalige Ausgangsbedingungen bieten die zwei auf diese Regionen spezialisierten Zentren, das Zentrum für Interdisziplinäre Afrikaforschung (ZIAF) und das Interdisziplinäre Zentrum für Ostasienstudien (IZO). Die Forschungsergebnisse dürften in Politik, Entwicklungszusammenarbeit und Wirtschaft auf hohes Inter-

esse stoßen. Denn die deutsche Politik und Wirtschaft mussten sich bis vor einiger Zeit immer wieder anhören, sie hätten die Zeichen der Zeit nicht erkannt und würden tatenlos zusehen, wie asiatische Nationen sich die Märkte der Zukunft in Afrika sichern.

Wie verhält es sich mit »New Scramble for Africa« und dem »Ende der westlichen Dominanz«?

Deshalb ist es umso wichtiger, auf der Basis empirischer Erhebungen herauszufinden, wie es sich denn mit dem proklamierten »New Scramble for Africa« und dem »Ende der westlichen Dominanz« wirklich verhält und wie Afrikaner und Asiaten ihre Beziehungen wechselseitig wahrnehmen und bewerten. Wegen der komplexen Mobilitäten von Menschen, Ideen und Modellen lässt sich dies nicht mehr mit herkömmli-

Transfer von chinesischen Reisanbautechniken in den Senegal.



chen Raumbegriffen untersuchen. »AFRASO« vertritt deshalb gleichzeitig einen transregionalen und einen komparativen Ansatz – das Ganze eingebettet in eine fachliche Vielfalt von elf Disziplinen aus sechs Fachbereichen. Koordiniert wird das Großprojekt von beiden Zentren der Goethe-Universität gemeinsam; Sprecher des Projektes sind die Direktoren der beiden Zentren, Prof. Frank Schulze-Engler (ZIAF) und Prof. Arndt Graf (IZO).

»Abenteuer Afrika«: Warum indische Lehrkräfte an äthiopische Universitäten gehen

Eine Mehrzahl der Projekte beschäftigt sich mit Themen, die Mobilität direkt betreffen. So untersucht Dr. Sophia Thubauville vom Frobenius-Institut indische Akademiker, die sich mithilfe von spezialisierten Arbeitsvermittlungsgesellschaften auf den Weg nach Äthiopien machen, um an den dortigen Universitäten als Lehrkräfte zu arbeiten. Diese auf den ersten Blick fremdlich erscheinende Arbeitsplatzwahl wird verständlich, wenn man sich vor Augen führt, wie mas-

siv Äthiopien derzeit den tertiären Bildungssektor ausbaut: Die Zahl der Universitäten ist von ursprünglich 2 auf 31 angestiegen. Gut ausgebildete äthiopische Lehrkräfte gibt es zu wenige, und diese arbeiten wegen besserer Verdienstmöglichkeiten bevorzugt im Ausland. Umgekehrt führt das Überangebot an Akademikern in Indien dazu, dass sie sich für einige Jahre auf das »Abenteuer Afrika« einlassen, zumal die Verdienstmöglichkeiten durchaus lukrativ sind und oft um ein Zehnfaches über dem Gehalt der Äthiopier liegen. Zurzeit gibt es schätzungsweise 1200 indische Dozenten in Äthiopien. Die meisten werden von Agenturen zum Beispiel durch Anzeigen in der »Times of India« rekrutiert. Der Bewerbungsprozess ist einfach: Es gibt »walk-in-Interviews«, bei denen man mit seinem Lebenslauf vorbeikommt und schon nach einem kurzen Gespräch eingestellt wird. Sophia Thubauville beschäftigt sich sowohl in Indien als auch in Äthiopien mit der Motivation und den Erfahrungen der indischen Akademiker, sie fragt nach deren Alltagsproblemen und deren Sicht auf Afrika – und wie sich diese im Lauf der Jahre wandelt.

Ebenfalls zu Akademikern forschen Prof. Arndt Graf und Dr. Frauke Kandale, allerdings zu afrikanischen Studierenden in Malaysia. Fast unbemerkt von der Weltöffentlichkeit hat sich Malaysia zu einem wichtigen Anbieter universitärer Dienstleistungen aufgeschwungen, der nicht nur einer bemerkenswert hohen Anzahl afrikanischer Studierender mithilfe von staatlichen Stipendien ein Studium in Malaysia ermöglicht, sondern der auch als erfolgreiches Geschäftsmodell Ausgründungen malaysischer Hochschulen in Afrika betreibt. Zwei Faktoren sind für diesen Erfolg besonders wichtig: die englische Sprache und die Verbundenheit mit den islamischen Ländern. Der Fokus des Projektes liegt auf den persönlichen Erfahrungen afrikanischer Studierender während ihres Studiums an malaysischen Universitäten sowie auf der Untersuchung transnationaler religiöser Netzwerke.

Eine Gruppe von Ethnologen um Prof. Mamadou Diawara und Prof. Sandra Khor Manickam untersucht »Handelsnetzwerke und Migration zwischen Afrika und Asien«, wobei die Frage nach den Unterschieden zwischen afrikanischen und asiatischen Netzwerken von besonderem Interesse ist. Welche Netzwerke von

Auf den Punkt gebracht

- In Afrika zeichnet sich das Ende der westlichen Dominanz ab.
- Asien und Afrika nähern sich immer mehr an; das eröffnet afrikanischen Ländern ganz neue Perspektiven für ihre internationalen Beziehungen – abseits der kolonialen Muster.
- Eine Vielzahl asiatischer Länder sucht die wirtschaftliche, politische und kulturelle Zusammenarbeit mit dem afrikanischen Kontinent.
- Immer mehr Afrikaner gehen als Händler oder auch als Studierende nach Asien.
- Die Mobilität von Menschen und Ideen zwischen den beiden Kontinenten ist komplex und vielfältig; sie lässt sich wissenschaftlich nur mit einem transregionalen und vergleichenden Ansatz untersuchen, der verschiedene Fachwissenschaften einbezieht. Darauf fußt das Konzept des Frankfurter Verbundprojektes »AFRASO«.

Familien bis zu internationalen Unternehmen übernehmen welche Sektoren des Handels, und wie werden deren Entscheidungsprozesse von der Interaktion mit Angehörigen der anderen Kultur geprägt? Welche Erfahrungen machen Afrikaner oder Asiaten im jeweiligen fremden Kontext, und wie unterscheiden diese sich von den Erfahrungen, die zum Beispiel in Europa gemacht werden? Die Feldforschungen werden in Westafrika (Kamerun, Mali) und im südlichen Afrika sowie in Malaysia, Thailand, Japan und China durchgeführt.

Mit ökonomischen Methoden versuchen Prof. Rainer Klump und André Gröger der Frage nachzugehen, welche Rolle Arbeitsmigration und die mit diesem Phänomen verbundenen mikroökonomischen Effekte im Ursprungs- sowie Zielland haben und welche sozialen Migrationsnetzwerke dabei entstehen. Lassen sich im Fall der afrikanisch-asiatischen Arbeitsmigration Erwartungen und verhaltensökonomische Muster identifizieren und analysieren, und wie unterscheiden sich diese von den traditionellen Mustern der Nord-Süd-Mobilität? Aus der Perspektive des Ursprungslandes stehen dabei in Vietnam Haushalte im Mittelpunkt, die von internationaler Mobilität allgemein und nach Afrika im Speziellen betroffen sind. In Südafrika konzentriert sich das Projekt auf Gruppen asiatischer Einwanderer.

Austausch von Konzepten: Wie wird die »bangladeschische« Idee der Mikrokredite in Afrika übersetzt?

Aber nicht nur Personen sind mobil, auch Konzepte und Ideen wandern zwischen den Kontinenten. Das Forschungsprojekt von Prof. Nikita Dhawan untersucht die Entwicklung von Mikrofinanzprogrammen in Bangladesch und deren Evolution und Umformulierung in Kenia. Wie wird eine »bangladeschische« Idee in Afrika übersetzt und (re)formuliert? Wie verläuft die lokale Aushandlung von Agency und Subjektivierung von Frauen im Feld von Mikrofinanzprogrammen in Kenia und Bangladesch? Welche Akteure nehmen wie darauf



Transfer der klugen Köpfe: In Indien werden Wissenschaftler für neu gegründete Universitäten in Äthiopien angeheuert. Dr. Sophia Thubauville vom Frankfurter Frobenius-Institut – hier im Gespräch mit einer indischen Lehrkraft für Architektur an der Dire Dawa University – erforscht Motivation und Erfahrungen der asiatischen Akademiker.

Einfluss? Mit welchen vorhandenen Machtstrukturen und Diskursen werden transnationale Erwartungen im regionalen Kontext konfrontiert?

Als Beispiel einer aktiven, staatlich geförderten Übertragung von kulturellen Werten und Konzepten zwischen den Kontinenten werden von Prof. Dorothea Wippermann und Dr. Falk Hartig Konfuzius-Institute in ausgewählten afrikanischen Ländern untersucht, um zu klären, inwiefern kulturelle Interaktionen in den afrikanisch-chinesischen Beziehungen als »weiche« Einflussnahme neue Entwicklungskonzepte er-



Gambia ist eines der wenigen Länder, das mit Taiwan diplomatische Beziehungen pflegt. Taiwan belohnt dies mit intensiver Entwicklungszusammenarbeit. In Gesprächen – wie hier mit afrikanischen Frauen, die seit 1996 von Taiwanern bei ihrem »Women's Garden Project« unterstützt werden – erkundet der Wirtschaftswissenschaftler Dr. Dany Jaimovich, wie Kooperationen konkret aussehen und vergleicht diese mit ähnlichen Projekten zwischen Senegal und der Volksrepublik China. Der Frankfurter Postdoc versucht, in seinem eigenständigen Projekt Rückschlüsse auf die unterschiedlichen Strategien zu ziehen, die die Volksrepublik China und Taiwan gegenüber ihren afrikanischen Partnern anwenden.



Ein China-Supermarkt in Stellenbosch, Südafrika.

zeugen. Geben die Konfuzius-Institute afrikanischen Akteuren Impulse für neue und eigenständige Auseinandersetzungen mit China, und welche Optionen eröffnen sich den Afrikanern durch chinesische Sprachkompetenz und Kulturkompetenzen in Studium und Beruf sowie in den chinesisch-afrikanischen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen?

Erinnerungskulturen und die heutigen afrikanisch-asiatischen Interaktionen

Mit der Mobilität von Ideen, kulturellen Praktiken und Erinnerungen befassen sich auch mehrere Projekte zum Indischen Ozean. Prof. Astrid Erll und PD Dr. Sissy Helff untersuchen anhand von literarischen Texten, Filmen und Fotografien aus Südafrika und Indien, welchen Niederschlag jahrhundertealte Kontakte zwischen Afrika und Asien in den Erinnerungskulturen beider Länder gefunden haben und welche Rolle diese Erinnerungskulturen bei der Repräsentation und Interpretation heutiger afrikanisch-asiatischer Interaktionen spielen. Prof. Frank Schulze-Engler, PD Dr. Julia Verne, Julia Becker und John Njenga Karugia befassen sich mit der Imagination des Indischen Ozeans in der ostafrikanischen Schriflliteratur und Oralkultur: Welche Bilder des Indischen Ozeans als transregionaler Kontaktzone werden beispielsweise in Literatur über Dhow-Reisen entworfen, und welchen Niederschlag haben aktuelle Formen asiatisch-afrikanischer Mobilität (etwa in Bezug auf Südasien, aber auch auf China) in der aktuellen Populärliteratur aus Kenia, Uganda und Tansania gefunden?

Alle Projekte sind erst seit Frühjahr 2013 an den Start gegangen. Die ersten Ergebnisse werden auf einer

internationalen Konferenz »African-Asian Encounters (I): New Cooperations, New Dependencies?« im März 2014 in Kuala Lumpur präsentiert, die von »AFRASO« und der University of Malaya organisiert wird. Die zweite Konferenz der Reihe findet dann ein Jahr später in Stellenbosch, Südafrika, statt. Den Abschluss bildet eine Großkonferenz in Frankfurt im Oktober 2016, von der wesentliche Impulse für eine Weiterentwicklung der Area Studies im Sinne transregionaler und komparativer Forschung ausgehen sollen.

Die Homepage (www.afraso.org) stellt nicht nur Veranstaltungen, Programm und Projekte vor, sondern sie wird mit einem eigenen E-Learning-Modul auch Bildungsangebote für Lehrer und Schüler bereitstellen. Blogs zu AFRASO-Themen und Videoangebote der Veranstaltungsreihen runden das Angebot ab. Langfristig soll mit dem Programm ein in Europa einmaliges Kompetenzzentrum zu afrikanisch-asiatischen Interaktionen etabliert werden. ♦

Der Autor



Dr. Stefan Schmid, 49, studierte Ethnologie und Geographie in Heidelberg und Aix-en-Provence, nach seinem Examen schloss er ein Nachdiplom für Entwicklungsländer (NADEL) in Zürich und die Promotion in Physischer Geographie zu einem fernerkundlichen Afrika-Thema in Frankfurt an. Schmid ist seit 2003 wissenschaftlicher Koordinator des Zentrums für interdisziplinäre Afrikaforschung (ZIAF). Eine seiner wichtigsten Veröffentlichungen ist Schamp, E. & Schmid, S. (Hrsg.) (2008) *Academic cooperation with Africa – lessons for partnership in higher education* LIT, Berlin.

Stefan Schmid

Ein guter Arbeitstag beginnt mit Kaffee, eindeutig!

Am liebsten bewege ich mich fort mit meiner schwarzen Vespa.

»Entschleunigen« bedeutet für mich ohne Smartphone unterwegs zu sein.

Als Jugendlicher wollte ich weg.

Rat suche ich selten, leider.

Zuhause ist es am schönsten, eine Zeit lang.

Unterwegssein finde ich absolut wunderbar.

Virtuell bin ich unterwegs in/mit Google Earth und tripadvisor.

Mobil fühle ich mich am Fraport, auch wenn es politisch nicht korrekt ist.

Den Kindern rate ich Weltenbummler zu werden!

Mein Weg führt mich an die herrlichsten Flecken der Erde.

s.schmid@em.uni-frankfurt.de



Das Fliegen
als menschliche
Fortbewegung der
besonderen Art

Die transitorische Verortungskrise

Die Unmöglichkeit, gleichzeitig an verschiedenen Orten zu sein, fordert die Menschheit zu technischen Erfindungen heraus. Ihr erklärtes Ziel: die Gebundenheit an Ort und Zeit zu überwinden. Der Traum des Ikarus blieb keine Fantasie, er weckte die Neugier der Ingenieure. Mit dem Bau von flugfähigen Maschinen gelingt es den Menschen, ihre Flugunfähigkeit und Bodenverhaftung zu überwinden oder zumindest zu kompensieren – aber um welchen Preis?

Fliegen zählt in der modernen Gesellschaft zu einer weitgehend alltäglichen Praxis. Dass das Fliegen in der sozialwissenschaftlichen Literatur als eine Situation der Verortungskrise wenig Beachtung gefunden hat, lässt sich darauf zurückführen, dass es als Aktivität gerade außerhalb der für die Gattung Mensch typischen Fortbewegungstechniken liegt. Wir setzen hingegen elementarer an: Fliegen impliziert eine soziale Praxis, die mit einer transitorischen Verortungskrise, mit der Konstitution eines eigenen Kommunikationsraums, einem unvertrauten und zugleich beweglichen Innen einhergeht und sich darin gegen ein extraterritoriales Außen abgrenzt.

In dieser Abstraktion wird das Fliegen in eine Kontinuität möglicher menschlicher Fortbewegungsmittel gerückt, beginnend mit dem Laufen und der dabei möglichen selbstständigen Kontrolle des Wahrnehmungsraums und abschließend mit dem Weltraumflug. In diesem Kontinuum erscheinen Fahrradfahren, Autofahren, Busfahren, Eisenbahnfahren, Boots- oder Schiffsfahren als je unterschiedliche artefaktgebundene Techniken der Fortbewegung und der transitorischen Verortungskrise, in denen eine spezifische Raumwahrnehmung, Handlungstypik und unterschiedliche Vergemeinschaftungsoptionen korrespondieren.

»Die Grenze als soziologische Tatsache, die sich räumlich formt«

In dem berühmten Kapitel »Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft« seines grundlegen-

den Werks »Soziologie« arbeitet Georg Simmel die Gründe für eine Raumkonstituiertheit des menschlichen Handelns heraus. Demnach ist der geophysikalische Raum nicht etwa eine die menschlichen Austauschbeziehungen determinierende Substanz, vielmehr fordert der Raum stets grenzziehende Aktivitäten des Menschen heraus. »Die Grenze ist nicht eine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich formt.« (Simmel 1992: 697) Folgenreich ist die zentrale Idee, nach der in der räumlichen Ordnung jeweils schon eine Sozialitätsform in Erscheinung trete.

Auf einer elementaren Ebene kommt das »Wie« des Austauschs in einer räumlichen Anordnung zum Ausdruck, und umgekehrt ermöglicht eine räumliche Anordnung von Personen ein Spektrum von Kommunikationschancen, kehrseitig dazu eine Reihe von Kommunikationsrestriktionen. Jede Fahrstuhlfahrt bestätigt den gemeinten Zusammenhang: Die Benutzer suchen Halt an der Peripherie der Kabine, vermeiden Blickkontakte. So neutralisieren sie nicht nur die räumlich erzwungene Interaktionswahrscheinlichkeit, sie halten auch die eigene Präsenz trotz Nähe in der Anonymität. (Hirschauer 1999) Spätestens an dieser Stelle mag manchem der von Lorient meisterhaft in Szene gesetzte Streit um die Armlehne vor Augen stehen.

Fliegen bedeutet technisch ermöglichte Wanderschaft im Sinne eines Verlassens der raumzeitlichen Verortung, unverrückbare Mitgliedschaft in einer Gruppe mit loser sozialer Kohäsion und das Angewie-

von Tilman Allert



sensein auf eine Dienstleistung, deren Träger sich ihrerseits in der sozialen Paradoxie einer »fliegenden Gastgeberschaft« bewegen. Nicht zufällig bedient man sich in der Ansprache der Semantik des »Passagiers«, die Passage, nicht etwa die Reise, bestimmt die latente Sinnstruktur der Anwesenheit an Bord.

Das latente Gemeinschaftsgefühl und die Einschränkung der Handlungsautonomie

Versucht man die Flugsituation soziologisch präziser einzugrenzen, so sind zwei Merkmale besonders herauszustellen: die explizite Thematisierung einer möglichen Gefährdung durch unvorhersehbare Natureinwirkung sowie die erhebliche Einschränkung individueller Handlungsautonomie, die in der Raumknappheit des Transportmittels selbst liegt. Schon zu Beginn der Passage werden die Fluggäste ausdrücklich auf Ungewissheit aufmerksam gemacht: mit den symbolisch dramatisierten, in der Regel mit ernster Miene vorgetragenen Sicherheitsinstruktionen, die weltweit verbindlich vorgeschrieben sind, und die jede Fluggesellschaft in das Grußritual einbaut. Relativ ungewöhnlich, verglichen mit dem Eintritt in andere Verkehrsmittel, wird das Fliegen als eine Krise ausdrücklich kommuniziert.

Wie konstituiert sich daraufhin die anonyme Gemeinschaft der Passagiere? Auf einer latenten Ebene bildet sich ein Gemeinschaftsgefühl aller am Flug Beteiligten aus, ein Gemeinschaftsgefühl, das die soziale Unterschiedlichkeit und wechselseitige Fremdheit innerhalb der Kundschaft sowie die Unterschiede zwischen den Crew-Mitgliedern im Prinzip zu überbrücken imstande ist. Das zweite Merkmal, das das Flugzeug als einen Kommunikationsraum bestimmt, ist die interaktive Kopräsenz der Passagiere bei zugleich extrem eingeschränkten Möglichkeiten der motorischen Mobilität. Fliegen ist Raumüberschreitung bei individueller körperlicher Unbeweglichkeit. Simmel weist darauf hin, dass es für die soziale Kohäsion einer Gruppe entscheidend ist, ob sich die Teilnehmer an dem Ort, an dem sie sich befinden, bewegen können oder nicht. (Simmel 1992: 748) Das Bemerkenswerte am Fliegen ist der scharfe Kontrast zwischen maximaler Überwindung von Raumgrenzen und dem Minimum an Eigenanstrengung.

Über den Wolken: Höchstform der Mobilität und erzwungene Passivität

Dergleichen gilt zwar für jede Form der technisch ermöglichten Überschreitung menschlicher Raumgrenzen – aber während wir beim Fahrradfahren oder auch bei der Benutzung des eigenen Autos noch die Anstrengung minimal spüren können – das Strampeln der Beine macht müde, die Kontrolle von Lenkrad, Bremse und Gaspedal gleichermaßen – versetzt das Flugzeug in eine Situation beinahe vollständiger Anstrengungslosigkeit. Das Fliegen, das eine Höchstform der Mobilität ermöglicht, versetzt die Menschen zugleich in eine Passivität und Immobilität, man wird beschäftigungslos, bewegungslos und muss warten – das sind die Zumutungen, die mit dem Versprechen auf Ortswechsel einhergehen – aber zugleich den schärfsten Sinnkontrast bilden zu all dem, was unser Alltagshandeln tagaus, tagein bestimmt. Zählt das Bewegungsmedium zu den Auslösern der Verortungskrise, so ergeben sich systematische Unterschiede zu anderen Verkehrsmitteln: Das Fahren mit der Bahn beispielsweise konstituiert eine differente Raumwahrnehmung und zieht durch



die partiell zugestandene Bewegungsfreiheit unterschiedliche Kommunikationsbereitschaften nach sich.

»Der Raum des Nicht-Ortes befreit von gewohnten Bestimmungen.«

Das Fliegen bringt die Menschen dagegen in eine idiosynkrasieverdächtige Sozialsituation: Der Umstand, dass Menschen in einer anonymen Gruppenkonstellation mit erheblich eingeschränkter individueller Handlungsautonomie eingebunden sind, steigert das Bemühen, eigenwillige normative Strukturierungen der Situation zu entwerfen, normalitätSENTlastet und in der Extraterritorialität befreit vom Sanktionsdruck der gewohnten »significant others«. In den Worten des französischen Ethnologen Marc Augé ähnelt die Präsenz im Flugzeug dem Aufenthalt an einem »Nicht-Ort«: »Der Raum des Nicht-Ortes befreit den, der ihn betritt, von seinen gewohnten Bestimmungen. Er ist nur

noch, was er als Passagier, Kunde oder Autofahrer tut und lebt.« (Augé: 120f.)

Das Fliegen eröffnet einen Schauplatz elementarer Formen sozialen Lebens, die zwar mikroräumtypisch sind, jedoch durch die Eigenart des Raums als Bewegungsbedingung und Bewegungsmedium spezifisch nuanciert sind. Ausdrucksformen des Benehmens lassen sich typologisieren – beginnend mit dem Typus gelingener Normalisierung:

Passagen-Akzeptanz. Das Fliegen wird in Antizipation der voraussichtlichen Wiederverortung in seinen Unwägbarkeiten und Handlungszumutungen akzeptiert. Auch die Konfrontation mit den krisenbezogenen Security-Anweisungen wird als kontextangemessen hingenommen und trübt nicht die Zuversicht auf ein gutes Gelingen. Die Ausnahmesituation ist willkommener Anlass zu handlungsentlasteter Reflexion. Passagiere begeben sich in eine Form der Tagträumerei, der konzentrierten, bilanzierenden Reflexion der eigenen Lebensführung. Die Extraterritorialität wird zu einer Art Auszeit des Lebens.

Passagen-Kompensation. Der zweite Reaktionstypus greift die potenzielle Anomie, die mit dem Fliegen verbundene Ausnahmesituation der Handlungsbeschränkung auf und beantwortet sie in einer Reihe von Devianzen, von abweichenden Verhaltensweisen. Bewusst in Gestalt einer Hyperaufmerksamkeit auf periphere Ereignisse, angetrieben von dem Wunsch, die erzwungene Untätigkeit etwas auszugleichen. So prüfen Passagiere etwa das Preis-Leistungs-Verhältnis und entschließen sich zur Situativ-Schikane gegenüber Mitreisenden in ihrer unmittelbaren Umgebung. Sie klagen über Dinge oder den Service um der Klage willen, genau betrachtet hingegen motiviert über den Zustand erzwungener Immobilität.

Exzessive Kommunikationsfreude. Dies ist eine weitere, harmlose Variante der Passagen-Kompensation. Fliegen eröffnet nicht nur dem querulatorischen Gestus Selbstgestaltungsräume, sondern auch der Geschwätzigkeit. Passagiere werden gesprächig und nutzen die Beschäftigungslosigkeit zur nicht endenden öffentlichen Dauerreflexion. Dadurch treten sie aus der

Auf den Punkt gebracht

- Das Fliegen eröffnet einen Schauplatz elementarer Formen sozialen Lebens.
- Aus soziologischer Sicht gerät der Mensch beim Fliegen in eine Verortungskrise.
- Der Mensch ist im Flieger unterwegs, ohne genau zu wissen, wo er sich gerade befindet. Das unterscheidet diese Form von Mobilität erheblich von anderen.
- An Bord eines Flugzeugs hält sich der Passagier in einem beweglichen Raum auf, in dem er gleichzeitig zum Stillsitzen verdammt ist. Das bietet ihm Kommunikationschancen, schränkt sie aber auch gleichzeitig ein.
- Im »Nicht-Ort« der Flugzeugkabine ist der Mensch gleichzeitig befreit von seinen gewohnten Bestimmungen, was zu eigenwilligen Handlungen führen kann.

Anonymität der Mitgliedschaft aus und unternehmen Versuche vorübergehender Geselligkeit – nicht nur unter ihresgleichen, sondern auch mit dem Servicepersonal, das unter diesen Voraussetzungen den Wunsch nach individueller Ansprache und Kommunikation mit der gleichzeitig wirksamen Verpflichtung zur Gleichheit in der Kundenbetreuung zu überprüfen hat.

Passagen-Protest. Fliegen lädt zur Devianz ein: Passagiere erproben oder kultivieren eine sublimen



Literatur

- Allert, T. (1988) *Autoaufkleber – Zu einer Soziologie des Straßenverkehrs* In: H.-G. Soeffner (ed.) *Kultur und Alltag* Sonderband 6, Soziale Welt, Göttingen, 385–396.
- Augé, M. (1994) *Orte und Nicht-Orte* Frankfurt/M.
- Hirschauer, S. (1999) *Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung der Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt* In: *Soziale Welt* 50, S. 221–246.
- Hochschild, A. R. (2006) *Das gekaufte Herz. Die Kommerzialisierung der Gefühle* Frankfurt/M.
- Plessner, H. (1965) *Die Stufen des Organischen und der Mensch. Einleitung in die philosophische Anthropologie* In: ders., *Gesammelte Schriften* IV, Frankfurt/M.
- Popitz, H. (1989) *Epochen der Technikgeschichte* Tübingen.
- Popitz, H. (1995) *Der Aufbruch zur Artifizialen Gesellschaft. Zur Anthropologie der Technik* Tübingen.
- Simmel, G. (1992) *Soziologie – Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung* Gesamtausgabe, Bd. II, Frankfurt.
- Virilio, P. (1978) *Fahren, fahren, fahren ...* Berlin.
- Virilio, P. (1980) *Geschwindigkeit und Politik* Berlin.
- Wellershoff, D. (1994) *Flugphasen* In: Merkur. Zeitschrift für europäisches Denken, H. 3, Jg. 48, 271–275.



Form der Flegerei und Vulgarität. Die Situation einer Ort- und Zeitlosigkeit im normativen »Niemandland« des Fliegens legt Handlungen nahe, die im eigenen Verkehrskreis geahndet würden oder erst gar nicht gewagt würden, jedoch über den Wolken Bestandteil eines Gefühls erlaubter Regression werden.

Exzessive Konsumfreude. Eine in wirtschaftlicher Hinsicht durchaus willkommene Form des abweichenden Verhaltens tritt in Gestalt der ausschweifenden Konsumfreude in Erscheinung, eine Reaktion auf die Aura des Außeralltäglichen, mit Simmel formuliert, dem Gefühl von »Ausgreifenkönnen ins Unbestimmte« (Simmel 1992: 145), die die Passage verspricht und in der sich die Fantasie magisch bewirkter Selbsteränderung zum Ausdruck bringt. »Der Himmel steht ihnen offen«, so lautet eine anschauliche und zugleich hintergründige Botschaft an Kundschaft und Personal, das Versprechen des Außeralltäglichen flimmert den Passagieren aus den Einkaufspassagen des Flughafens entgegen und das »duty-free« lautende Konsumversprechen hat nicht so sehr mit verbilligten Angeboten als mit der im Flughafen beginnenden Fantasie des Außergewöhnlichen – einer Auszeit des Lebens – zu tun. Man begibt sich in eine »Exklave des Lebenszusammenhangs«, wie Georg Simmel das Abenteuer bezeichnet hat.

Passagen-Angst. Schließlich erfolgt in der Flugangst die klinisch manifest werdende Wahrnehmung der drohenden Krise und der im Fliegen eintretenden Sesshaftigkeitskrise. Bei Menschen, die auf den Verlust ihrer territorialen Verortung panisch reagieren, schließt die oben entfaltete Sinnstruktur an eine Reihe biografisch kumulativ erworbener Erfahrungen mit Orientierungsverlusten an. Nicht etwa die Technologie des Flugzeugs, die Erschütterungen bei Start und Landung oder Ähnliches, vielmehr die konkretistisch wahrgenommene Entfernung von »significant others« beschwört die Panik herauf. Somit kristallisiert sich in der Flugangst eine Disposition gewordene Sehnsucht nach Verortung. Längst bieten Fluggesellschaften für Menschen, die unter dieser psychisch gewordenen Mobilitätsdistanz leiden, eine Reihe von Trainings an. Im Routine gewordenen Alltag des Fliegens übernimmt es hingegen der Beruf des Flugbegleiters, in den kleinen Gesten der Ansprache, Hilfestellung und Handreichung eine je situationsspezifische Kombination von Komfort- und Sicherheitsversprechen einzurichten und für die Dauer des Flugs Normalitätssuggestionen zu kommunizieren.

Zweifellos zählt das Fliegen in der modernen Gesellschaft zu den Alltagspraktiken, die den meisten Menschen zur Routine geworden sind – der Reflexion entzogen, wie selbstverständlich in Anspruch genommen, gleichsam naturalisiert. Man greift auf eine Technologie zurück, deren Transportversprechen, mit einem Sicherheitsversprechen kombiniert, man sich in einer für die Moderne typischen Akzeptanz von Ungewissheit anvertraut. Die Technologien, mit denen sich die Menschen ihre Lebensführung erleichtern und neue Erfahrungsräume erschließen, werden kontinuierlich auf ihre Effizienz und zumutbare Riskanz überprüft, eine Arbeit, die professionalisierten Expertenstäben übergeben wird. Ausgeblendete Riskanz umschreibt die für die Moderne typische mental wie psychisch korrespondierende Disposition, Kehrseite des Fortschritts. ◆

Der Autor



Prof. Dr. Tilman Allert, 66, hat seit 2000 die Professur für Soziologie und Sozialpsychologie mit dem Schwerpunkt Bildungssoziologie an der Goethe-Universität inne, seit 2012 lehrt als Seniorprofessor. Darüber hinaus arbeitet Allert als Dozent für Soziologie an den Universitäten in Tbilisi (Georgien) und Erewan (Armenien). Er

studierte Soziologie an den Universitäten Freiburg, Tübingen und Frankfurt und war während des Studiums in Tübingen Stipendiat des Leibniz-Kollegs. Diplom und Promotion absolvierte Allert an der Goethe-Universität. Seine Habilitation zum Thema »Die Familie. Fallstudien zur Unverwüstlichkeit einer Lebensform« schloss er 1994 an der Universität Tübingen ab, 1999 wurde Allert mit dem Christa-Hoffmann-Riem-Preis für qualitative Sozialforschung ausgezeichnet. Zu seinen wichtigsten Veröffentlichungen zählen: *Der deutsche Gruß, Geschichte einer unheilvollen Geste*, 2005, *Die Wunde Gutenberg – eine soziologische Skizze*, in Oliver Lepsius und zusammen mit Christa Allert, *Das Arkanum der Institution, zur Professionalisierung der künstlerischen Ausbildung an Musikhochschulen*, in »musik und ästhetik«, 2012.

Tilman Allert

Ein guter Arbeitstag beginnt mit der Zeitungslektüre.

Am liebsten bewege ich mich zu Fuß fort.

»Entschleunigen« bedeutet für mich ein Unwort.

Zuhause ist wunderbar.

Unterwegssein finde ich noch wunderbarer.

Virtuell bin ich unterwegs mit Mobilphone.

tilman.allert@t-online.de



TAGEN AM FORSCHUNGSKOLLEG HUMANWISSENSCHAFTEN

**Ein Ort für Ihre Veranstaltungen im Bereich Bildung und Wissenschaft
in Bad Homburg vor der Höhe**

Die Distanz und gleichzeitige Nähe des Kollegs zu Frankfurt am Main und zur Goethe-Universität sowie seine ruhige Lage im Park der Villa Reimers bieten einen besonderen Rahmen sowohl für Arbeitskreise und Klausurtagungen als auch für Empfänge, Vorträge, Lesungen und internationale Konferenzen. Vereinbaren Sie Ihre persönliche Führung durch das Forschungskolleg Humanwissenschaften der Goethe-Universität.

Tagungsräume

In den Konferenzräumen können Veranstaltungen mit bis zu 60 Teilnehmern durchgeführt werden. Für Tagungen mit bis zu 120 Personen steht der Vortragsraum zur Verfügung. Das stilvolle Ambiente des großen Salons der Villa Reimers bietet zudem die Möglichkeit, Diskussionsrunden und Besprechungen in einem eher informellen Rahmen auszurichten.

Service

Natürlich stellt das Kolleg modernste Veranstaltungstechnik bereit. Die Veranstaltungen werden durch ein Tagungsbüro unterstützt. Auch Übernachtungsmöglichkeiten in benachbarten Hotels können gerne vermittelt werden. Individuelle Serviceleistungen stehen in Absprache mit den Veranstaltern zur Verfügung.

Module

Die Konferenzräume können tageweise oder halbtags gebucht werden. Bei Tagesveranstaltungen kann zwischen dem Angebot eines Buffets oder dem Servieren warmer Gerichte gewählt werden.

www.forschungskolleg-humanwissenschaften.de | info@forschungskolleg-humanwissenschaften.de | Telefon 06172/139770



Das pendelnde Ich

Mobilitätserfahrungen als Odyssee light

von Bernd Frye

Frankfurt ist Deutschlands Pendlerhochburg. Nur etwas mehr als ein Drittel der hier Beschäftigten wohnt auch in der Stadt. Dafür kommen rund 335 000 Menschen mehrmals pro Woche in die Main-Metropole und kehren abends wieder heim. Besonders für die sogenannten Fernpendler – mit Anfahrtswegen von mehr als 50 Kilometern – ist das Unterwegssein ein Kapitel für sich. Unser Autor hat 255 (Bahn-)Kilometer.

»On the railway again ...« Einer britischen Studie zufolge sind Fern- und Vielfahrer größeren Stressspitzen ausgesetzt als Jetpiloten im Kampfeinsatz. Dafür können (und sollten!) die Piloten nicht entspannt aus dem Seitenfenster schauen.

Senk ju vor träwelling« oder auch »Wie wisch ju a plessant dschörni«. Sicher, nicht alle Zugchefs sprechen lupenreines Oxford-Englisch. Und auffällig ist auch, dass der nächste planmäßige Haltebahnhof »auf Englisch« angesagt wird, nicht aber, dass der Zug wegen »Personen im Gleis« gerade eine abweichende Route fährt oder außerplanmäßig irgendwo anders hält. (Alles schon erlebt.) Ich fahre mehrmals pro Woche mit dem ICE von Essen nach Frankfurt. Ich weiß, dass die Bahn – wie es heißt – »vier Gegner« hat: »Frühling, Sommer, Herbst und Winter«. Und, na klar: Im Hochsommer funktionieren die Klimaanlage nicht, und man kriegt ein kostenloses Softgetränk im Bordbistro. Im tiefsten Winter frieren die Weichen ein, und die Schaffner verteilen kleine Tüten mit Gummibärchen.

Soweit, so bekannt und oft genug kolportiert. Bahn-Bashing ist mittlerweile so langweilig wie ein Nahverkehrszug an einem fußballfreien Samstagnachmittag. Alles in allem funktioniert das Bahnfahren einigermaßen gut; auf den langen Strecken und »in the long run« zumindest nicht schlechter als die Anfahrt mit dem Auto. Und auch das Pendeln ist gar nicht so schlimm – obwohl Fern- und Vielfahrer angeblich häufiger krank sind, eher zu Übergewicht neigen und auch mehr psychische Probleme haben. Einer britischen Studie zufolge sind Pendler sogar größeren Stressspitzen ausgesetzt als Jetpiloten im Kampfeinsatz. Dafür erleben Pendler aber ihr regelmäßiges Road-, in diesem Fall Railway-Movie – kleine Epen des mobilen Alltags, sozusagen eine »Odyssee light«. Das Heldenepos von Homer beginnt mit den Versen: »Sage mir, Muse, die Taten des vielgewanderten Mannes, / Welcher so weit geirrt nach der heiligen Troja Zerstörung, / Vieler Menschen Städte gesehn und Sitte gelernt hat.«

High Noon am Bahnsteig

Wenn man »die Taten des vielgewanderten Mannes« durch »Erlebnisse eines Pendelnden« ersetzt und »nach der heiligen Troja-Zerstörung« durch »nach kurzem Schlaf«, würde es fast schon passen. (Dann klappt das aber mit dem Versmaß nicht mehr, wie wir sehen werden.) Homers Epos jedenfalls umfasst rund 12 000 Verse. Der vorliegende Reisebericht soll insgesamt –



High Noon am späten Nachmittag. Dutzende, wenn nicht Hunderte Ledersohlen und Rollköfferchen setzen sich in Bewegung – mal in die eine, mal in die andere Richtung. Es stimmt schon: Wer zu spät kommt, den bestraft der Stehplatz. Und Stehen ist in der Tat blöd. Aber man hat sich zumindest vorher nicht zum Deppen gemacht.

Ich verlasse mittlerweile meine einmal eingenommene Warteposition am Bahnsteig nicht mehr. Von Wiglaf Droste, der auch schöne Eisenbahngeschichten auf Lager hat, stammt der Satz: »In des Lebens stillen Glanz platzt der Mensch mit Ententanz«. Droste spricht von der »Zumutung Mitmensch«, ich von der Zumutung Mitreisender – beispielsweise dann, wenn der Zug so zum Halten kommt, dass sich nur wenige Schritte von mir entfernt eine Tür auftut. Dann haben die anderen schon Witterung aufgenommen und eine Mini-Stampede setzt ein. Und da der Deutsche keine Schlange kann, knubbelt sich alles um die Tür.

Und wenn man dann mal drin ist und eigentlich noch freie Sitzplätze zur Verfügung stehen, ist der Fahrtritt immer noch nicht in trockenen Tüchern. Es gibt nämlich Passagiere, die auch in stark frequentierten Zügen ihre Akten- oder Handtaschen auf den Nebensitz stellen und stur geradeaus schauen, wenn die Zugestiegenen sitzplatzsuchend durch die Gänge drängen. Vielleicht ist das ja auch ein deutsches Phänomen wie das Handtuch am Pool oder die Sandburg am Strand. Darauf angesprochen, ob neben ihnen vielleicht noch frei sei (natürlich ist da noch frei!!!), verziehen sie das Gesicht, als hätte man ihnen einen unsittlichen Antrag gemacht.

»Die Schwarze Mamba« – auf Augenhöhe mit dem Bahner

Warum tut man sich das an? Warum bleibt man nicht auf seinem Sprengel, fährt ökologisch untadelig einige Stationen mit der U-Bahn oder am besten mit dem Rad? Die Pendlergründe sind meist gleich. Man hört und liest sie immer wieder: Diese Art Arbeit gibt's leider nicht gleich um die Ecke. Die Partnerin will nicht umziehen. Die Kinder sind gerade in die Schule gekommen. Und überhaupt ist es am Heimatort schön

Glücklicherweise besteht eine direkte Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Frankfurt und Essen. Manchmal muss man allerdings am Flughafen umsteigen. Doch auf welchem Gleis? Und wie steht's mit der Wagenreihung? Ist der Zug nun in seiner Gesamtheit »in reverse order«, so dass jetzt ganz vorne ganz hinten ist? Oder sind nur einzelne Teile verdreht?

wenn man ihn bei mittlerer Durchsagegeschwindigkeit laut liest – acht bis neun Minuten dauern. Dabei handelt es sich in etwa um die Zeit, die man braucht, einen ICE mit zwei Wagenteilen entlangzulaufen – hin und wieder zurück, insgesamt zweimal 400 Meter. Das ist manchmal fast nötig, wenn der Zug in »abweichender Wagenreihung« verkehrt und man seinen bevorzugten oder reservierten Platz sucht. Die Frage ist nur: Ist der Zug nun in seiner Gesamtheit »in reverse order«, so dass jetzt ganz vorne ganz hinten ist? Oder sind nur einzelne Teile verdreht? In einem Fahrgastforum im Internet heißt es: »In gefühlt 40 Prozent der Fälle gibt es eine abweichende Wagenreihung – oder es wird eine abweichende Reihung angekündigt, und der Zug fährt dann doch nach Plan ein.«

Man mag sich die Verwirrung vorstellen: Abweichung von der Wagenreihung, aber wie? Abweichung vom Normalfall (den es ja eigentlich nicht gibt), oder Abweichung von der Abweichung. Besonders in diesen Gemengelagen entsteht das, was ich die »Stampede« nenne, in Anlehnung an Fluchtbewegungen in großen Rinderherden im amerikanischen Westen. Dann ist auf Gleis 7 des Frankfurter Hauptbahnhofs



Gleich geht's los: Züge der ICE 3-Baureihe verkehren nonstop zwischen Frankfurt Flughafen und Köln Messe/Deutz. Die 164 Kilometer lange Fahrt über den Hochgeschwindigkeits-Streckenschnitt dauert 52 Minuten.

ner und auch billiger, zumal, wenn man im Grünen leben will. Ich selbst wohne in einem prima Altbau. Hätte ich Vergleichbares in Frankfurt, könnte ich die Hochschulbezügestelle gleich bitten, mein Teilzeitstellen-Gehalt direkt an den Vermieter zu überweisen. (Na ja, aber fast.)

»Immer mehr Erwerbstätige nehmen längere Strecken für den Weg zur Arbeit auf sich und stellen damit ihre zunehmende berufliche Mobilität unter Beweis«, schreibt das statistische Bundesamt. Obwohl ich damit nichts »unter Beweis« stellen will, gehöre ich zu den 4,3 Prozent der Berufstätigen, die mehrmals pro Woche mindestens 50 Kilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurücklegen. Ich habe eine BahnCard 100, die rund 4000 Euro kostet und wie eine Flatrate funktioniert – einmal bezahlen und ein Jahr lang so viel fahren, wie man will, bei mir in der 2. Klasse, sie gilt aber auch in Bussen und Bahnen. Harald Schmidt, der die 1.-Klasse-Version hat, nannte die Karte in einem PR-Interview im »Mobil«-Magazin der Bahn »Schwarze Mamba«. Von Schmidt stammt der Ausspruch, dass die meisten Deutschen »zu doof zum Bahnfahren« seien. Das fange schon damit an, dass sie nicht begriffen, dass man erst einsteige, nachdem andere Passagiere ausgestiegen seien.

Die »Schwarze Mamba« ist ein Distinktionsmerkmal. Mit ihr fährt man fast auf Augenhöhe mit dem Eisenbahner. Reisende, die ihr Supersparpreisticket am Computer ausgedruckt haben und nun umständlich aus der Klarsichthülle fischen, werden vom Personal schon mal mitleidig angeschaut. Zückt man dagegen die in schwarz gehaltene Karte, folgt ein kurzes Nicken, manchmal mit Verschwörermeine, auf jeden Fall von Profi zu Profi. Mir wurde schon mehr als nur einmal vom Zugchef persönlich »ein schöner Feierabend« gewünscht. Und auch die Tatsache, dass die BahnCard nicht abgeknipst wird und man sie deshalb nicht aus der Hand geben muss, hat Vorteile. Neulich sah ich eine schlafende Stewardess im Zug, die sich ihre BahnCard mit einem Band um den Hals gehängt hatte.

Ein weiterer Grund, der für manches Pendeln spricht, ähnelt dem, »mal eben« ein verlängertes Wochenende in New York zu verbringen: Es ist machbar. Bei mir gehört der Hochgeschwindigkeits-Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Köln Messe/Deutz und Frankfurt Flughafen zu den Bedingungen der Möglichkeit – 164 Kilometer in 52 Minuten. Alles in allem sind es von Essen Hauptbahnhof bis Frankfurt Hauptbahnhof knapp zwei Stunden.

Der Biorhythmus und Robert Gernhardts elftes Gebot

Bei den Rückfahrten kann es schon mal spät am Tag werden. Nachts ist keine Stampede mehr zu befürchten. Dafür wäre neulich fast die Bahnpolizei auf den Plan getreten. »Der Besitzer des schwarzen Rucksacks wird gebeten, zu seinem Gepäckstück zurückzukehren«, hieß es über Lautsprecher. Ich habe die Ansage, die ein-, zweimal wiederholt wurde, nur mit einem Ohr wahrgenommen, während ich telefonierend den Bahnsteig auf und ab ging. Als ich bemerkte, dass wohl mein Rucksack gemeint war, den ich am Rand abgestellt hatte, bin ich so selbstverständlich wie mög-



Die »Schwarze Mamba« (Harald Schmidt) hat mittlerweile einen grünen Streifen. Laut Deutscher Bahn reist der Inhaber einer BahnCard 100 »in allen Fernverkehrszügen mit 100% Ökostrom«. Nicht zu vergessen ein anderer psychologischer Mehrwert: Mit der »Mamba« fährt man fast auf Augenhöhe mit dem Eisenbahner.

lich zurückgegangen, habe ihn mir um eine Schulter gehängt – was ich sonst nie mache, weil er auf zwei Schultern besser hält – und noch eine Dose Binding gekauft.

Die Hinfahrten fallen, gemessen an meinem Biorhythmus, in die sogenannte Herrgottsfrühe, eine Zeit, die paradoxerweise unchristlich genannt wird. Umso schlimmer, wenn dann Mitreisende gegen das elfte Gebot verstoßen, das Robert Gernhardt nach eigenen Angaben auf dem Feldberg vom Herrn empfangen hat. Es heißt »Du sollst nicht lärmern« und eine Stelle lautet so: »Ihr sollt keinen Walkman in Bahnen und Zügen benutzen, denn siehe: Der Walkman ist ein Blendwerk des Satans, zu verwirren die Sinne des Menschen, auf dass er glaube, er könne seinen Kopf mit Musik vollknallen, ohne dass sein Nächster davon höre. Ich aber sage euch: Und ob der was mithört!«



Zum Fototermin musste auch Homer mit. Hier seine »Odyssee« in einer betagten Ausgabe des Verlags Ferdinand Schöningh mit der selbst schon klassischen deutschen Übersetzung von Johann Heinrich Voß. Sie orientiert sich am antiken Versmaß des Hexameters.

Noch schlimmer als der Walkman und sein Wieder­gänger, der MP3-Player, ist das laute Telefonieren, zu­mal im Ruheabteil, dort, wo Handys verboten sind. Das elfte Gebot tadelt den Lärmenden als »unrein«. Mein akustischer Schmutzfink hatte eine 1.-Klasse-Reser­vierung, sein Abteil aber nicht gefunden und als Kom­pensation für die unstandesgemäße Deklassierung das Recht in Anspruch genommen, im Ruhewagen der 2. Klasse zu telefonieren. So ungefähr lautete die Ar­gumentation des Mannes, als ich ihn zur Rede stellte – zunächst ergebnislos, aber nachdem ich mich wieder hingesetzt hatte, verließ er nach ein paar Trotztelefo­nierminuten das Abteil. In den meisten Fällen sage ich erst gar nichts, denn solche Konfrontationen verur­fachen bei mir in der Tat Stresssituationen, die einem Kampfpiloten nicht fremd sein mögen. Ich kämpfe stattdessen still mit meinen Gewaltfantasien. Wie heißt es bei Homer? »Aber Odysseus traf mit dem Pfeil ihn grad in der Gurgel, / dass im zarten Genick die Spitze wieder hervordrang.«

Na ja, so schlimm ist es psychisch dann doch nicht um mich bestellt. Ich habe noch einmal aus der Odys­see zitiert, um auf die Versform des Hexameters auf­merksam zu machen. Auch in deutschen Übersetzun­gen werden dabei sechs Silben pro Verszeile betont. In der strengsten Form des Hexameters folgen der be­tonnten Silbe stets zwei unbetonte. Wissenschaftler der Universität Witten/Herdecke haben vor rund zehn Jah­ren nachgewiesen, dass der besondere Rhythmus der antiken Strophen – wenn man sie laut für sich liest – ein positives Zusammenspiel von Herzschlag und At­mung bewirken. Ich habe damals in Witten gearbeitet und die Pressemitteilung geschrieben. Die Süddeutsche Zeitung nahm das Thema in ihrer Rubrik »Streiflicht« auf und wies darauf hin, dass »die Bundesbahn, so wie sie früher beschaffen war und tönte«, ganz ähnliche meditative Geräusche machte: »Dam da da, dam da da, dam da da und so fort bis zum Bahnhof.«

Meine These lautet nun: Beim ICE 527, der um 6.53 Uhr auf Gleis 1 in Essen losfährt, ist das genau­so – besonders ab Duisburg, wenn die Kurzstrecken­Pendler ausgestiegen sind. Dam da da, dam da da, dam da da. Daran denke ich schon, wenn ich am Vorabend nicht einschlafen kann – und schlafe dann meistens ein. Und auch die »englischen« Durchsagen sollen bit­te genau so bleiben, wie sie sind. Ich habe den Ver­dacht, es handelt sich um Hexameter.

Wir erreichen die nächsten Seiten dieses Heftes mit einer Verspätung von vier Minuten. Alle planmäßigen Anschluss­themen werden erreicht. – Thank you, take care and goodbye.

P.S.: Apropos umgekehrte Reihung. Hier ist was durcheinandergeraten. Eigentlich sollte am Anfang dieses Textes meine persönliche und sehr geharnischte DB-Ungemach-Hitliste stehen. Und es wäre eine Liste gewesen, die sich mit allen Wassern gewaschen hätte. Eine Liste des Wartens und der Ungewissheit. Des War­tens auf Anschlusszüge. Des Wartens auf freier Strecke. Und des Wartens auf die dann doch erlösende Durch­sa­ge, die den Schaffner mit den Passagieren schicksal­haft im Offensichtlichen zusammenschweißt –, dass nämlich der Zug gerade steht und man selbst auch noch nicht so genau wisse, wann es weitergehe (leider, leider nur auf Deutsch). ◆



Besonders Fernpendler sollten eigentlich immer ein Butterbrot (im Ruhrgebiet: »Kniffte«) dabei haben. Wer weiß, wann man mal wieder auf freier Strecke wartet oder eine vom Fahrplan abweichende Route fährt.

Der Autor



Bernd Frye, 49, ist im Hauptberuf Pressereferent am Exzellenzcluster »Die Herausbildung normativer Ordnungen« an der Goethe-Uni­versität. Seine Nebentätigkeiten sind teilnehmende Beobachtun­gen im Fernverkehr (ehrenamtlich) und freier Journalismus; Zweites auch regelmäßig für »Forschung Frankfurt«.

bernd.frye@normativeorders.net

Hochmobile Lebensformen: Last oder Lust?

von Anne Hardy
Auch Wissenschaftler gehören
zur kleinen Gruppe der Vielreisenden

60 Prozent der Flugmeilen, Bahn- oder Auto-Kilometer, die jährlich von Bundesbürgern zurückgelegt werden, entfallen auf eine kleine Gruppe sogenannter »Hochmobiler«. Sie sind Fernpendler, müssen aus beruflichen Gründen viel reisen oder können es sich einfach leisten, überall auf der Welt unterwegs zu sein. Ab circa 40 000 Kilometer im Jahr gehört man zur elitären Gruppe der Hochmobilen. Auch Professoren gehören dazu.

Große repräsentative Befragungen im Verkehrsbereich wie die Erhebung »Mobilität in Deutschland« liefern die Eckdaten zum Verkehrsgeschehen in Deutschland. Etwa alle vier Jahre werden so etwa 60 000 deutsche Haushalte befragt. »Hochmobile sind dabei jedoch in der Regel stark unterrepräsentiert. Sie werden daher auch kaum bei der Verkehrsplanung und Erstellung von Szenarien zukünftiger Entwicklungen im Mobilitätsbereich berücksichtigt«, erklärt Robert Schönduwe, Doktorand in der Arbeitsgruppe

Hochmobile wie der Physiker Henner Büsching legen jährlich etwa 40 000 Kilometer zurück. In der Stadt wählen sie ihre Transportmittel flexibel und fahren auch gern mit dem Fahrrad zur Arbeit.

Mobilitätsforschung von Prof. Martin Lanzendorf. Die Fragebögen der Verkehrsforscher gingen nämlich zu meist von traditionellen Haushaltsformen und Lebensstilen aus; will heißen: von der sesshaften Familie mit Eigenheim und Pkw. Heute peitschen jedoch die Wogen der Globalisierung durch die Biografien hoch spezialisierter und hochmobiler Wissensarbeiter. Ihre Haushalts- und Erwerbsbiografien verlaufen längst nicht mehr nach traditionellem Schema. Multilokale Lebensphasen werden häufiger, beispielsweise, wenn nach dem Kauf des Eigenheims ein beruflich bedingter Ortswechsel notwendig ist. Dadurch werden viele zu Fernpendlern.

Andere Menschen leben zwar über Jahre mit ihrem Partner am selben Ort, zählen aber durch ihren Beruf zu den Hochmobilen. Dieser Typus ist auch unter Wissenschaftlern weitverbreitet, insbesondere, wenn sie in internationalen Kollaborationen arbeiten. Einer von



ihnen ist Henner Büsching, Professor am Institut für Kernphysik. Seine ersten Dienstreisen zum Europäischen Kernforschungszentrum CERN bei Genf unternahm er während seiner Diplomarbeit an der Universität Münster. Seither fliegt er etwa jeden Monat ein Mal zum Experiment. Während längerer Forschungsaufenthalte hatte er dort auch eine zweite Wohnung. Für seine Doktorarbeit war er in den Vereinigten Staaten, am Brookhaven National Laboratory in New York. Auch heute ist er noch ein bis zwei Mal im Jahr in den USA, meistens zu Konferenzen. Seit 2008 ist er außerdem Direktor der Helmholtz-Graduiertenschule HGS-HIRE, die an dem entstehenden Teilchenbeschleuniger FAIR bei Darmstadt angesiedelt ist. Das bringt bis zu fünf Mal im Jahr eine Fahrt nach Berlin mit sich. Hinzu kommen zahlreiche Konferenzen in Deutschland und ganz Europa. Privat macht Büsching gern Urlaub in fernen Ländern. Auf 40 000 Kilometer im Jahr kommt er so locker.

Wenn er in Frankfurt ist, verhält sich der Physiker so, wie Mobilitätsforscher sich den Städter der Zukunft wünschen, nämlich »multimodal«. Das heißt, er wählt seine Fortbewegungsmittel flexibel und der Situation angepasst. So besitzt Büsching zwar ein Auto, aber er wohnt in der Nähe des Campus Riedberg, so dass er den Weg zum Physikalischen Institut mit dem Fahrrad zurücklegt. Wenn er in die Innenstadt möchte, nimmt er die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Auto benötigt er beispielsweise, um zur GSI zu fahren. Das Forschungszentrum liegt in einem schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Vorort von Darmstadt, mitten im Wald. Ist er in anderen Städten unterwegs, nutzt er Mietwagen oder »Call a Bike«, wenn es sich machen lässt auch Bus oder Bahn. »Das ist für mich eine Frage der Abwägung zwischen Zeitaufwand und Kosten. Wenn aus den Fahrplänen und Anschlüssen der öffentlichen Verkehrsmittel abzusehen ist, dass ich abgehetzt zu einem Termin komme, nehme ich notfalls auch mal das Taxi«, sagt er.

Es reicht nicht, die Menschen aus den Autos zu holen

Was Mobilitätsforscher wie Robert Schönduwe aus dem Verhalten von Hochmobilen lernen, ist, dass es für eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität nicht reicht, Menschen aus dem Auto zu holen. In seiner Online-Befragung, in der er die Mobilitätsbiografien von 745 Hochmobilen in den letzten zehn Jahren ermittelte, fand Schönduwe heraus, dass ein Viertel der Befragten kein Auto besitzen. Sie wohnen aber in Städten, die wie Frankfurt mit Autobahnkreuzen, ICE-Anschluss und Flughafen den Zugang zu genau den Transportmitteln erleichtern, die eine hochmobile Lebensform erst ermöglichen. »Einige autolose Hochmobile kommen so im Jahr auf durchschnittlich 50 Bahnfahrten und mehr als 30 Interkontinentalflüge«, fasst Schönduwe zusammen.

Die klassischen Strategien für eine nachhaltige Mobilität – Vermeidung und Verlagerung – sind bei hochmobilen Wissenschaftlern wie Büsching nur schwer zu verwirklichen, weil sie nicht in internationalen Kooperationen arbeiten könnten, wenn sie ihre Kollegen aus ganz Europa, den USA und Japan nicht regelmäßig treffen würden. Und das, obwohl ein Großteil der Treffen ohnehin in virtuellen Räumen stattfindet. Denn die wenigsten Wissenschaftler sind dauernd am



Virtuelle meetings via Skype oder Videokonferenzsysteme sind in der Hochenergiephysik an der Tagesordnung. Reisen und physische Begegnungen mit den Partnern in der Kollaboration bleiben jedoch für eine gute Zusammenarbeit unerlässlich.

Experiment im CERN. Sie analysieren die Daten in ihren heimischen Instituten. Dort werden auch neue Detektoren, Ausleseelektronik und die Programme für die Datenanalyse entwickelt. Es ist ein arbeitsteiliger Prozess, der Schritt für Schritt und im engen Austausch zusammengeführt wird.

Nur mit virtuellen Meetings funktioniert es nicht

Aus Büschings Arbeitsgruppe arbeitet nur ein Post-Doktorand dauerhaft am CERN. Die anderen tauschen sich in täglich mehreren virtuellen Meetings über Skype oder ein Videokonferenzsystem aus. Auch Büsching nimmt an mehreren dieser Besprechungen teil, etwa, wenn in der Kollaboration Ergebnisse verglichen werden. Denn bevor ein Wissenschaftler im Namen aller Beteiligten – und das können einige Hundert sein – Ergebnisse auf einer Konferenz vorträgt oder veröffentlicht, werden sie im engeren Kreis abgestimmt. Bei der Videokonferenz sieht man, wie in einem Seminar, den Sprecher und auch seine Präsentation.

»Diese Form der Zusammenarbeit wäre durch Reisen allein nicht möglich«, erklärt Büsching. »Oder wir würden nicht so schnell vorankommen«, fügt er hinzu. Nicht umsonst entwickelten die ersten Wissenschaftler-Generationen am CERN die Kommunikation über das World Wide Web. Auch heute noch ist die E-Mail für Büsching ein wichtiges Medium, mit dem er Informationen und Dokumente mit Wissenschaftlern weltweit austauscht. Das Internet und virtuelle Kommunikationsformen haben aus seiner Sicht noch einen weiteren Vorteil: Sie ermöglichen es auch Wissenschaftlern aus Schwellenländern, die ein geringes Budget für Reisen haben, sich an teuren Experimenten der Grundlagenforschung zu beteiligen.

Dennoch hat der Physiker in seinem nunmehr 15-jährigen Berufsleben die Erfahrung gemacht, dass virtuelle Kommunikation allein nicht ausreicht – obwohl es bei dem Austausch mit Kollegen weltweit in erster Linie um Arbeitsbeziehungen geht. »Wenn ich jemanden persönlich auf einer Konferenz gesprochen habe oder mit ihm essen war, ist es leichter, ihn später nochmal anzurufen«, weiß er. Deshalb schickt er auch sei-



Arbeitsorte der von Robert Schönduwe im Rahmen seiner Dissertation befragten Hochmobilen mit Wohnsitz in Frankfurt.

ne Mitarbeiter frühzeitig auf Konferenzen, damit sie Hemmschwellen für die Kommunikation überwinden. Denn Forschung in der Hochenergiephysik basiert auf der Zusammenarbeit in Gruppen. Das gilt nicht nur für das heimische Institut, sondern letztlich für die gesamte Kollaboration. Dass ein aus so vielen Ländern bunt zusammengewürfelter Haufen trotz nationaler Interessen und flacher Hierarchien sinnvoll zusammenarbeiten kann, ist nicht zuletzt dem ausgeprägten Sinn für Teamwork zu verdanken.

Belastung oder Freiheit?

Der Mobilitätsforscher Robert Schönduwe hat sich in seiner Befragung auch für das Lebensgefühl von Hochmobilen interessiert. Es scheint sich zwischen zwei Polen zu bewegen: Für die einen ist es eine Belastung, ständig aus dem Koffer zu leben oder sich morgens zu fragen, in welcher Stadt das Hotelzimmer ist, in dem sie aufwachen. Für die anderen bedeutet Unterwegssein das Gefühl von Freiheit. Dabei gilt offensichtlich: Je mobiler, desto positiver wird Mobilität bewertet. Typische Ereignisse, die für andere Menschen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens bedeuten, wie die Geburt eines Kindes, sind für sie seltener ein Anlass, weniger zu reisen. Dazu trägt oft genug auch die Möglichkeit des virtuellen Kontakts mit der Familie oder den Kollegen bei. Für Henner Büsching zählt, ob er die Entscheidung zu reisen als selbst- oder fremdbestimmt empfindet: »Wenn ich privat auch noch Fernpendler wäre, wie einige meiner Kollegen, wäre mir das zu viel. Auf Dauer würde ich das nicht wollen.« Ist er aber beruflich unterwegs, hat er in der Regel ein eigenes Interesse an der Reise, so dass sie ihn nicht belastet.

»Für manch einen ist die hochmobile Lebensform auch deshalb erstrebenswert, weil sie mit einem hohen Sozialstatus verbunden ist«, meint Schönduwe. Er beobachtet das beispielsweise beim Tagungstourismus der Verkehrsforscher. »Auf dem Podium fordern sie nachhaltige Verkehrsmittel und -planung. Wenn man ihnen anschließend einen Fragebogen zur eigenen Reisetätigkeit vorlegt, kommen etliche Kilometer zusammen. Es

ist ein Zeichen für die eigene Wichtigkeit, wenn man auf Konferenzen in ganz Europa und Übersee nicht fehlen darf«, vermutet Schönduwe. Und wie sieht es bei den Teilchenphysikern aus? Hebt dort Reisen auch den sozialen Status? Dazu Büsching: »Das ist wohl eher im Anfang einer Karriere so. Wenn ich meinen Studenten das erste Mal eine Dienstreise ermöglichen und sei es nur zur Frühjahrstagung der deutschen Teilchenphysiker in Mainz, dann wertet sie das auf. Auch die erste Reise zu einer internationalen Konferenz in die USA ist ein entscheidender Schritt, auf den man stolz ist. Aber die Aufregung nimmt schon bald ab und das Reisen wird zur Routine.«

Entschleunigen ist wichtig

Denkt Büsching manchmal daran, zu entschleunigen? »Ja, das ist nicht nur psychologisch wichtig, sondern auch für die Qualität der Arbeit. Ich versuche dann, Dinge langsamer zu machen und mir Zeit zu nehmen, etwas gründlich zu durchdenken«, meint er. Das macht er auch, wenn es gerade besonders eilig zu sein scheint. »In internationalen Kollaborationen herrscht oft ein großer Zeitdruck. Da gibt es Tage, an denen ein fast fertiges Paper noch zur Veröffentlichung fertig gemacht werden soll, und alle sind ganz aufgeregt. Es werden die letzten Kurven erstellt oder Daten überprüft, damit alles noch am gleichen Tag fertig wird. Ein erfahrener Doktorand kann mit dem Tempo ohne Weiteres mithalten, aber ein Bachelor-Student wird in solchen Situationen überrollt. Dann ist es wichtig, auch einmal das Tempo rauszunehmen und etwas zu erklären, damit alle aus der Gruppe an dem Prozess teilnehmen können.«

Ein Ausstieg aus der hochmobilen Lebensform zeichnet sich für Hochenergie-Physiker wie Henner Büsching nicht ab. Aber die Tatsache, dass die nächste Beschleunigergeneration, das erwähnte FAIR-Experiment, gerade in Darmstadt gebaut wird, könnte die Reisetätigkeit zumindest reduzieren. »Wir haben Glück, dass der nächste Beschleuniger direkt vor unserer Haustür gebaut wird«, sagt Büsching. ◆

Anne Hardy, zur Autorin siehe Seite 110.

»Man kann überall Frankfurter sein«

Ein Gespräch über Geist und Mobilität

Jaspers: Herzlich willkommen in Frankfurt, Herr Professor Moellendorf!

Moellendorf: Vielen Dank, ich freue mich, hier zu sein.

Frye: Ihr Familienname klingt deutsch. Waren schon Ihre Vorfahren mobile Menschen?

Moellendorf: Mein Urgroßvater kommt aus Deutschland. Er ist in der Mitte des 19. Jahrhunderts in die USA ausgewandert. Und er hat auch im amerikanischen Bürgerkrieg gekämpft, auf der Seite der Nordstaaten. Mein Großvater konnte noch Deutsch sprechen, aber mein Vater schon nicht mehr. Und ich habe es erst später gelernt.

Jaspers: Fühlen Sie sich jetzt ein bisschen so, als ob Sie nach Hause kämen?

Moellendorf: Nein, so weit würde ich nicht gehen. Aber vielleicht ist Deutschland Schritt für Schritt eine Heimat für mich geworden. Ich war schon einige Male als Gastwissenschaftler hier – unter anderem an der Universität Bremen. Und bis zum vergangenen Sommer habe ich für ein Jahr am Forschungskolleg Humanwissenschaften der Goethe-Universität in Bad Homburg gelebt und gearbeitet. Das war eine ganz wunderbare und produktive Zeit. Ich war dort Fellow auf Einladung von »Justitia Amplificata«.

Frye: ... einer Kolleg-Forscherguppe, die von der DFG an der Goethe-Universität gefördert wird.

Moellendorf: Richtig, und deshalb bin ich auch immer wieder von Bad Homburg zu Vorträgen, Semi-

Mit den politischen Philosophen Darrel Moellendorf, der neu aus San Diego an die Goethe-Universität berufen worden ist, und Rainer Forst, Co-Sprecher des Frankfurter Exzellenzclusters »Die Herausbildung normativer Ordnungen« und in diesem Wintersemester Gastprofessor an der New York University, sprachen Bernd Frye, Pressereferent des Clusters, und Ulrike Jaspers, Redakteurin von Forschung Frankfurt.



naren und Kolloquien nach Frankfurt gefahren.

Jaspers: Sie waren zuvor rund zehn Jahre an der San Diego State University und haben nun am Exzellenzcluster »Die Herausbildung normativer Ordnungen« die Professur für Internationale Politische Theorie übernommen. Das hat in Frankfurt für viel Freude gesorgt. Aber so ein Schritt – Sie sind mit Ihrer Frau und Ihrem 13-jährigen Sohn hierhergezogen – will ja auch gut überlegt sein. Können Sie uns einen kleinen Einblick gewähren, wie der Entscheidungsprozess innerhalb der Familie abgelaufen ist?

Moellendorf: Meine Frau und ich haben sehr viel darüber gesprochen. Und wir sind zu dem Schluss

gekommen, dass das Ganze nur klappen kann, wenn es auch für unseren Sohn okay ist. Unser Sohn geht seit Sommer vergangenen Jahres in Bad Homburg zur Schule, und wir wollten zunächst abwarten, ob er dort klarkommt und mit seinen Freunden glücklich ist. Wir haben ihm also zunächst gar nichts von dem möglichen Wechsel gesagt, um ihn nicht unter Druck zu setzen. Als es sich dann abzeichnete, dass er sich wohlfühlt, haben wir mit ihm darüber gesprochen. Und dann haben wir gemeinsam entschieden, hierherzukommen. Vielleicht darf ich noch hinzufügen, dass wir mit einem Hund nach Deutschland gekommen sind. Er ist auch mobil.

Frye: Lange Zeit kannte die Mobilität von Wissenschaftlern zwi-



schen Deutschland und den USA vor allem eine Richtung. Mittlerweile scheint es auch einen gegenläufigen Trend zu geben – deutsche Wissenschaftler kehren zurück, und amerikanische Forscher kommen nach Deutschland. Was meinen Sie, Herr Professor Forst: Haben die deutschen Universitäten aufgeholt?

Forst: Also zunächst einmal schließe ich mich der allgemeinen Freude darüber an, dass Darrel dem Ruf nach Frankfurt gefolgt ist. Ich bin darüber sehr glücklich und hätte mir niemand Besseren für diese Stelle vorstellen können. Zu Ihrer Frage: Es sind ja auch früher schon Wissenschaftler aus den USA hierherberufen worden. Aber es stimmt schon, Deutschland hat für profilierte Professoren wie Darrel Moellendorf, aber auch für Nachwuchsleute in der Tat an Attraktivität gewonnen. Das liegt einerseits daran, dass die Universitäten, insbesondere wenn sie in den Genuss von Clustern gekommen sind, Forschungszentren aufbauen können, die sehr gute Arbeitsmöglichkeiten bieten. Nicht zu unterschätzen ist ein weiterer Aspekt: Das deutsche Wissenschaftssystem hat sich nicht nur in den Naturwissenschaften, sondern auch in den Geistes- und Sozialwissenschaften internationalisiert. Es gibt eine zunehmende Anzahl von Zentren mit einer kritischen Masse an international aktiven Kolleginnen und Kollegen, in denen sich Leute, die primär Englisch sprechen, wohlfühlen, und in denen ihre wissenschaftliche Produktivität gesteigert wird. Das ist

keine kleine Sache, denn die Geistes- und Sozialwissenschaften in Deutschland sollen und wollen natürlich auch weiterhin ihre Sprache und spezifischen Denkweisen pflegen; daher setzt dieses neue System ein hohes Maß an zweisprachiger Orientierung und Forschung voraus, das anstrengend, aber auch reizvoll und lohnend ist.

Moellendorf: Eine Hürde für Amerikaner und Engländer, die nach Deutschland kommen wollen, liegt ganz klar in der Sprache. Deutsche können schon ganz gut Englisch, weil sie es schon in der Schule gelernt haben. Aber die meisten Amerikaner und Engländer

haben keine gute Englischkenntnisse, New York, an das Dartmouth College in New Hampshire und in der zweiten Jahreshälfte 2013 für einige Monate an die New York University. Haben Sie noch ein akademisches Heimatland? Oder sind Sie im »global village« der Wissenschaft zu Hause?

Forst: Frankfurt ist für mich immer Heimat geblieben, trotz vieler Stationen in den USA, aber auch in Berlin und anderen nicht ganz so langweiligen Orten. Ich bin von dort stets nach Frankfurt zurückgekehrt, die Stadt und die Universität sind für mich so eine Art Gravitationszentrum. Das hat wissenschaftliche und persönliche Gründe.



der hatten kein Deutsch in der Schule. Deshalb ist es für jemanden, der in den USA oder England aufgewachsen ist, sehr schwer, nach Deutschland zu gehen. Und was Rainer gesagt hat, ist richtig. Wenn es in Deutschland Zentren gibt, in denen auch auf Englisch gearbeitet wird und wo auch auf Englisch unterrichtet wird, ist es einfacher für Wissenschaftler aus den Staaten oder aus England.

Frye: Sie, Herr Professor Forst, haben immer wieder auch den entgegengesetzten Weg eingeschlagen. Studien- und später Lehraufenthalte führten Sie beispielsweise an die Harvard University, wo Sie auf Empfehlung Ihres Lehrers Jürgen Habermas bei dem großen Gerechtigkeitsphilosophen John Rawls studiert haben, aber auch an die New School for Social Research in

Aber ich habe mich auch immer in den USA sehr wohlfühlt. Ich weiß noch, als ich das erste Mal ein Stipendium in den USA hatte, noch zu einem sehr frühen Zeitpunkt in meinem Studium. Ich habe dieses Jahr an der State University in New York sehr genossen und bin dann immer wieder in die USA gegangen – allerdings immer wieder an die Ostküste und am allerliebsten nach New York City, wie jetzt auch wieder.

Jaspers: In den vergangenen Jahren haben Sie viele lukrative Angebote bekommen. Ich erinnere mich noch, wie Sie mir 2007 erzählten, Sie könnten nach Chicago gehen und was das für eine tolle Chance sei, inklusive auch der Möglichkeiten für Ihre Familie. Sie fühlten sich damals ziemlich hin- und hergerissen. Welche beruflichen

und privaten Argumente waren für Sie ausschlaggebend, Ihren Forschungsstandort in Frankfurt und Ihren Lebensmittelpunkt im Taunus zu belassen?

Forst: Die Versuchung, in die USA zu gehen, gab es häufiger, vielleicht war dieser Ruf an die University of Chicago aber bislang die größte. Eigentlich hatte ich mich fast schon entschieden. Die University of Chicago ist eine wunderbare Universität. Die Schulsituation war sehr gut geklärt; meine Kinder waren damals kleiner als Darrels Sohn jetzt ist. Es bestand auch eine sehr gute Arbeitsmöglichkeit für meine Frau. Aber dann war es letztlich eine komplexe Zusammenballung von persönlichen, familiären Gründen, aber auch wissenschaftlichen Erwägungen, die mich im Herbst 2007 – der Cluster war uns gerade zugeschlagen worden – bewegen haben, hierzubleiben. Und ich habe es nicht bereut. Das, was wir seitdem hier machen und machen können, inklusive der Gewinnung solch hervorragender Kollegen, hat mich immer darin bestätigt, dass das eine gute Entscheidung war. Aber man denkt immer mal wieder darüber nach, das Leben geht weiter.

Jaspers: Oder man geht, wie in diesem Wintersemester, für einige Monate nach New York.

Forst: Ich konnte diese Fellowship-Einladungen eine ganze Weile nicht annehmen, weil hier so viel Aufbauarbeit zu leisten war. Solche Forschungszentren wie un-

seren Exzellenzcluster großzuziehen, ist ein bisschen so, wie Kinder zu haben in den ersten Lebensjahren. Aber jetzt mache ich das wieder, wenn auch erst einmal nur für ein Semester. Und der Einladung an das Wissenschaftskolleg zu Berlin, die ich seit Jahren vor mir herschiebe, werde ich vielleicht auch bald folgen.

Moellendorf: (lacht) Der Cluster kann also jetzt alleine laufen?

Forst: Ja klar, und jetzt bist du auch noch hier, da kann ja gar nichts mehr schiefgehen. Aber im Ernst: Gerade was den Cluster angeht, muss ich betonen, dass ich mit meinem Freund und Kollegen Klaus Günther einen wunderbaren Co-Sprecher habe. Und da ist diese Institution in allerbesten Händen, auch dank unserer famosen Geschäftsführerin, Frau Schmidt.

Frye: Im wissenschaftlichen Milieu sind häufige Ortswechsel normal – und zwar weltweit. Daneben gibt es wohl einen Unterschied zwischen den USA und Europa. In einer auf Europa bezogenen Studie heißt es: »Auch in Zeiten steigender Mobilitätsanforderungen zeigen sich die Menschen erstaunlich sesshaft: Sie ziehen selten über weite Strecken um und migrieren kaum.« In den USA dagegen scheint das anders zu sein. Deckt sich das mit Ihren Erfahrungen?

Moellendorf: Ich kenne in den Staaten wenige Leute, die als Erwachsene noch dort wohnen, wo sie geboren oder aufgewachsen

Zur Person



Prof. Dr. Rainer Forst, 49, ist Professor für Politische Theorie und Philosophie sowie einer der beiden Sprecher des Exzellenzclusters »Die Herausbildung normativer Ordnungen«. Im Jahr 2012 verlieh ihm die Deutsche Forschungsgemeinschaft den Leibniz-Preis, den renommiertesten und höchstdotierten Forschungsförderungspreis

Deutschlands. In der Begründung würdigte die Jury ihn als den wichtigsten deutschen politischen Philosophen seiner Generation mit internationaler Ausstrahlung. Zu seinen wichtigsten, allesamt auch ins Englische übersetzten Publikationen gehören: »Kontexte der Gerechtigkeit« (1994), »Toleranz im Konflikt« (2003), »Das Recht auf Rechtfertigung« (2007) und »Kritik der Rechtfertigungsverhältnisse« (2011). Forst promovierte bei Jürgen Habermas. Zahlreiche Auslandsaufenthalte führten ihn immer wieder in die USA, so auch Anfang der 1990er Jahre an die Harvard University zu Studien bei dem wegweisenden Gerechtigkeitsphilosophen John Rawls. Im aktuellen Wintersemester forscht Rainer Forst als »Senior Emilie Noël Fellow« an der New York University. Er ist zudem Co-Sprecher der DFG-Kollegforschergruppe »Justitia Amplificata« und Mitglied des Direktoriums am Forschungskolleg Humanwissenschaften in Bad Homburg.

rainer.forst@normativeorders.net

sind. Wir sind ein Land, in dem die Menschen auch mehrmals in ihrem Leben umziehen. Vielleicht gibt es in den USA eine andere Art von gesellschaftlicher Stabilität. Es gibt auf jeden Fall weniger Arbeitssicherheit in den Staaten. Man wechselt seinen Job häufiger als in Deutschland. Es ist manchmal auch so etwas wie ein Teufelskreis: Wenn jemand aus einer Familie umzieht, sehen die Verwandten auch keinen Grund mehr, am Heimatort zu bleiben, und ziehen ebenfalls fort. Das kann auch in die entgegengesetzte Richtung sein.

Jaspers: Dann löst sich solch ein Familienverbund also auf – zumindest, was die gemeinsame Anwesenheit an einem Ort betrifft.

Moellendorf: Ja, das schon. Aber es kann sein, dass sich eine Familie trotzdem noch sehr verbunden bleibt. Meine Schwester und mein Bruder zum Beispiel stehen mir nach wie vor sehr nahe. Wir unterhalten uns häufig über Skype oder per Telefon. Obwohl ich in Europa wohne, fühle ich mich nicht so weit von meiner Familie entfernt.





Frye: Der berühmte Philosoph Robert Pippin aus Chicago hat im Jahr 2010 bei einem vom Cluster veranstalteten Vortrag an der Goethe-Universität gesagt: »Frankfurt has always been known as a ›weltbürgerliche Stadt‹ for philosophy.« Gibt es in Zeiten der Globalisierung und Mobilität noch so etwas wie den »genius loci«, den besonderen Geist eines Ortes?

Forst: Es gibt nach wie vor Universitätsorte, die eine ganz bestimmte Atmosphäre und Identität haben. Frankfurt ist als Stiftungsuniversität fortschrittlicher Bürger entstanden. Zu dem weltoffenen Geist damals gehörte die Bereitschaft, auch jüdische Mitbürger zu Professoren zu machen. Wir feiern ja bald das 100-jährige Jubiläum und werden dessen gedenken. Und was unsere Fächer betrifft, ist in diesem Zusammenhang natürlich die Frankfurter Schule zu nennen. Man kann zwar nicht von einem engen Schulzusammenhang sprechen, der bis heute fortbesteht, aber von einer Tradition und von einem bestimmten Geist des Ortes kann man immer noch reden. Und gerade unser Cluster steht in dieser Tradition der Kritischen Theorie, bei aller Pluralität, die in dem Cluster auch vorhanden ist. Und deshalb ist Frankfurt immer noch der Name für einen Universitätsort, der in unseren Fächern ganz stark mit der Frankfurter Schule und dann eben auch mit Habermas und der ihm nachfolgenden Generation verbunden ist. Hier kommt einiges zusammen; und darauf bauen wir auf.

Jaspers: Herr Professor Moellendorf, welche Rolle spielte die Tradition und die Reputation Frankfurts für Ihre Entscheidung, hierherzukommen?

Moellendorf: Frankfurt hat eine bemerkenswerte Tradition. Davon habe ich natürlich gewusst. Aber für mich war der Exzellenzcluster ausschlaggebend. Als ich zum ersten Mal hier war und den Cluster kennengelernt habe, das war im Jahr 2010, habe ich gedacht: Das ist ja Spitze, hier fühle ich mich zu Hause. Aber natürlich besteht der Cluster auch deswegen, weil es diese Tradition gibt.

Moellendorf: Das kommt darauf an, welche Art Philosoph man ist oder sein will. Wenn man als politischer Philosoph über Menschenwürde schreibt, sollte man meiner Meinung nach schon ein bisschen von der Welt gesehen und Erfahrungen gesammelt haben, um zu verstehen, warum und unter welchen Umständen Menschen für ihre Würde kämpfen. Ich bin deswegen damals nach Südafrika gegangen, weil es so interessant war. Es war die Zeit der demokratischen Wende. Ich habe von 1996 bis 2002 an der University of Witwatersrand in Johannesburg gearbeitet. Es ist wichtig, Leute an



Frye: Sagt Ihnen folgendes Zitat etwas? »Eine solche Stadt, wie etwa Königsberg am Pregelflusse, kann schon für einen schicklichen Platz zur Erweiterung der Menschenkenntnis genommen werden.«

Moellendorf: Das könnte von Kant sein. Er hat in Königsberg gelebt.

Jaspers: Stimmt – und auf den Philosophen Immanuel Kant beziehen Sie beide sich in Ihrer Arbeit immer wieder. Kant soll Königsberg ja nie verlassen haben. Und seiner Meinung nach war das wohl, wie wir gerade gehört haben, auch gar nicht so notwendig. – Wären solch ein wissenschaftlicher Zugang, solch ein Forscherleben heute noch denkbar?

anderen Orten der Welt kennenzulernen und mit ihnen zu sprechen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Philosoph, der sich für solche Themen interessiert, auf das Reisen und den Austausch verzichten möchte.

Forst: Ich stimme dem zu, dass das, was Kant das »Weltwissen« genannt hat, für Wissenschaftler, nicht nur für Philosophen, ganz wichtig ist, also nicht nur das Schulwissen. Aber ich denke, man sollte für den guten alten Immanuel auch mal die Lanze brechen, insofern als geistige Mobilität wesentlich wichtiger ist als geographische. Es gibt ja auch Leute, die sehr viel reisen, aber dennoch von der Welt nicht viel mitbekom-

men. Wenn Mobilität überhaupt einen Vorteil hat, dann nur, weil sie den Geist erweitert. Und ein erweiterter Geist ist auch immer ein Geist, der gewisse Wurzeln hat. Auch in diesem Sinne ist noch etwas über die Sesshaftigkeit im Sinne einer Prägung zu sagen, wenn auch nicht unbedingt im geographischen Kontext. Sondern wenn man als Frankfurter groß geworden ist, kann man auch anderswo ein Frankfurter sein. (lacht)

Frye: Interessanterweise war es ja auch Kant, auf dessen Konzept des Kosmopolitismus sich die politische Philosophie seit einigen Jahren verstärkt bezieht. Einer Ihrer Forschungsgebiete, Herr Professor Moellendorf, ist denn auch der »Cosmopolitanism«. Würden Sie beide sich als philosophische Kosmopoliten, als wissenschaftliche Weltbürger bezeichnen?

Moellendorf: Zunächst zum Begriff des Kosmopolitismus, wie er im engeren Sinne in der politischen Philosophie verwendet wird: In diesem Zusammenhang bin ich Kosmopolit oder »Cosmopolitan«, weil ich der Meinung bin, dass wir gegenüber allen Menschen in allen Ländern »Duties of Justice«, Pflichten der Gerechtigkeit haben. Diese Pflichten beziehen sich also nicht nur auf Menschen, die wie wir Bürger eines bestimmten Staates sind. Die moralischen Pflichten erstrecken sich meiner Auffassung nach auch auf eine Verteilungsge-

rechtigkeit zwischen reichen und armen Leuten, unabhängig davon, ob sie Bürger des gleichen Landes sind. Denn jeder Mensch kann von uns Respekt einfordern. Dieser Respekt gebietet es, dass wir unsere gemeinsamen sozialen Institutionen rechtfertigen. Der Weltmarkt ist eine solche Institution. Um sie zu rechtfertigen, muss es eine gerechte Verteilung geben. Und das bedeutet auch, dass jegliche Ungleichheiten gegenüber den Nichtprivilegierten gerechtfertigt werden müssen. Was nun das Weltbürgertum in einem übertragenen Sinn betrifft, glaube ich schon, dass es einen globalen philosophischen Austausch gibt, zumindest was den Westen betrifft. Und auch wenn man die Idee des Kosmopolitismus, wie ich sie gerade skizziert habe, nicht unterstützt, nimmt man an diesem Weltgespräch teil. Aber ich möchte es noch einmal betonen: Weltoffenheit ist entscheidend. Wenn ich mit meinem Sohn spreche, sage ich ihm, dass es verschiedene politische Stile und Auffassungen gibt und dass er nicht denken soll, dass alles, was in den USA gemacht wird, am besten ist. Wir können viel von politischen Normen und Institutionen in anderen Ländern lernen. Diese Offenheit ist mir sehr wichtig.

Forst: Wir nehmen an einem wissenschaftlichen Gespräch teil, das Grenzen überschreitet. Dabei gibt es bestimmte Sichtweisen, bestimmte lebensweltliche und kul-

turelle Prägungen, aber auch Prägungen philosophischer Schulen. Das ist eine Bereicherung. Deshalb sollten wir darauf achten, dass die Begriffe, die wir verwenden, nicht zu eng sind und womöglich Gruppen ausschließen. Was Darrel und

Zur Person



Prof. Dr. Darrel Moellendorf, 52, ist seit diesem Sommer Professor für Internationale politische Theorie am Exzellenzcluster »Die Herausbildung normativer Ordnungen«. Er gilt als einer der international einflussreichsten politischen Philosophen mit dem Schwerpunkt auf Fragen globaler Gerechtigkeit. Zuvor lehrte er an der San Diego

State University, wo er auch das Institute for Ethics and Public Affairs leitete. Zu seinen einschlägigen Werken zählen »Cosmopolitan Justice« (2002), »Global Inequality Matters« (2009) und das demnächst erscheinende »The Moral Challenge of Dangerous Climate Change: Values, Poverty, and Policy«. Daneben ist er Mitherausgeber des »Handbook for Global Ethics« (im Erscheinen). Zu seinen Forschungsgebieten gehören globale Gerechtigkeit angesichts des Klimawandels, Fragen des gerechten Krieges, die Gerechtigkeit in Transformationssituationen, wenn es etwa darum geht, die Folgen eines gewaltsamen Konflikts oder einer Diktatur aufzuarbeiten, sowie Begründungsfragen in der politischen Philosophie. Moellendorf arbeitete vor seiner Zeit in San Diego an der California Polytechnic University und der University of Witwatersrand im südafrikanischen Johannesburg. Im Jahr 2012/2013 war Darrel Moellendorf auf Einladung der DFG-Kollegforschergruppe »Justitia Amplificata« Fellow am Forschungskolleg Humanwissenschaften der Goethe-Universität in Bad Homburg.

darrel.moellendorf@normativeorders.net



auch mir am Herzen liegt, ist eine Ausweitung des Gesprächs – gerade auch über Gerechtigkeit – mit Kolleginnen und Kollegen aus afrikanischen Ländern, aus Südamerika, aus Asien inklusive China. Dafür setzen wir Forschungsmittel ein, die wir zur Verfügung haben oder weiter anstreben; hinzu kommen die Mittel aus meinem Leibniz-Preis, die ich für das Thema »transnationale Gerechtigkeit« verwenden werde. All das soll uns dabei helfen, dieses Gespräch zu erweitern. Das scheint mir ganz wichtig, dass wir nicht der Versuchung erliegen, uns zu Weltbürgern zu erklären, aber immer nur mit unsersgleichen reden. ♦

Eine Zeitreise ins mobile Mittelalter

Wo die Ortsveränderung zum Alltagsleben gehörte

Wenn eine historische Epoche mit dem Prädikat »mobil« ausgezeichnet werden kann, dann doch wohl die unsrige. Mit diesem weitverbreiteten Irrtum macht der Mediävist Schluss: In der Auseinandersetzung mit dem Mittelalter können wir selbst überprüfen, ob unsere Vorstellungen von der Mobilität in Vergangenheit und Gegenwart noch haltbar sind.

von Jan Rüdiger

Wie fühlt es sich an, kein Zuhause zu haben? Cool, findet die meinungsstarke Advokatur der Globalisierten. Erst wer gleichermaßen in New York, Rio, Tokio zu Hause ist, ist so richtig Mensch des 21. Jahrhunderts. An der Scholle kleben Sachbearbeiter und umzugsunwillige Hartzer, in der Kleinstadt leben Landeier und Spießer. Wer es heute schaffen will, der muss mobil sein. Darüber scheinen sich alle einig zu sein: die schon mobil sind und die es nicht so sind, dabei aber ein ungutes Gefühl haben. Mobilität ist, mehr noch vielleicht als das diskursiv mit ihm verwandte Internet, zum Schlagwort der Gegenwartsbestimmung geworden.

Dazu wäre natürlich allerhand zu sagen. Zum Beispiel, dass dieselben Leute, die in allen Global Cities zu Hause sind, oft reichlich nervös werden, wenn man ihnen zumutet, auch nur nach Fulda zu gehen. Und ob in einem Dorf im Werra-Meißner-Kreis, wo alle die Großstadt jeden Abend im Fernsehen haben, der Horizont in der Tat beschränkter ist als im Frankfurter Westhafen, ist keineswegs ausgemacht: Mobilität – und Immobilität – gibt es nicht nur geographisch.

War es früher wirklich so anders?

Wenn aber in den üblichen drei Dimensionen überall das Immergleiche lauert (wie üblich beim Immergleichen gern verkleidet als Vielfalt) –, dann gewinnt für den, der hungrig ist auf das Fremde, die vierte Dimension an Reiz: Früher war es eben anders. Wackelige Postkutschen. Die Römer, die hatten natürlich Straßen und Schiffe, aber die mussten ja auch ein Weltreich zusammenhalten. Im Mittelalter aber? Waren doch alle Bauern und kamen nie weiter als zum nächsten Kirchturm, außer mal auf Kreuzzug.

Es ist nur eine Vermutung, aber sie klingt plausibel: Wenn der heutige Westmitteleuropäer nach ei-

Die »Havhingsten fra Glendalough« (deutsch: »Seehengst von Glendalough«) ist eine Rekonstruktion des längsten Wikinger-Langschiffs, das derzeit archäologisch belegt ist. Das Original aus Eichenholz war etwa um 1042 in der Nähe von Dublin gebaut worden. Die Rekonstruktion entstand fast tausend Jahre später in der Schiffswerft des Wikingerschiffmuseums in Roskilde (Dänemark). Durch den langen, schmalen Rumpf war das Schiff sehr schnell: Unter Segel erreichte es 12 Knoten; mit 60 Mann an den Riemen konnte es auch ohne Wind vorwärts kommen. Unter günstigen Umständen schaffte man eine Nordsee-Querung so in anderthalb Tagen.



ner mit Mobilität besonders verbundenen Epoche gefragt würde, dann käme das Mittelalter auf den letzten Platz. Der Vor- und Frühgeschichte mit ihren Jägern, Sammlern und Viehzüchtern traut man Mobilität ohne Weiteres zu, Odysseus und Alexander waren auch oft unterwegs, und am Ende der Römerzeit, zu deren etabliertem, auch schulisch vermitteltem Bild die Römerstraße und der *cursus publicus* gehören, kam das, was bei uns »Völkerwanderung« und international »Migration Period« (früher auch gern aus klassizistischer Perspektive »les grandes invasions«) heißt. Das Mittelalter beginnt sozusagen, wenn überall Ruhe eingekehrt ist. Dann sitzen die Menschen tausend Jahre auf ihrem Acker und werden von den Grundherren geknechtet, und im 15. Jahrhundert ist es mit der Ruhe mancherorts vorbei, und in Lissabon, Sevilla und Portsmouth gehen die Segel hoch: Das Mittelalter endet, wenn die Europäer global werden.

Gebunden an die Scholle – Auf zur Pilgerreise

Je mobiler wir also meinen zu sein, desto immobil erscheint im Vergleich das Mittelalter. Und seine Emblemfiguren sind ja in der Tat eher ortsfest: Zu den großen Themen der Mediävistik gehören das klösterliche Mönchtum mit seiner Maxime der *stabilitas loci*, der »Ortsbeständigkeit«, die Agrarrevolution mit drastischen Verbesserungen in Anbautechniken und nachfolgender Expansion des Ackerlandes (zulasten nomadischer Erwerbsformen wie der Viehzucht), das Aufkommen von Städten, die Erschließung und Durchdringung des Raums mit religiöser (Pfarrbezirke), weltlicher (Grundherrschaft) und militärischer Infrastruktur (Burgenbau), die im Spätmittelalter zur Territorialisierung führte – Macht wurde flüchtig.

Die »Schollenbindung« der abhängigen Landbevölkerung, also das grundsätzliche Verbot, sein Haus und Dorf zu verlassen, gehört zwar erst ins 18. Jahrhundert, doch auch das Mittelalter kannte für seine mehr oder minder unfreien Landarbeiter schon ähnliche Regularien – *mansus*, der gängigste lateinische Ausdruck für eine bäuerliche Betriebseinheit (»Hufe«), gehört zu *manere* »bleiben«. Dazu kommen Mobilitätshindernisse praktischer Art wie das gegenüber der Römerzeit und der Moderne viel schwächer ausgebaute und instand gehaltene Wegenetz, samt der mangelnden politisch-militärisch garantierten Wegesicherheit; und vielleicht auch solche mentaler Art, galt doch das politische und soziale Ideal des *ordo*, eines gottgemäßen ausgeglichenen Stabilitätszustandes, und *disruptio* erschien als Zeichen teuflischen Eingriffs.

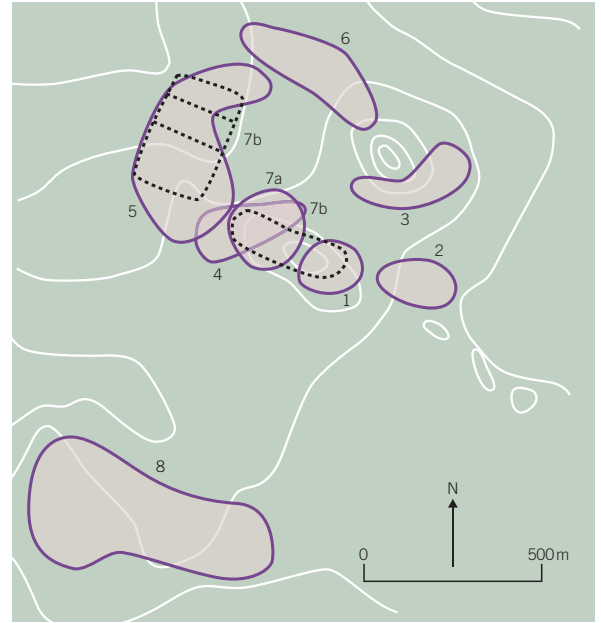
Natürlich sind Gegenbeispiele schnell zur Hand. Wer hätte nicht schon vom »Reisekönigtum« gehört? Wer wüsste nicht, dass jahraus, jahrein unzählige Pilger von Frankfurt nach Rom, von Rostock nach Santiago, von York nach Jerusalem aufbrachen? Dass der große Asienreisende Marco Polo im 13. Jahrhundert lebte – und zweifellos nicht der einzige seiner Art war? Das auf den ersten Blick so statische Mittelalter belebt sich, je länger man hinsieht. Zu den großen Themen der ersten Jahrtausendwende zählt der (Wieder-)Beginn des Fernhandels. Im Spätmittelalter wurde Bauholz aus dem Baltikum regelmäßig nach Westeuropa exportiert, waren die Brotpreise in London vom Danziger Getreidemarkt abhängig und ging die haltbare und nahrhafte Fastenspeise Stockfisch schiffsladungsweise



St. Brendan auf hoher See: Bekannt wurde der irische Priester (etwa 484–577) durch die *Navigatio Sancti Brendani*, einen im Mittelalter sehr beliebten und verbreiteten mythisch-religiösen Bericht über eine abenteuerliche Atlantikreise. Diese soll der spätere Schutzpatron der Schiffer zwischen 565 und 573 mit zwölf Gefährten unternommen haben. Das Ziel war die *Terra Repromissionis sanctorum*, eine verheißene Insel im Westen. St. Brendan und sein Schiff werden häufig so wie in dieser Abbildung aus dem 15. Jahrhundert gezeigt, weil er einmal auf einer baumlosen Insel gestrandet sein soll, die sich anderntags als Wal erwiesen habe.

von Nordnorwegen ins Mittelmeer, wo sie als *estocaficada* bis heute als regionale Spezialität gilt. Zu den Frankfurter Messen reisten regelmäßig die Kaufleute unter Strapazen und Gefahren über Hunderte von Kilometern an.

Im Mai, wenn die Linden blühten, die Lerchen sangen und die Pferde wieder genug Futter fanden, begann die Kriegssaison: Karl der Große und seine Panzerreiter waren Jahr für Jahr von einem Ende Europas zum anderen unterwegs auf Beutezug. Und als die berühmten Romane über König Artus und die Ritter der Tafelrunde geschrieben wurden, war es ein festes Lebensabschnittsmodell für unvermögende Gewaltprofessionelle, sich saisonal bei Turniergesellschaften oder Feldherren zu verdingen. »Im Sommer reiste er von Hof zu Hof«, heißt es über den aristokratischen Troubadour Guiraut de Bornelh, »im Winter hielt er Schule und lehrte Latein«. Zahllose weniger hochgestellte Landarbeiter und Steinmetzen mögen ähnlich variable Erwerbsleben gehabt haben. Macht man sich zudem klar, dass Lateineuropa lediglich eine Art Sackgasse Eurasiens darstellt, dass also »unser« Mittelalter am Rand der Welt stattfand und die richtig großen Routen erst in Byzanz und Damaskus begannen, so bleibt vom



Vorbasse – ein mobiler Ort: Im frühen Mittelalter haben die Einwohner im Schnitt alle drei Generationen (oder ungefähr alle hundert Jahre) ihr Dorf verlegt, wie Siedlungsgeographen in dieser jütländischen Region Nahe Billund nachweisen konnten. Solche Umzüge waren im Mittelalter nicht unüblich: Waren die Holz- und Lehmbauten reparaturbedürftig, konnte man sie ebenso gut in der Nähe von noch nicht ausgelaugten Ackerböden neu bauen. Erst im hohen Mittelalter wurden Dörfer in der Regel ortsfest, oft um die neuen Steinkirchen herum.

eingangs umrissenen Tableau der Immobilität anscheinend nicht viel übrig.

Waren die Menschen also immer schon mobil? Welche Geschichte, die wir uns mithilfe des Mittelalters über uns selbst erzählen, ist nun die richtige? Mediävisten können keine empirischen Daten generieren, keine Fragebögen verteilen und keine Feldforschung betreiben (obwohl die Illusion, sich als »teilnehmender Beobachter« in ein vergangenes Millennium davonzumachen, zu den Reizen der Profession gehört). Sie müssen mit dem Vorhandenen klarkommen, und das ist gar nicht so wenig. Bei der Suche nach Mobilität im Mittelalter stößt der Historiker zunächst auf unzählige Einzelne, die allen Unwegsamkeiten zum Trotz weit reisten. Setzen wir als Rekordhalter neben Marco Polo eine Frau namens Guðríð Þórbjarnardóttir: geboren Ende des 10. Jahrhunderts vermutlich in Norwegen, lebte sie erst in Süd-, dann in Westgrönland und zog anschließend für einige Jahre nach Neufundland, wo sie sich auch im St.-Lorenz-Golf umgetan haben dürfte. In mittleren Jahren betrieb sie mit ihrem Mann ein Pendel-See-Transportgeschäft zwischen Grönland, Island und Norwegen, wo es seit Neuerem viele Christen gab. Dreimal verwitwet, pilgerte sie im Alter einmal

nach Rom (ausweislich der Klösterbücher auf der Bodensee-Insel Reichenau waren isländische Rompilger schon damals nicht selten, und aus dem 12. Jahrhundert stammt ein regelrechter Pilgerführer vom Kloster Munkaþverá nach Rom und Jerusalem, der Reisezeiten, Unterkünfte und Sehenswürdigkeiten verzeichnet) und ließ sich schließlich als hochgeachtete Einsiedlerin im jüngst christianisierten Nordisland nieder.

Historische Semantik: Der lange Weg zum »Zuhause«

Kein Zweifel also, der Mensch im Mittelalter war mobil. Aber interessanter ist die Frage nach den Meinungen, Haltungen, Einstellungen zum Unterwegssein. In der Frankfurter Mediävistik spielt die Historische Semantik eine große Rolle, die Untersuchung der Bedeutungen von Wörtern, Sprechakten und anderen Zeichensystemen. Das beginnt mit der Etymologie, der Herkunftsgeschichte: So ist das moderne englische *travel* eine Bedeutungsverengung des mittelalterlichen französischen *travail*, das im Frühmittelalter als neue Foltermethode (mit einem Gerät namens *tripalium*) aufkam und sich als »plagen, belasten« verallgemeinerte – zuvörderst Gottes Fluch über Adam und Eva (»Im Schweiß deines Angesichts ...«), weswegen *travail* auch die Arbeit (althochdeutsch *arabeit* »Mühsal, Knechtschaft«) und die Wehen bezeichnete, kurz die nachparadiesische *conditio humana*. Man könnte viele etymologische Befunde dieser Art anführen (»Elend« aus *el-lende* »in anderem Land«).

Man kann auch die Eingangsfrage wieder aufnehmen, wie es sich wohl anfühle, kein Zuhause zu haben: Seit wann gibt es denn, zunächst sprachlich, ein »Zuhause«? Adverbial wohl schon immer (mittelalterlich flämisch *te huus*, skandinavisch *á húsi*, zu lateinisch *domī*); auch substantiviert kommt »das Zuhause« schon im Mittelalter vor. Aber Erstnennungen sagen wenig; wichtiger ist der Eingang in den allgemeinen Wortschatz, den »das Zuhause« wohl erst in der Goethezeit fand. Und noch entscheidender ist die Bedeu-

Auf den Punkt gebracht

- Das auf den ersten Blick so statisch erscheinende Mittelalter belebt sich, je genauer man hinsieht.
- Zur ersten Jahrtausendwende beginnt die Wiederbelebung des Fernhandels.
- Mittelalterliche Herrscher und Krieger waren Jahr für Jahr von einem Ende Europas zum anderen unterwegs.
- Die romantische Aufladung des Worts »Zuhause« war den Menschen im Mittelalter fremd.



Marco Polo – einer der Weltreisenden des Mittelalters (hier eine Miniatur aus *Il milione*, bereits zu Polos Lebzeiten entstanden): Die Reisen dieses venezianischen Kaufmanns und zeitweiligen Beraters des mongolischen Großkhans Kubilai Ende des 13. Jahrhunderts wurden durch seinen ausführlichen Reisebericht bekannt, der in rund 150 Handschriften – darunter auch Übersetzungen in andere Sprachen – in den beiden nachfolgenden Jahrhunderten eine große Verbreitung fand. Die Rückreise vom Hafen Hangzhou nach Venedig trat er übrigens auf dem Seeweg an.

tion, das heißt die Gebrauchssituationen eines Wortes. Die romantische Aufladung des »Zuhause« verweist uns auf den zeitgleichen Karrierestart von »Heimat«, vielleicht dem wichtigsten Wort des entstehenden Deutschland im 19. Jahrhundert, jedenfalls gibt es kein weiteres derart unübersetzbares Konzept, es gibt es auch nicht in deutschen Dialekten.

Wohl existiert im Mittelalter das Wort, das aber schlicht »Haus, Hofstätte« heißt (hessisch *hēmed*, alemannisch *hāmet*, bairisch *haimāt*), eine Ableitung zu »Heim« mit einem Suffix, das so etwas wie »Gut, Eigentum« bezeichnet. Im kleinen oder im ganz großen Maßstab: *heim* ist auch die ganze Menschenwelt, das *Saeculum*, *heimlich* heißt »weltlich« im Gegensatz zu »geistlich«. Hier nun setzt die historische Semantik ein: Anders als die Wörterbücher suggerieren, hat *heim* nicht etwa verschiedene »Bedeutungen« (also etwa »1. Hof« und »2. Welt«). Vielmehr kennen mittelalterliche Sprecher einen gemeinsamen Nenner, der irgendwann aus der Sprache verschwunden ist. Wo dieselbe Vokabel den aus Holz, Stroh und Lehm bestehenden Bau mit Dach, das Dorf und die ganze sichtbare Welt meint, da funktioniert sie anders als bei uns. Wie also dachte sich ein karolingerzeitlicher Franke sein *hūs ond hēmed*? Es bewahrte vorm Verhungern, es garantierte einen Platz in der Gemeinschaft. Was verlor, wer *hūs ond hēmed* verlor? Wo es Worte wie »Hei-

Kreuzritter – unterwegs in Europa und im Orient mit Schwert und Pferd (hier eine Darstellung aus dem 13. Jahrhundert aus dem Westminster Psalter der British Library): Es musste nicht gleich Jerusalem sein – ein prestigieöses Kreuzzugsabenteuer konnte man auch ins benachbarte Spanien, Ostelbien oder ins Baltikum unternehmen.



Literatur

Heinze, Joachim (Hrsg.) *Modernes Mittelalter. Neue Bilder einer populären Epoche* Frankfurt am Main 1999.

Hvass, Steen Vorbasse – *Entwicklung eines Dorfes in Mitteljütland im Laufe des 1. Jahrtausends u. Z.* In: *Das Altertum* 33 (1987), S. 241–248.

Ohler, Norbert *Reisen im Mittelalter* Darmstadt 2004.

Waßenhoven, Dominik »*Dort ist die Mitte der Welt*«. *Ein isländischer Pilgerführer des 12. Jahrhunderts* In: Huschner, Wolfgang/Rexroth, Frank (Hrsg.) *Gestiftete Zukunft im mittelalterlichen Europa* Berlin 2008, S. 29–61.

matliebe« oder »Heimatverbundenheit« nicht gibt: War so etwas denk- und fühlbar?

Menschsein heißt: In der Welt auf Reisen sein

»Ich bin der Weg«, erklärt Christus denen, die ihm »nachfolgen« wollen und dafür ihr Heim und ihre Familie »verlassen« müssen. Wohin? Hienieden sind sie immer nur unterwegs, im Exil. »Unsere Heimat ist der Himmel«, erklärt Paulus. Und in der Genesis gibt es die Exilanten Jakob, Abraham, letztlich Adam und Eva: Menschsein heißt, in einer Welt auf Reisen zu sein, die

man sündig und unfreiwillig betreten hat – und das Beste aus der Reise zu machen, damit sie zum ersehnten Ziel in die himmlische Heimat führt. Ist es in einer von der myriadenfachen, unzähligen Wiederholung dieser Idee, der von diesem Weltbild geprägten Kultur nicht unweigerlich so, dass man auf einer grundlegenden Ebene nirgends wirklich »angekommen« und damit immer irgendwie mobil ist? Anschlussfrage: Und ist die moderne »Heimat«, oft zeitentrückt und paradiesisch, vielleicht eine säkularisierte Version des einst jenseits gedachten Sehnsuchtsorts, des Nicht-mehrweg-Müssens?

Das hat auch eine weit handgreiflichere und bodennahe Seite. Ein heutiger Hesse besitzt angeblich rund 10 000 Dinge. Wie war es im Mittelalter? Einige Kleidungsstücke, Geräte, Töpfe, Werkzeuge, Möbel: zwei, drei Dutzend Dinge, wenn es hochkam. Hingen die Menschen an ihnen? An einigen sicher, konnte doch der Verlust einer eisernen Sichel den Hungertod bedeuten. Aber wie auch immer, der abgrundtiefe quanti- und qualitative Unterschied zwischen damaliger und heutiger Materialkultur bedeutet in jedem Fall, dass sich das heute nur mehr sprichwörtliche Bündel damals ganz buchstäblich leichter schnüren ließ. Auch die Immobilien waren mobiler: Die nordalpin vorherrschende Holz- und Lehmbauweise bedeutete, dass ein Gebäude nach 30 bis 40 Jahren grunderneuert werden musste. Warum es am selben Ort wieder aufbauen, wenn inzwischen die Felder erschöpft waren?

Die Siedlungsgeographen haben an Beispielen wie dem dänischen Vorbasse gezeigt, dass Höfe und ganze Dörfer bis ins hohe Mittelalter hinein innerhalb einer Zone von einigen Kilometern Ausdehnung »pendelten«. Erst der Bau von Steinkirchen war ein Grund, Siedlungen ortsfest zu machen, und wo es gute Gegenstände gab – auch dafür gibt es viele Beispiele –, hielt auch eine Kirche die Siedlung nicht fest, sondern lag irgendwann (und oft bis heute) allein auf weiter Flur. Nicht nur theologisch, auch ganz konkret baute man sein Haus nur »bis auf Weiteres«. Nur größere infrastrukturelle Investitionen machen Orte wirklich ortsfest. Nie waren Siedlungen weniger mobil als heute. Selbst eine Stadt, die 1945 in Schutt und Asche lag, wurde nicht – wie damals verschiedentlich erwogen – anderswo neu gebaut: Das Netz der Pflaster, Rohre und Leitungen komplett neu anzulegen, wäre aufwendiger als noch die umfassendste Entrümmung. Nicht nur Menschen, auch ganze Siedlungen hängen heute am Ort fest, mental und praktisch.

Das alles macht das Mittelalter in Sachen Mobilität (wie auch sonst oft) zu einem sehr guten Rekurspunkt, an dem wir unsere Vorstellungen über unsere Vergangenheit und unsere Gegenwart überprüfen können. Und wenn dabei herauskommt, dass es früher leichter und gängiger war, ein »rolling stone without a home« (Bob Dylan 1965) ohne Zuhause zu sein, ja dass das Mittelalter in mancher Hinsicht den Anfang des Wegs in immer mehr Ortsfestigkeit markiert – dann ist das vielleicht kein kleiner Gewinn in einer Zeit, da der Widerspruch zwischen lautstarken Mobilisierungsansagen und privatem Wurzelschlagen(wollen) zu ernstesten individuellen und sozialen Verwerfungen führt: Jedenfalls wird man der als Zeitdiagnose verkleideten Aufforderung, Mobilität sei der letzte Schrei, nicht mehr allzu rasch Gehör schenken. ◆

Der Autor



Prof. Dr. Jan Rüdiger, 46, hat seit 2011 eine Professur für Mittelalterliche Geschichte an der Goethe-Universität inne. Er studierte Geschichte, Britische Literatur und Kultur sowie Okzitanisch in Hamburg, Sheffield und Tolosa/Toulouse. Nach seiner Promotion

1998 in Basel übernahm er verschiedene Lehraufträge an den Universitäten Rostock, Kiel, Hamburg und Basel, von 2001 bis 2004 und von 2006 bis 2008 war Rüdiger wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Humboldt-Universität Berlin; dort habilitierte er sich 2007. Als Gastwissenschaftler lehrte und forschte er an den dänischen Universitäten Aalborg und Odense. Von 2008 bis 2011 war Rüdiger geschäftsführender Leiter des Forschungsprojekts »Politische Sprache im Mittelalter« bei dem Leibniz-Preisträger Prof. Dr. Bernhard Jussen an der Goethe-Universität. Zum Ende dieses Wintersemesters hat Rüdiger einen Ruf auf das Ordinariat für Allgemeine Geschichte des Mittelalters an der Universität Basel angenommen. Einige seiner wichtigsten Veröffentlichungen: *Aristokraten und Poeten. Die Grammatik einer Mentalität im tolosanischen Hochmittelalter*. Berlin 2001; *Der König und seine Frauen. Polygynie und politische Kultur in Europa (9.–13. Jahrhundert)*, erscheint Berlin 2014; *Did Charlemagne Know Carolingian Kingship Theory? (Runica&Mediaevalia, Lectiones 10.)* Stockholm 2011.

Jan Rüdiger

Ein guter Arbeitstag beginnt mit Wolken, Wind, einem Kaffee und den Leuten auf dem Mittelalterflur im IG-Farben-Haus.

Am liebsten bewege ich mich fort mit dem Fahrrad.

»Entschleunigen« bedeutet für mich zur Mensa gehen (nicht laufen).

Als Jugendlicher wollte ich viel reisen.

Zuhause ist ein notwendiger Luxus.

Unterwegssein finde ich manchmal auch gut.

Virtuell bin ich unterwegs mit Menschen aus tausend Jahren Mittelalter – aber nicht im Computer, denn der ist für die Arbeit.

Mobil fühle ich mich unangekommen.

Den Kindern rate ich mehr zu spielen.

Mein Weg führt mich zurück auf Los.

ruediger@em.uni-frankfurt.de



Abonnement FORSCHUNG FRANKFURT

FORSCHUNG FRANKFURT, das Wissenschaftsmagazin der Johann Wolfgang Goethe-Universität, stellt dreimal im Jahr Forschungsaktivitäten der Universität Frankfurt vor. Es wendet sich an die wissenschaftlich interessierte Öffentlichkeit und die Mitglieder und Freunde der Universität innerhalb und außerhalb des Rhein-Main-Gebiets.

- Hiermit bestelle ich FORSCHUNG FRANKFURT zum Preis von 12 Euro pro Jahr einschließlich Porto. Die Kündigung ist jeweils zum Jahresende möglich.
- Hiermit bestelle ich FORSCHUNG FRANKFURT zum Preis von 10 Euro als Schüler- bzw. Studentenabo einschließlich Porto (Kopie des Schüler- bzw. Studentenausweise lege ich bei).

 Name Vorname

 Straße, Nr. PLZ, Wohnort

 (nur für Universitätsangehörige:) Hauspost-Anschrift

 Datum Unterschrift

Widerrufsrecht: Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von zehn Tagen schriftlich bei der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Vertrieb FORSCHUNG FRANKFURT, widerrufen kann und zur Wahrung der Frist die rechtzeitige Absendung des Widerrufs genügt. Ich bestätige diesen Hinweis durch meine zweite Unterschrift.

 Datum Unterschrift

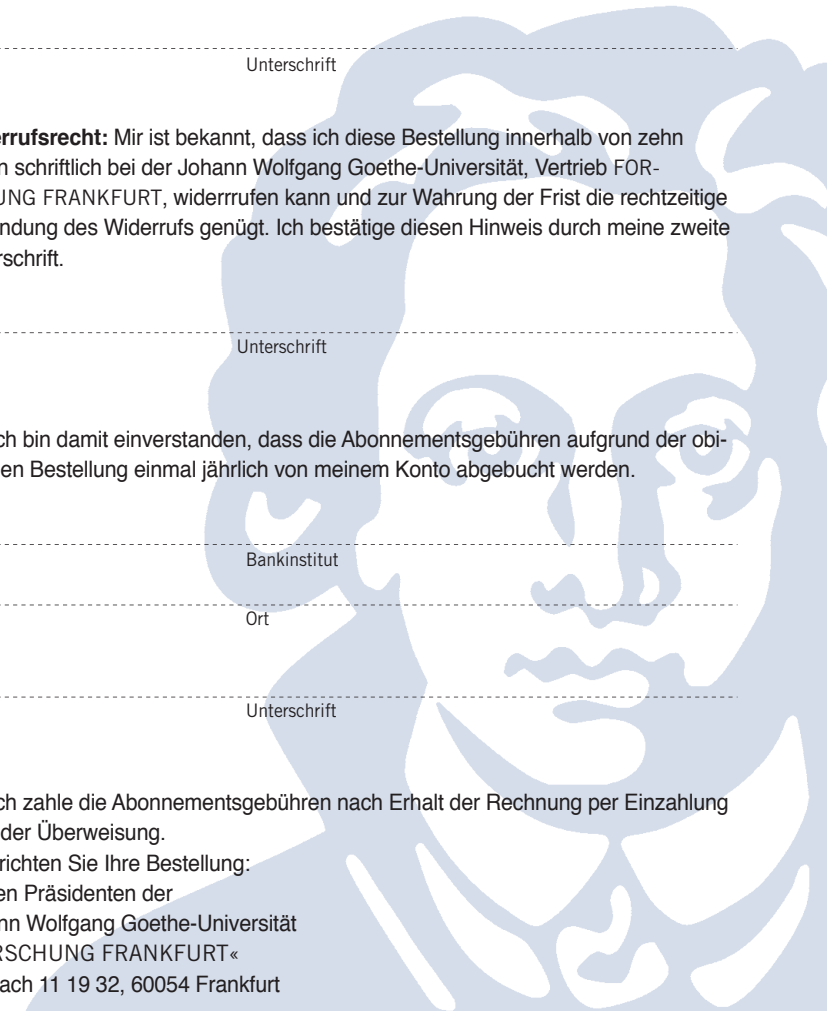
- Ich bin damit einverstanden, dass die Abonnementsgebühren aufgrund der obigen Bestellung einmal jährlich von meinem Konto abgebucht werden.

 Konto-Nr. Bankinstitut

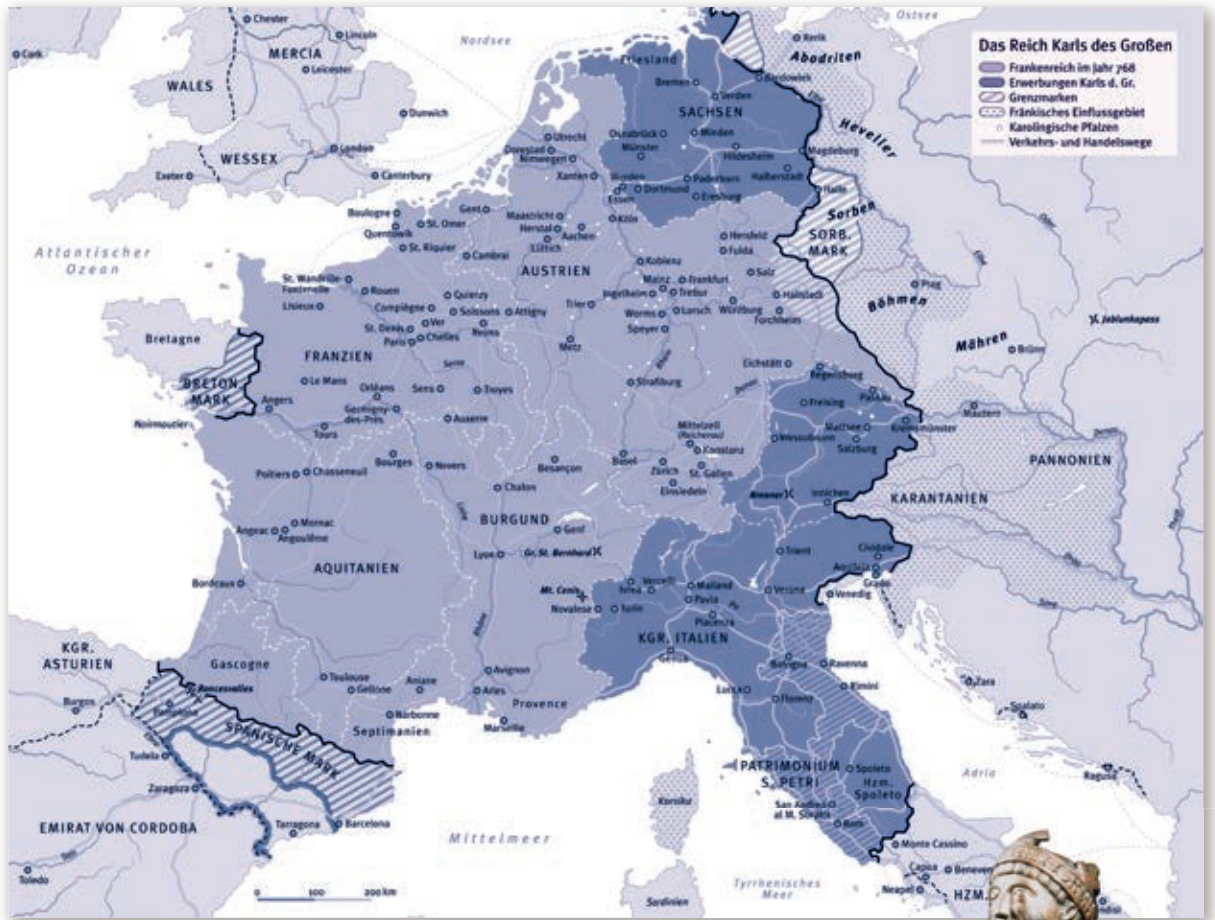
 Bankleitzahl Ort

 Datum Unterschrift

- Ich zahle die Abonnementsgebühren nach Erhalt der Rechnung per Einzahlung oder Überweisung.
 Bitte richten Sie Ihre Bestellung:
 An den Präsidenten der
 Johann Wolfgang Goethe-Universität
 »FORSCHUNG FRANKFURT«
 Postfach 11 19 32, 60054 Frankfurt



Das Reich Karls des Großen erstreckte sich über weite Teile West- und Südeuropas. Die zahlreichen Gelehrten, die er an seinen Aachener Hof holte, kamen auch aus Regionen außerhalb des Frankenreichs – wie Irland, England und Spanien.

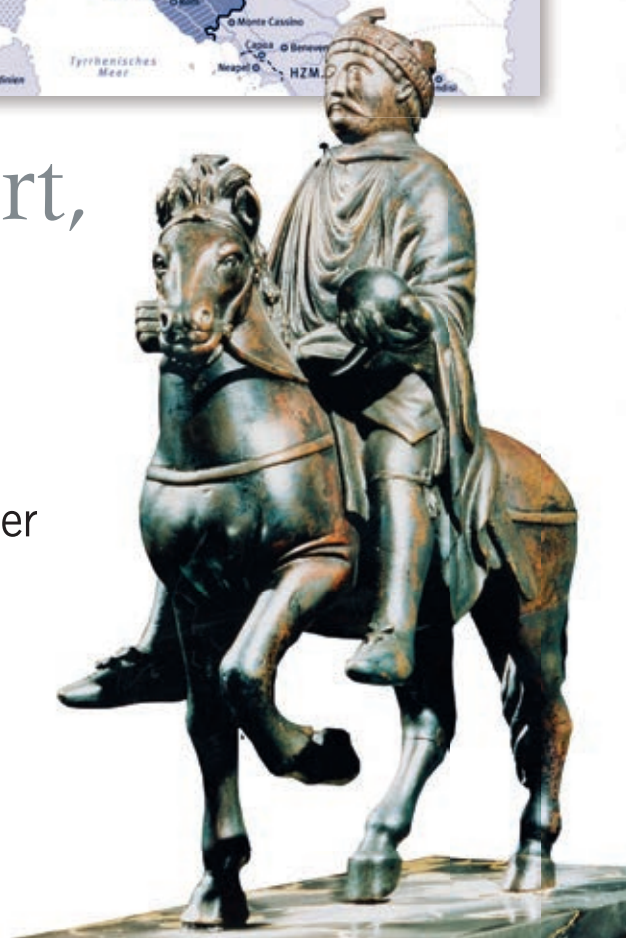


» Wer Weisheit begehrt, der komme zu uns! «

Gelehrte auf Wanderschaft – Aspekte der Mobilität im Mittelalter

von Johannes Fried

Wanderschaft war ein Grundzug des Mittelalters. Könige, Kaufleute, Bettler und Ganoven, die Wanderarbeiter der Bauhütten, die Söldner der großen Armeen, in ihrem Gefolge die Dirnen, dann die Studenten und nicht wenige Professoren: Sie alle hatten lange Jahre der Wanderschaft und der Fremde zu überstehen, bevor sie sich – wenn überhaupt – irgendwo dauerhaft niederlassen konnten. Seit dem 10. und frühen 11. Jahrhundert beklagten die Grundherren die Flucht ihrer Hintersassen, die in die Städte zogen oder sonst wohin, um dort ihr Glück zu machen. Mobilität war ein Wesenselement der ganzen Epoche.



Diese nur 24 Zentimeter hohe Reiterstatuette ist heute im Musée du Louvre in Paris zu bewundern. Sie stammte ursprünglich aus dem Schatz des Metzser Doms und dürfte dem historischen Karl vermutlich ziemlich ähnlich sein. So hat Karls Biograf Einhard über sein Äußeres überliefert: runder Schädel, große Nase, ausgeprägtes Kinn, »fränkischer« Schnurrbart.

Mittelalter, Erotik und das Schicksal eines Mädchens« – mit diesem Werbegag wird der Trivialroman »Die Wanderhure« von Iny Lorentz (d.i. Iny Glocke und Elmar Wolrath) beworben, der über 100 000 Mal verkauft, zwar in der »Zeit« von Hilal Sezgin verrissen, doch in seiner Hörbuch-Fassung mit der »Goldenen Schallplatte« ausgezeichnet wurde und ganz offenbar den Geschmack der Deutschen traf. Nicht genug mit diesem Erfolg, das Buch ließ sich alsbald als »der gelungene Anfang einer großartigen Trilogie« feiern (beide Zitate: Histo-Couch.de Juli 2013), die das Thema auswalzte (»Die Rache der Wanderhure«, »Das Vermächtnis der Wanderhure«, »Die Tochter der Wanderhure«), endlich verfilmt wurde und Millionen Zuschauer erreichte (SAT.1 und ORF). Dieses Publikum weiß nun, Bilder und Handlungssequenzen ins Gedächtnis eingebrannt, wie mittelalterliche Mobilität aussah.

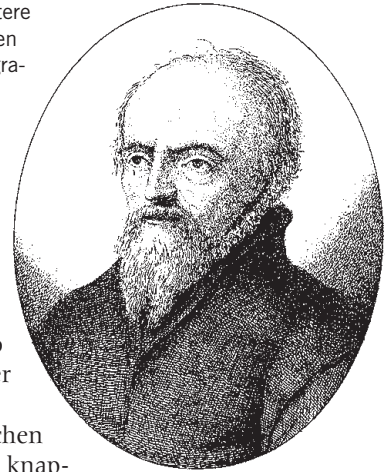
Wir wollen nicht lästern. So ganz falsch dürfte das Ambiente gar nicht gewählt sein. Das Metier der Buhlschaften verlangte Wanderschaft. Jeder Hoftag, jede Königswahl und Krönung in Aachen, jede in Frankfurt am Main, jedes Konzil, die großen Pilgerzentren: Sie alle riefen Hunderte von »Fräuleins« herbei, angekart von geschäftstüchtigen Marketenderinnen. Die Berichte manch eines Kurialen – wie beispielsweise Enea Silvio Piccolomini oder Poggio Bracciolini – sprachen von ihnen, und der Zeichenstift eines Albrecht Altdorfer, Lucas Cranach oder Hans Baldung Grien hat die eine oder andere in ihrem Elend verewigt.

Thomas Platters Wanderjahre: »... mit viel Hunger unterwegs, nur Zwiebeln im Magen ...«

Fahrende Leute gab es zu allen Zeiten. Wir erinnern an die Autobiografie eines der bedeutenden humanistischen, evangelischen Buchherren Basels, Thomas Platters. Zwar erst am Ende des Mittelalters im Wallis (1499) geboren, doch noch immer auf Wanderschaft, hütete er in der Kindheit oben in den Bergen die Geißen, wurde einem älteren Vetter Paulus, einem Bacchanten, einem »freshman« an einer Hohen Schule, beigegeben, der in Ulm und München studiert hatte und ihn jetzt nach Deutschland mitnehmen sollte, der »Schule nachzuführen«. Thomas war jetzt neun oder zehn Jahre alt (so genau erinnerte er sich nicht an sein Alter). Zuvor war der Knabe bei einem Pfaffen, hatte dort gelernt, »das Salve und um Eier zu singen«, mithin Bettelgesang. Mit seinem Vetter ging es auf Wanderschaft. »Da musste ich vor mir hinbetteln und meinem Bacchanten auch geben« (die Zitate folgen der modernisierten Ausgabe durch Otto Fischer, München 1911). Über Zürich sollte es nach Meißen gehen. »Unterdes ging ich aufs Betteln, so dass ich den Paulus auch schier ernährte.«

Der Bub wurde gelegentlich missbraucht, ein Gänsdiebstahl aus Hunger misslang, doch entkam er unterwegs mit Glück einem Mordanschlag und gefährlichen Räubern. In Naumburg ging er abermals betteln, aber in keine Schule. Dem Wirt stahlen er und seine Wanderscholaren drei Gänse, die dann in Halle verzehrt wurden. Von dort ging's weiter nach Dresden, dessen Schule miserabel und dessen Heu in der Unterkunft verlaust war, dass es nur so krabbelte, weiter »mit viel Hunger unterwegs, nur Zwiebeln im Magen roh und gesalzen, gebratene Eicheln, Holzäpfel und Birnen«, weiter nach Breslau; und so ging es fort

Der humanistische Gelehrte Thomas Platter der Ältere (1499–1582), einer der bedeutenden evangelischen Buchherren aus Basel, beschrieb in einer Autobiografie, wie er vom Hirtenkind und fahrenden Schüler zum Anhänger der Reformation, Buchdrucker und Lehrer der alten Sprachen in Basel wurde. Ohne seine langjährige Wanderschaft hätte er es nicht vom Bauernbub zum gelehrten Bürger geschafft.



und fort, fünf Jahre lang, bevor er wieder ins Wallis kam. »Dieweil ich jung war, hatte ich von jeglicher Sprache etwas gelernt, wo ich unterdessen gewesen war.« Auch hatte er »Schmeicheln gelernt und Betteln«.

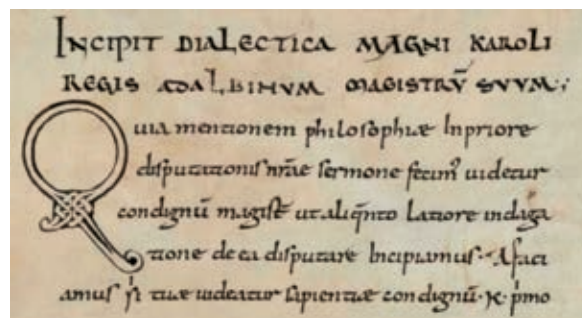
Bald ging's zurück nach Ulm, nach München und weiter und weiter. Thomas entkam mit knapper Not seinem Bacchanten. Auf der Flucht gelangte er nach Zürich, von dort nach Straßburg und Schlettstadt. Dort endlich – es war das Jahr des Wormser Reichstags, also 1519 – landete Platter, um die 20 Jahre alt, bei einem wirklichen Schulmeister. Jetzt kehrte fast Ruhe in sein Leben ein und mit ihr begann das Wunder: Thomas lernte Latein, Griechisch, Hebräisch, wurde alsbald Hebräisch-Lehrer in Basel und Buchdrucker, Reformator auf Zwinglis Seiten. Davon ist hier nicht mehr zu handeln. Seine Wanderschaft hatte den Bauernbuben auf vielen Umwegen ins Bürgertum geführt.

Die Hohen Schulen des Mittelalters lebten von extremer räumlicher und geistiger Beweglichkeit

Sozialwissenschaftler, auch Historiker unterscheiden verschiedene Formen von Mobilität: Emigrationen und Immigrationen (etwa »Völkerwanderungen«), sozialer Auf- und Abstieg (wenn man so will Verelendungs- und Nobilitierungsprozesse), die Fahrten und Eroberungen der Wikinger, die Ostsiedlung, tätigkeits- und berufsbedingte Ortsverlagerungen, nicht zuletzt die großen, überregionalen und Migrationen provozierenden Innovationsschübe wie die Verwissenschaftlichung von Religion, Recht, Literalität und Gesellschaft im mittelalterlichen, sich des Lateins bedienenden Europa. Gerade sie verlangte seit wenigstens zwölf Jahrhunderten eine extreme räumliche und geistige Beweglichkeit und führte mit einigem Glück zu Reichtum und sozialem Aufstieg.

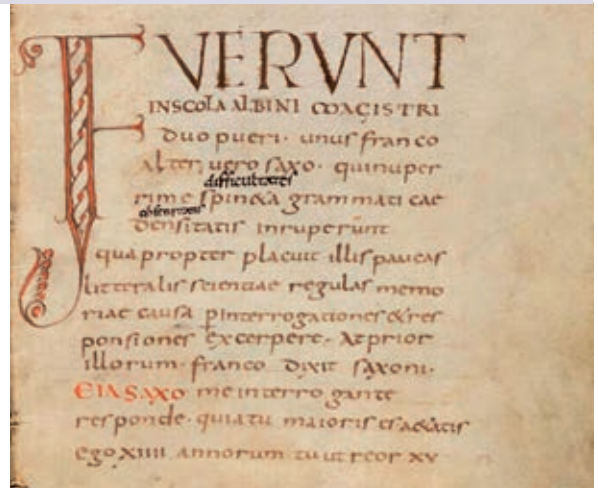
Wer studieren wollte, musste in die Fremde ziehen und deren Gefahren auf sich nehmen. Friedrich Barbarossa setzte fest, dass Studenten dort, in der fremden Universitätsstadt, nicht für die Schulden ihrer Landsleute haften sollten. In Paris war im Stockwerk unter dem Studium ein Bordell untergebracht. Professoren wurden abgeworben, Studenten, in Genossenschaften organisiert, wurden zur »Auswanderung« bewo-

Der aus York stammende Angelsachse Alkuin leitete die Hofschule in Aachen und war einer der wichtigsten Berater von Karl dem Großen. Er verfasste für den Frankenherrscher eine Rhetorik und Dialektik, die sich an Aristoteles orientierte. Wegen der Rückbesinnung auf die Antike wurde Alkuin auch als einer der Begründer der Karolingischen Renaissance bezeichnet wird. Die Abbildung zeigt einen kleinen Ausschnitt aus Alkuins »Dialektik« (Hs Corpus Christi College, Cambridge).



gen, um sie andernorts mit höheren Einnahmen und günstigeren Studienbedingungen anzulocken. Man versprach sich Gewinn für die Stadt. Die Hohen Schulen konzentrierten sich europaweit das gesamte Mittelalter über an wenigen Orten: Bologna, Padua, Neapel, Paris, Montpellier, Salamanca und in wenigen anderen Städten, spät erst Krakau, Prag, Wien oder Heidelberg.

Berühmter Auswanderer schon im 12. Jahrhundert war etwa der Jurist Placentinus, der sich zornig Mobilitätsbeschränkungen in Bologna entzog, um nach Montpellier zu gehen. Ein anderer namhafter Jurist, Pillius von Medicina, Doctor Iuris in Bologna, verließ diese Alma Mater, um im benachbarten Modena zu lehren. Bologna verlangte in der Folge von jedem seiner Rechtsprofessoren einen Eid, in keiner anderen Stadt



Die karolingischen Minuskel, eine aus Kleinbuchstaben bestehende Schrift, die vom 8. bis in das 12. Jahrhundert in Gebrauch war, verbreitete sich flächendeckend über den Westen Europas. Sie wurde von den Humanisten aufgegriffen und ist damit das Vorbild für die heute verwendete Schrift. Die Abbildung zeigt den Beginn von Alkuins »Grammatik«, (heute in der Stiftsbibliothek St. Gallen, Cod. Sang. 268p 19).

Buchtipp: Der Kaiser und die sich wandelnde wachsende Welt

Regen. Im Regen. Er stand im Regen, unten am Läuterungsberg. Endlos stürzte der Regen auf ihn hernieder und schien dennoch die Sünden nicht abwaschen zu können, die ihn befleckten. Ein Untier zernagte unablässig sein Geschlecht, das umgehend nachwuchs, um wieder zerfressen zu werden, fort und fort. Ein alter Mönch schaute den Büsser und erschrak. Kaum wagte er den Namen des Toten zu offenbaren. Doch alle wussten: Es war Karl, der große Kaiser, der Sünder, der da zu büßen hatte.« Mit diesen Worten beginnt der Frankfurter Historiker Johannes Fried seine Biografie Karls des Großen, des berühmtesten Herrschers des Mittelalters. Fried zieht in seinem »Opus magnum« alle historischen Register, spürt anhand von Quellen und Artefakten, Indizien und Analogieschlüssen Karl nach, lässt Wissen, modernste Methoden der Gedächtnisforschung und die schöpferische Intuition ineinander spielen, um ein Zeitalter und eine Herrschergestalt zum Leben zu erwecken, deren Todestag sich 2014 zum 1200. Mal jährt.



Gewalt und Glaube – sie bestimmten Karls des Großen Handeln. Von seinem ersten bis zu seinem letzten Herrscherjahr zog er in den Krieg oder sandte er seine Heere aus, um Länder zu erobern, Gegner zu unterwerfen, die Christenheit auszuweiten. Seit seinen Jugendjahren richtete sich Karls Blick aus der engeren Heimat um Paris und Soissons nach Sachsen, Italien und Spanien, nach Córdoba, Konstantinopel und Pannonien, nach Jerusalem, Kairouan und Bagdad, aus der westlichen in die orientalische Welt, mit der er tatsächlich Gesandtschaften tauschte und die in seinem Reich durch Wirtschaftsbeziehungen, Technik- und Wissensaustausch interkulturelle Lernprozesse anstieß. Der König und Kaiser schaute mit wachem Sinn für eine sich wandelnde Welt in immer weitere Horizonte, nach Europa, Asien und Afrika, in die ganze ihm bekannte Welt. Byzanz war in mancherlei Hinsicht Vorbild, doch gerade auch die Welt der Muslime übte einen nachhaltigeren Einfluss auf das Frankenreich, als es noch unlängst vermutet wurde.

Doch alles, was der König und Kaiser begann, war zugleich geprägt von den Erfordernissen seines christlichen Glaubens und suchte die Übereinstimmung mit Papst und Kirchenrecht. Die Sorge um die Kirche brachte zugleich seine wohl bedeutendste kulturelle Leistung auf den Weg: die reichsweite Erneuerung von Bildung und Gelehrsamkeit, ohne die Europas Geschichte anders verlaufen wäre.

Johannes Fried **Karl der Große, Gewalt und Glaube** München 2013, Verlag C. H. Beck, ISBN 978-3-406-65289-9, 736 Seiten mit 60 Abbildungen im Text, acht Abbildungen im Tafelteil sowie zwei Karten, 29,95 Euro.

die Rechte zu lehren. Und dennoch, die Hohe Schule Paduas entstand durch Auswanderung aus Bologna, die Kommune Vercelli versuchte ihrerseits im früheren 13. Jahrhundert, wanderwillige Professoren aus Padua abzuwerben, um in ihren Mauern ein Studium zu begründen. Der erste Rektor der Heidelberger Universität, Marsilius von Ingen, hatte wissenschaftsdogmatischer Differenzen wegen Paris den Rücken gekehrt.

In noch früheren Jahrhunderten sah es nicht anders aus. Im 10./11. Jahrhundert etwa reisten eifrige Gelehrte den Büchern nach, wenn ihnen zu Ohren gekommen war, dass hier oder da ein verschollener Text aufgetaucht sei. Dann konnten sie ihn abschreiben. Die ersten Kathedralschulen, aus deren besten gelegentlich eine Universität hervorging, lockten Schüler bereits von weither an. Zuvor schon besaßen die herausragenden Kloster- oder Stiftsschulen – etwa Tours, Fulda oder St. Emmeram in Regensburg – einen überregionalen Einzugsbereich.

Anziehungspunkt für Gelehrte aus ganz Europa: Der Hof Karls des Großen

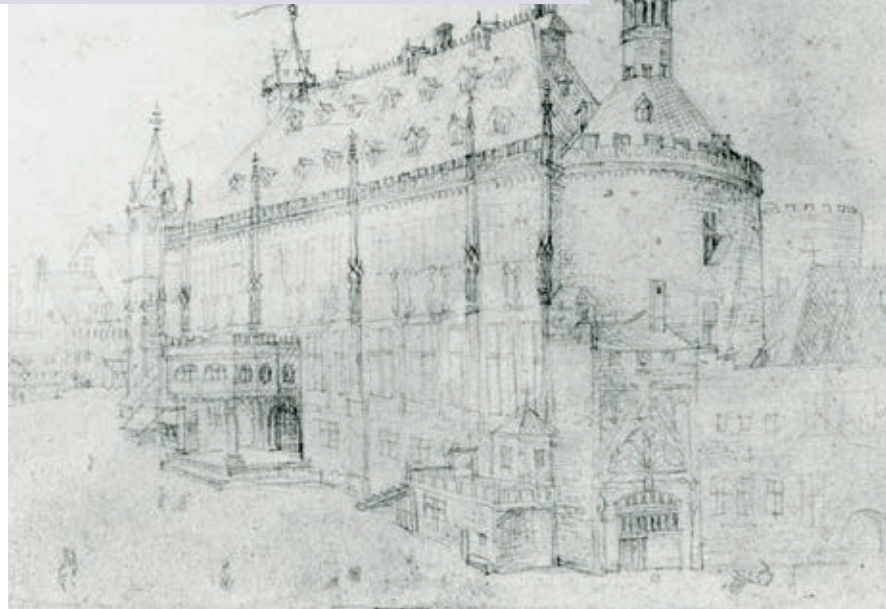
Und noch früher oder gleichzeitig wurde der Hof Karls des Großen ein Sammelbecken von weither angereisten und angeworbenen Gelehrten. Sie kamen: aus dem westgotischen Spanien, aus Irland und England, aus Nord- und Süditalien. Die Konkurrenz der Fremden begann den heimischen Franken unheimlich zu werden. Hütet euch vor ihnen, rief Karls Biograf Einhard dem Nachfolger seines Helden zu, Ludwig dem Frommen.

Doch Karls Hof war geradezu archetypisch für die Wissenschaftsförderung des kommenden Jahrtausends. Immer mehr Gelehrte strömten an des Königs Hof. Karls weithin bekannte Wissbegier, sein Reformeifer und nicht zuletzt die Karrierechancen, die der Königsdienst verhieß, lockten sie an. Aus aller Herren Länder kamen sie. Die Gelehrtenversammlung dort war neu- und einzigartig. Der erste, der eintraf, war der Langobarde Petrus aus Pisa, der in der Königsstadt Pavia unterrichtete. Karl brachte ihn von seinem ers-

ten Italienzug im Jahr 774 mit nach dem Norden. In der Stadt am Ticino stand die Laienbildung noch hoch in Blüte, Grammatik, Latein und Dichtkunst wurden gelehrt. Auch Paulus Diaconus war als Laie in Pavia zur Schule gegangen, hatte dann zeitweilig dort selbst als Lehrer gewirkt, bevor er die Prinzessin Adalperga nach Benevent begleitete und sich später, nach dem Untergang des Langobarden-Reiches, nach Montecassino zurückzog. Auch ihn holte Karl für einige Jahre zu sich. Paulinus, den Karl seiner Bildung wegen erst an seinen Hof gezogen hatte und dann zum Patriarchen von Aquileia erhob, war Lehrer in Cividale gewesen, dem Herrschaftszentrum im Friuli, noch heute durch seinen einzigartigen »Tempietto« ausgezeichnet.

Der Angelsachse Alkuin kam aus York und verfasste für Karl eine Rhetorik und Dialektik aristotelischen Zuschnitts. Es waren die Inkunabeln des abendländischen Rationalismus. Der König übertrug dem gelehrten Mann später, im Jahr 797, das Stift in Tours, das unter Alkuins Leitung zu der vielleicht wichtigsten Bildungsstätte des Frankenreiches avancierte. »Seine Gelehrsamkeit trug so reiche Frucht, daß die heutigen Gallier oder Franken den alten Römern oder Athenern gleichkommen«, jubelte im Nachhinein der Sankt Galler Mönch Notker.

Was die Antike und Spätantike an intellektueller Kultur und an Wissenschaft zu bieten hatte, war mehr oder weniger untergegangen. Das Griechisch des Aristoteles verstand im Westen ohnehin niemand. Angewiesen war man auf die wenigen Übersetzungen des Boethius, die freilich nur selten in Handschriften zu greifen waren. Erst durch den Impuls vom Hof Karls des Großen verbreiteten sie sich und konnten all-



gemein in die Schulen einziehen. Die absolut älteste Überlieferung einer aristotelisch geprägten Schrift, heute eine Zimelie der Maristen in Rom, ist gleichfalls mit dem Königshof in Verbindung zu bringen, die sogenannten »Decem categoriae« aus dem Besitz des Karls-Vertrauten Leidrad von Lyon, eines Baiern, der sie im Jahr 795 hatte anfertigen lassen.

Neben Alkuin wirkte Theodulf, der zum Bischof von Orléans erhoben wurde, die Hofgesellschaft mit scharf gewürzten ironischen Versen ergötzte und für Karl eine auf die aristotelische Kategorienlehre und Dialektik gestützte Widerlegung des griechischen Bilderkults verfasste. Er war ein Westgote, der wohl in einer der arabischen Kultur nicht fernen Umwelt aufgewachsen war und nun sein Wissen und Können dem Frankenkönig offerierte. In Konkurrenz zu Alkuin schuf er eine wissenschaftlich geformte, auf Handschriftenstudien gestützte Ganzbibel, die tatsächlich wegweisend für unsere heutige Bibel wurde.

Das Aachener Rathaus 1520 in einer Zeichnung von Albrecht Dürer: Was Anfang des 14. Jahrhunderts von der Bürgerschaft als Zeichen ihrer bürgerlichen Freiheit erbaut wurde, entstand auf den Grundmauern des verfallenen Palastbaus, der Aula Regia der Kaiserpfalz, wo zu Zeiten Karls des Großen die europäischen Gelehrten ein und aus gingen. Erhalten blieb der aus der Karolingerzeit stammende Granusturm.



Ohne Boethius' (um 480/485–524/526) ins Lateinische übersetzten Grundtexte der griechischen philosophischen und wissenschaftlichen Literatur hätten sich die Gelehrte am Hofe Karls des Großen Aristoteles nicht zuwenden können, denn ihre Griechisch-Kenntnisse reichten nicht aus.

Neid und Konkurrenz als Quellen für intellektuelle Lebendigkeit

Muntere Geschichten kursierten, etwa über die »Schotten«, die im Gefolge bretonischer Kaufleute im Frankenreich landeten und Marktbesuchern weltliche und geistliche Wissenschaft als Ware ausriefen: »Wer Weisheit begehrt, der komme zu uns; er wird sie erhalten! Wir bieten sie feil.« Ihr Reklameruf drang bis vor Karl. Er rief sie zu sich, prüfte ihr Wissen und übertrug dem einen, Clemens mit Namen, ein gallisches, dem andern das Augustinus-Kloster bei Pavia als Unterrichtsstätten. Notker von St. Gallen erzählte diese famose Geschichte, deren Wahrheitsgehalt nicht auf die Goldwaage zu legen ist. Doch schimmert noch durch seine Worte der Neid, mit dem Karls Großzügigkeit gegenüber den Fremden den einen oder anderen Franken aufrüttelte.

So versammelte sich, vom König gerufen und belohnt, eine »internationale« Gelehrten-gemeinschaft aus Langobarden, Angelsachsen, Iren und Westgoten am Hof, wie sie sonst nirgends, an keinem Fürstenhof, auch nicht in Rom, Konstantinopel oder Córdoba, anzutreffen war. Spannungen und Feindseligkeiten blieben nicht aus. Die Fremden, angewiesen auf die Gnade des Königs, beargwöhnten einander, neideten einan-



Der Herrscher im Profil – hier auf einem Denar mit der Umschrift: »KAROLVS IMP AVG für KAROLVS IMPERATOR AVGUSTUS«. Karl der Große führte den Denar, den es bereits bei Griechen und Römern als Münzeinheit gab, mit einer Münzreform wieder als Hauptmünze des Karolinger Reiches ein.

der den Erfolg, befahdeten sich mit Worten und Versen und sorgten aber gerade mit ihrer Konkurrenz für eine intellektuelle Lebendigkeit und geistige Frische wie seit Jahrhunderten nicht mehr im lateinischen Westen – belebende Auswüchse der agonalen Gesellschaft und ihrer Mobilität.

Lautstark erhob etwa ein Höfling seine Stimme gegen einen der Iren, gegen Cadac-Andreas: »Wir bitten, die Schande zu entfernen, dass der blöde Cadac nicht einem Gotteslästerer gleich sich den heiligen Namen des Apostels (Andreas) anmaße. ... Im düsteren Gefängnis sollte er gehalten werden, bis er lernt, dass er niemals Magister ist. – Säufer, sag uns, rasender Ire, Fressack, ... sag, du Blinder, du stinkendster Auswurf von Esel, warum bleibt Apoll immer bartlos? Sag, du Rindvieh ohne Verstand, du gehörnte Ziege, welchen Buchstaben lesen die Griechen zuerst? ... Du blödeste Dichter. Gottloser, sag endlich, du betrogener Betrüger der Wissenschaft, wer hat von den Iren zuerst beim Leichenbegängnis seine Visage bemalt? Danach, Tollwütiger, hör auf, noch mehr zu saufen, damit du im Todesschlaf wieder zu dir gelangst.« Tranken die Iren mehr als andere? Brüsteten sie sich mit ihren Grie-

chisch-Kenntnissen, die sonst am Karlshof mangelten? Erregte ihre fremdartige Trauerbekundung Abscheu unter den Einheimischen? Der Dichter, der es aufspießte, war kein großer Poet, wohl auch kein großer Gelehrter; er kam aus den Landen rechts des Rheins. Manch ein Hörer ward dennoch bleich vor Zorn, als so unflätige, fremdenfeindliche Scheltworte sein Ohr trafen, mancher bleich vor Neid, dass solche »Poesie« ihm nicht in seine Feder geflossen war. Der König aber liebte derartige Auftritte und wusste sie zu honorieren. Er wird schallend gelacht haben. ♦

☉ Auf den Punkt gebracht

- Wanderschaft war ein Wesenselement der mittelalterlichen Epoche – und das quer durch alle Gesellschaftsschichten.
- Für den Hof Karls des Großen wurden viele Gelehrte aus ganz Europa angeworben. Wissbegier, Reformeifer und die günstigen Karrierechancen lockten sie an.
- Wer studieren wollte, musste im Mittelalter nicht nur Latein beherrschen, er musste auch in die Fremde ziehen – mit allen dazu gehörenden Gefahren.
- Die Hohen Schulen lebten von der räumlichen und geistigen Flexibilität der Professoren; gelegentlich sorgten wissenschaftsdogmatische Differenzen auch zur Gründung neuer Universitäten.

Der Autor



Prof. Dr. Johannes Fried, 72, ist emeritierter Professor für Mittelalterliche Geschichte an der Goethe-Universität. Seine Forschungsschwerpunkte sind das Früh- und Hochmittelalter sowie die Geschichte von Bildung und Wissen im Mittelalter. Zur Frankfurter Buchmesse im Herbst 2013 ist im C. H. Beck Verlag seine über 700 Seiten starke Biografie zu Karl dem Großen erschienen.

Von 1996 bis 2000 war der Mediävist Vorsitzender des Verbands der Historiker und Historikerinnen Deutschlands. 1995 forschte Fried als Fellow des berühmten »Institute for Advanced Studies« in Princeton (USA). Er ist Mitglied von zwei nationalen und zwei internationalen wissenschaftlichen Akademien. 2006 wurde er von der Deutschen Akademie für Sprache mit dem Sigmund-Freud-Preis für Wissenschaftliche Prosa ausgezeichnet, 2008 verlieh ihm die RWTH Aachen die Ehrendoktorwürde. Zu einer seiner viel beachteten Veröffentlichungen zählt »Der Schleier der Erinnerung«, 2004 ebenfalls im C. H. Beck Verlag erschienen; darin geht er auf das Problem ein, dass unser Gedächtnis für Ereignisse und Tatsachen unzuverlässig ist. Die Geschichtswissenschaft habe schriftlichen Zeugnissen allzu oft vertraut, so Fried, ohne die Erinnerungsfähigkeit der Zeugen zu überprüfen. Nicht zuletzt, um einen Umdenkungsprozess anzustoßen, sucht Fried den Kontakt zu Kognitionswissenschaftlern.

fried@em.uni-frankfurt.de

Johannes Fried

Ein guter Arbeitstag beginnt mit dem Frühstück.

Am liebsten bewege ich mich fort mit dem der zu bewältigenden Entfernung gemäßen Mittel: zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto, mit dem Zug, mit dem Flugzeug.

»Entschleunigen« bedeutet für mich gewiss mehr Ruhe und Gemächlichkeit, doch als ungeduldiger Mensch, der ich bin, ist's nicht selten lästig.

Als Jugendlicher wollte ich erst Schreiner, dann Museumsdirektor werden, geklappt hat weder das eine, noch das andere.

Rat suche ich bei meiner Frau, bei Freunden und Kollegen.

Zuhause ist es am schönsten.

Unterwegssein finde ich zumeist, aber nicht immer lästig.

Virtuell bin ich unterwegs in/mit meiner Vergangenheit.

Mobil fühle ich mich manchmal hilflos.

Den Kindern rate ich lernen, noch mehr lernen, die Mitmenschen nicht vergessen.

Mein Weg führt mich ins Alter.



Von der Frankenfurt zum europäischen Verkehrsknoten

Kluge Investitionen und ein wenig Glück halfen beim Aufstieg der Handelsstadt

Frankfurts Karriere als europäischer Verkehrsknotenpunkt begann mit einer steinernen Brücke über den Main. Doch allein die günstige geographische Lage reichte nicht aus, um die Bedeutung der Handelsstadt über die Jahrhunderte zu sichern und zu erweitern. Einflussreiche Frankfurter Bankiersfamilien investierten beizeiten in die Dampfschiffahrt, doch waren sie damit zunächst weniger erfolgreich als beim späteren Aufbau eines Eisenbahnnetzes.

Nomen est omen! Schon der Name weist auf Frankfurts Bedeutung für den Verkehr hin. Furt der Franken meinte nichts anderes als eine günstige Gelegenheit, den Main zu passieren. Daraus entstand ein wichtiger Verkehrsknoten, an dem sich Handelsrouten aus allen Himmelsrichtungen vereinigten. Folgerichtig bauten die Bürger hier, als sich immer mehr Handelswege in der Stadt bündelten, bereits im 13. Jahrhundert eine steinerne Brücke, was mit Sicherheit dazu beitrug, dass die Stadt kurz darauf Messeprivilegien für eine Oster- und eine Herbstmesse erhielt. Damit waren die Grundlagen für den Aufstieg der Stadt zu einer bedeutenden Metropole des Fernhandels gelegt. In der Frühen Neuzeit kreuzten sich in der Messestadt nicht weniger als 26 Verkehrsstraßen. ■

■ Das Gemälde von Friedrich Wilhelm Hirt aus dem Jahr 1757 zeigt eine Quelle für den Frankfurter Wohlstand: die Lage am Fluss. Mit Schiffen konnten auch schwere Güter kostengünstig transportiert werden. Menschen mit ihren Gütern aus zahlreichen Gegenden Europas drängten sich in der Stadt dicht zusammen. Besucher waren beeindruckt von dem Gewoge der Menge, dem Geschrei der Fuhrleute, dem Rasseln der Wagen, dem Andrang der Käufer und Verkäufer, die ihre Waren anpriesen. Zwischen den großen vierräderigen, mit vier und mehr Pferden bespannten Frachtwagen schoben sich zweirädrige Karren oder die »Schubkärcher« mit ihren Schubkarren.

In diese Struktur musste allerdings permanent investiert werden. Dazu gehörten der im Mittelalter immens teure Brückenbau und natürlich die Sorge um den Erhalt der Brücke, die immer wieder von Hochwasser und Eisgang schwer beschädigt wurde. Vor allem aber gehörte dazu die Aufmerksamkeit gegenüber Innovationen im Verkehrsbereich. Allerdings bestand gerade hier auch immer die Möglichkeit für Fehlinvestitionen. Auch waren und sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur kein Garant dafür, dass sich ein wirtschaftlicher Erfolg einstellt. Ein Blick auf die weitere Entwicklung des Frankfurter Verkehrsknotens, um dessen Kern des mittelalterlichen Schiffs- und Frachtfuhrwesens sich Ringe weiterer Verkehrs- und Kommunikationsangebote legten, veranschaulicht das.

von Ralf Roth

Buchtipp: Frankfurter Bürgergesellschaft: von der Revolution unbeeindruckt

Der Band behandelt einen der spannendsten Abschnitte der Frankfurter Geschichte – das Ringen um eine moderne bürgerliche Gesellschaft vor dem Hintergrund des großen europäischen Revolutionstheaters. Weder von den Wünschen französischer Revolutionsgeneräle noch von Monarchen waren die Frankfurter sonderlich beeindruckt. Sie verfolgten widerständig und eigensinnig ihre eigenen Ziele: Konstitution, Republik und bürgerliche Freiheiten.

Frankfurt verdankt die deutsche Geschichte einen bemerkenswerten Weg zur politischen Moderne, der sich in einer Reihe von außergewöhnlichen nationalen Demonstrationen niederschlug – sein Symbol ist die Paulskirche, in der die erste deutsche Verfassung verabschiedet wurde Ralf Roth. Die Herausbildung einer modernen bürgerlichen Gesellschaft.

Ralf Roth **Frankfurt in der Zeit von der Französischen Revolution bis zum Ende der Freien Stadt 1789–1866**, Frankfurt 2013, Verlag Thorbecke, ISBN 978-3-7995-0762-2, 640 Seiten mit zahlreichen, großteils farbigen Abbildungen, 29,90 Euro.



Mit Thurn und Taxis zum Zentrum des deutschen Postwesens

Die nächste große Erweiterung bildeten die Serviceangebote von Postgesellschaften, die neben den Briefen auch Personen und geringe Mengen Fracht beförderten. Die Anfänge des Frankfurter Postwesens reichen bis in das 15. Jahrhundert zurück, als eine städtische Botenpost zwischen Köln und Frankfurt eingerichtet wurde. Weitere Verbindungen zu den Reichsstädten Augsburg und Nürnberg sowie zu vielen weiteren Städten und Orten des Reiches folgten. Dieses System erhielt mit der Gründung einer Filiale

der Thurn und Taxischen Post eine deutliche Aufwertung. Der eigentliche Aufstieg der Handelsstadt zum Zentrum des deutschen Postwesens begann jedoch mit der Verlegung der Taxischen Postzentrale von Brüssel nach Frankfurt. Dies stand im engen Zusammenhang mit dem Befreiungskampf der Holländer im 16. Jahrhundert, gefolgt von den Auseinandersetzungen zwischen Spanien, Frankreich und Österreich im späten 17. Jahrhundert. Die Fürsten von Thurn und Taxis gerieten zwischen die Fronten, als die Vereinigten Niederlande auseinanderfielen. Vor diesem Hintergrund rief Kaiser Karl VI. die Thurn und Taxis im Jahre 1724 zurück ins Reich und befahl der Familie, die Generaldirektion der Reichspost von Brüssel nach Frankfurt zu verlegen. Frankfurt hatte also Glück, so von der kaiserlichen Macht ins Zentrum der Kommunikationsflüsse des Reichs gerückt zu werden. Damit befand sich Frankfurt im Zentrum der Verkehrs- und Nachrichtenrouten. Aus diesem Grund kam es früh zur Gründung von bedeutenden Zeitungen, wobei die Ober-Post-Amts-Zeitung von 1615 sogar direkt von der Taxischen Post gegründet worden ist.

Pioniere der Dampfschiffahrt scheitern an Untiefen des Mains

Der weitere Ausbau moderner Kommunikations- und Verkehrsinfrastruktur gestaltete sich schwieriger. Es gab keinen Automatismus, auch führend an den nächsten Innovationswellen beteiligt zu sein. Dazu gehörte die Umstellung des Verkehrswesens von tierischen und natürlichen Antriebskräften, also Pferd, Wind und Wassergefälle auf den Dampftrieb. Erste Versuche, sich an der modernen Dampfschiffahrt zu beteiligen, scheiterten. Hier mussten die Frankfurter Bankiers die Erfahrung machen, dass der Weg des Fortschritts durchaus mit Niederlagen und Verlusten gepflastert ist. Man kann den Frankfurter Investoren nicht den Vorwurf machen, sie hätten die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Kaum dass das erste englische Dampfschiff im Jahre 1816 in Köln angelegt hatte und die ersten holländischen Dampfschiffe auf dem Rhein

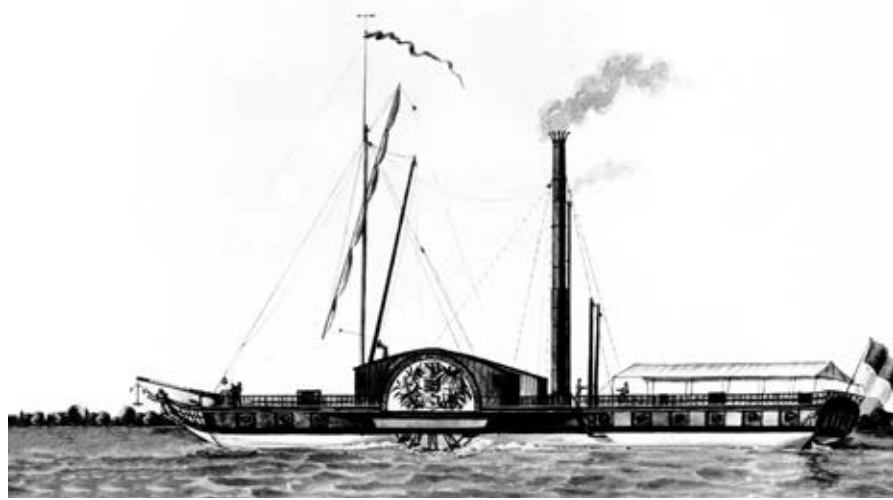
▣ Abfahrt und Ankunft der Fahrposten in der Halle des Posthofes des Roten Hauses. Der Posthof der Thurn und Taxischen Post gehörte zu den modernsten seiner Zeit. Auffallend ist die überdachte Abfertigungshalle. Sie ermöglichte den Passagieren auch bei schlechtem Wetter ein bequemes und regengeschütztes Ein- und Aussteigen und nahm damit den Komfort der späteren Bahnhöfe vorweg. Der Steinruck von Johann Balthasar Bauer um 1840 greift diese Innovation in einer lebendigen Abreiseszene auf. Im Hintergrund fährt ein Postwagen mit fünf Pferden ab. Ein anderer mit vier Schimmeln und einem Postillion auf dem Stangenpferd kommt gerade an. Weiterhin sind Kavaliere in Pelerinenmänteln, Damen in weiten Röcken und runden Muffs, Schiebkräucher und Hunde sowie Gepäck aller Art zu sehen.



führen, beteiligte sich auch ein Frankfurter Bankenkonsortium unter Führung von Staatsrat Simon Moritz von Bethmann an der Gründung einer Gesellschaft in Mainz. Ziel war es, eine Monopolisierung der Rheinschifffahrt durch die Holländer zu verhindern und Frankfurt an die boomende Verkehrsader anzuschließen. Nach einigem Hin und Her erhielt Bethmann eine Konzession zum Betrieb einer Schifffahrtsgesellschaft auf dem Rhein und Main. Aber so zügig die Gesellschaft auch in Gang gekommen war, so schwer tat sie sich damit, für die modernen Schiffe das richtige Geschäftsfeld zu finden. Bald zeigte sich, dass die Gesellschaft weit hinter die in sie gesetzten Erwartungen zurückfiel, weil die Schiffe in ihrer technischen Ausstattung nicht den Anforderungen der damals noch nicht ausgebauten Wasserstraßen entsprachen. Es gab zahlreiche Untiefen. Der Wasserstand wechselte stark und war gerade im Main zu niedrig. Die Schiffe benötigten deshalb einen geringen Tiefgang und kollidierte mit den Anforderungen, eine möglichst große Menge Fracht zu befördern. Schon im Jahre 1832 musste deshalb der Verkehr auf dem Unterrhein wieder eingestellt werden. Die Modernisierung der Verkehrsverbindung zwischen Mainz und Frankfurt auf dem Main war am geringen Pegelstand des Mains gescheitert. ❸

Offenbachs Versuch, Frankfurt den Rang abzulaufen

Immerhin schärfte die Niederlage die Sinne für die prekäre Situation in einer Zeit, in der weitere Verkehrsinnovationen die günstige Lage der Stadt und das Brückenmonopol unterminierten. Infolge des Chausseebaus verschoben sich die Verkehrsflüsse in der Region, und Frankfurt drohte an die Peripherie zu geraten. Dazu trug auch eine nicht gerade kluge, auf den Freihandel ausgerichtete Wirtschaftspolitik der Freien Stadt Frankfurt bei. Das kollidierte jedoch mit den preußischen Zollvereinsplänen. Beide Konflikte hingen eng zusammen. Frankfurt kam in äußerste Bedrängnis, als die preußische Wirtschaftsunion die Stadt völlig einkreiste und Frankfurts kontinentalen Fern-



❸ Das erste Dampfboot auf dem Main, 1827. Der Sommer war die wichtigste Jahreszeit für das bedeutende Geschäft mit den Vergnügungsreisen, vor allem für die zahlungskräftigen englischen Touristen. Auf sie richtete sich die Begehrlichkeit der ersten Dampfschiffunternehmen. Doch hatte das Frankfurter Bankenkonsortium nicht berücksichtigt, dass es sich dabei um ein klassisches Saisongeschäft handelte.

handel dadurch empfindlich störte. Doch das war noch längst nicht alles. Die Städte Offenbach, Hanau und Mainz traten – ausgebaut und gefördert von ihren jeweiligen Landesherren – in Konkurrenz zum Frankfurter Speditionshandel. Die Stärke desselben beruhte, wie ausgeführt, auf dem Flussübergang. Genau dieses Monopol griff Offenbach an, das nur sechs Kilometer von Frankfurt entfernt lag und zum Großherzogtum Darmstadt gehörte. Durch den Bau mehrerer moderner Chausseen nach Sprendlingen, Seligenstadt und zu den Territorien im Norden sollten die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei auf hessisches Gebiet umgeleitet werden. ❹

Offenbach sollte der Nutznießer dieser neuen Verkehrsinfrastruktur werden. In aller Öffentlichkeit sprachen sich die Honoratioren der Stadt dafür aus, die Stadt zu einer zentralen Handelsstadt auszubauen und



❹ Im Zusammenhang mit umfangreichen Wirtschaftsreformen errichtete die Regierung des Großherzogtums Hessen im Jahre 1819 in Offenbach eine Schiffsbrücke über den Main, brach damit das Frankfurter Brückenprivileg und sicherte Offenbach die Verbindung zu den Routen im Norden. Stahlstich von Carl Meyer um 1850.



▣ Panorama der Main-Neckar-Bahn von G.C. Lambert um 1865. Bereits 1840 wurde die Taunusbahn zwischen Frankfurt, Mainz und Wiesbaden als eine der ersten acht Strecken in Deutschland eingeweiht. Am 27. Juli 1846 folgte mit der Main-Neckar-Bahn die Südanbindung nach Heidelberg.


dadurch Frankfurts Position zu übernehmen. Sie fanden die Unterstützung der Zollvereinsstaaten, die alles daran setzten, die erste Offenbacher Ostermesse des Jahres 1829 zu einem Erfolg werden zu lassen, was auch gelang. Damit hing der Offenbacher Himmel voller Geigen, während der Güterstrom nach Frankfurt zurückging, weil immer mehr Handel nach Offenbach abwanderte. Der Triumph Offenbachs währte jedoch nur sieben Jahre. Mit dem Eintritt Frankfurts in den Zollverein im Jahre 1836 platzte der Traum von einer Zukunft als bedeutende Messestadt. Rasch stellten sich die alten Handelsbeziehungen wieder ein, weil sich die Mehrheit der Zollvereinsstaaten für die Beibehaltung von Frankfurt und Leipzig als zentrale Messestädte entschied.

Kanalisation des Mains und Hauptknotenpunkt des Eisenbahnnetzes



Die Krise hatte den Frankfurter Kaufleuten und Bankiers die Fragilität ihrer Stellung im Netz der Handelsverbindungen in der Zeit der Mobilitätsrevolution nachhaltig vor Augen geführt. Es zeichnete sich als Generaltrend eine Verlagerung des Transportwesens vom Land auf den Fluss ab und gerade dort hatten die Frankfurter Investoren den Einstieg in die neue Zeit versiebt. Eine Randlage in Bezug auf die neuen Verkehrsströme, wie sich dies gegenüber der modernen Flussschifffahrt und den neuen Chausseen abzeichnete, musste entweder durch den Ausbau der Wasserstraßen, also eine Kanalisation des Mains, oder durch eine Modernisierung des Landverkehrs vermieden werden. Der Rat und die führenden Handels- und Bankhäuser der Stadt entschieden sich nach dem Scheitern der ambitionierten Dampfschiffahrtspläne für Letzteres und zogen damit auch nachhaltige Konsequenzen aus dem Debakel mit Offenbach. Bereits kurz nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie vom englischen Liverpool nach Manchester lobten Frankfurter Zeitschriften die Vorteile der neuen Eisenbahnen. Trotz der zahlreichen Hindernisse, die sich einem derartigen Unternehmen in den Weg stellten, gründete 1835 ein Kreis von Bankiers um Bethmann und die Frankfurter Rothschilds die erste Eisenbahngesellschaft für den Bau einer Verbindung von Frankfurt nach Wiesbaden, um über einen Rheinhafen bei Biebrich doch noch am Dampfschiffsverkehr teilnehmen zu können. Nach erfolgreichen Vertragsverhandlungen mit den umliegenden Staaten konnte der Bau der Stre-

☉ Auf den Punkt gebracht

- Seit dem 13. Jahrhundert ist Frankfurt eine Messestadt im Kreuzungspunkt zahlreicher Handelsstraßen.
- Als 1724 die Generaldirektion der Thurn und Taxis'schen Reichspost nach Frankfurt verlegt wurde, rückte die Stadt ins Zentrum der Verkehrs- und Nachrichtenrouten.
- Im 19. Jahrhundert investierten Frankfurter Kaufleute in den Bau des Hauptbahnhofs, die Anlage des Westhafens sowie die Kanalisation des Mains.


cke in Angriff genommen werden. Damit war, wie geplant, die Grundlage geschaffen, Frankfurt zu einem der Hauptknotenpunkte des Eisenbahnverkehrs auszubauen. Auf diese Weise hatte Frankfurt den Übergang vom Pferdetransport zum Dampftransport doch noch bewältigt und über das Straßenkreuz einen Eisenbahnknoten gelegt. 

Zwei Häfen und hochfliegende Pläne

Der nächste große Innovationsschub stand im Kontext der Auflösung der Freien Stadt im Jahr 1866 und der Notwendigkeit, sich im Rahmen des preußischen Staats neu zu positionieren, und dazu gehörte auch die Modernisierung seiner Verkehrsinfrastruktur. Seit den 1860er Jahren wurde eine Zusammenfassung der an sechs verschiedenen Bahnhöfen ankommenden acht Strecken überlegt und bis 1888 realisiert. Weiterhin unternahm die Stadt erneut einen Anlauf, den Flussverkehr zu modernisieren, um eine kostengünstige Beförderung von Massengütern wie der Kohle zu ermöglichen. Die Kohle war der bedeutendste Energieträger, und billige Kohle gehörte unabdingbar zu dem ambitionierten Industrialisierungsprogramm der Stadt. Die Umsetzung ließ nicht lange auf sich warten. Der Main wurde bis Frankfurt kanalisiert, und die Stadt beteiligte sich am Bau des Westhafens. Mit dem Anschluss an die Rheinschiffahrt stieg der Massengüterverkehr sprunghaft an, und die Mainstadt entwickelte sich rasch zum wichtigsten Warenumserschlagplatz für Süd- und Westdeutschland.  


Damit hätten sich weniger ambitionierte Repräsentanten der Stadt zufriedengegeben. Doch die politische Spitze wie auch die führenden Handels- und Bankhäuser wollten mehr. Aufbauend auf dem Erreichten sollte an einem noch größeren Rad gedreht werden. Die Frankfurter hofften darauf, die Mitte einer neuen mitteleuropäischen Verkehrsachse zu bilden, die vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee, von den Staaten Holland, Belgien, Frankreich über Deutschland bis zum habsburgischen Vielvölkerstaat reichen sollte. Die Stadt beteiligte sich seit 1897 an dem »Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt«, der 1898 das Projekt



 Innenansicht des Frankfurter Bahnhofs 1888. Die Frankfurter entschieden sich für eine Auslagerung des Zentralbahnhofs aus der Stadt. An dem Bau der neuen, 600 Meter vor der Stadt im freien Feld errichteten größten Bahnstation im damaligen Europa beteiligte sich die Stadt mit fast sieben Millionen Mark und erhielt dadurch Spielraum, um Einfluss auf die Konzeption dieser Investitionsmaßnahme auszuüben.

eines Rhein-Main-Donau-Kanals neu belebte. Mehr noch, weit vorausschauend initiierte die Stadt dafür schon einmal den Bau eines großen Osthafens, weil die Anlagen des Westhafens nach Angaben der Planer schon bald nicht mehr den Verkehrsansprüchen genügen würden. Daraus entwickelte sich eines der größten Projekte städtischer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik vor dem Ersten Weltkrieg überhaupt. Mit dem Projekt wurde die gesamte Region im Osten der Stadt mit dem Osthafen und dem Industriegebiet entlang der Hanauer Landstraße für eine großflächige Industriesiedlung vorbereitet. Doch der 1912 fertiggestellte Hafen erlangte nie die ihm zugedachte Bedeutung, weil im Ersten Weltkrieg die politischen Rahmenbedingungen für das Gesamtvorhaben zerfielen. Das Habsburger



 Der Frankfurter Westhafen entstand zusammen mit der Kanalisierung des Mains auf einer Länge von 33 Kilometern bis zum Zusammenfluss mit dem Rhein. Diese große Lösung wurde nach langen Vorbereitungen zwischen 1883 und 1886 realisiert.



Der Autor



Prof. Dr. Ralf Roth, 56, lehrt Neuere Geschichte am Historischen Seminar der Goethe-Universität. Neben der Welt-, Kommunikations- und Verkehrsgeschichte bildet die Stadtgeschichte einen Forschungsschwerpunkt. Zur Frankfurter Geschichte ist zuletzt *Die Herausbildung einer modernen bürgerlichen Gesellschaft (Geschichte der Stadt Frankfurt am Main 1789 – 1866, Thorbecke, Ostfildern, 2013)* erschienen.

Ralf Roth

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einer Tasse Tee und einem unaufgeregten Blick auf eine Apfelbaumwiese.

Am liebsten bewege ich mich fort mit meinen Füßen.

»*Entschleunigen*« *bedeutet für mich*, Zeit für kreative Dinge zu haben.

Als Jugendlicher wollte ich die Welt aus den Angeln heben.

Rat suche ich bei meiner Frau, Freunden und Kollegen, in Büchern und Zeitungen sowie im Internet.

Zuhause ist mein Lebenszentrum.

Unterwegssein finde ich spannend.

Virtuell bin ich unterwegs in/mit Gedanken.

Mobil fühle ich mich auf dem Weg zu neuen Abenteuern.

Den Kindern rate ich: Mens sana in corpore sano.

Mein Weg führt mich in die Zukunft.

Dr.Ralf.Roth@t-online.de
www.RalfRoth.de

☒ Dieses Zukunftsbild des Osthafens, eine Fotomontage um 1912, zeichnete eine blühende Industrielandschaft mit einem Horizont von rauchenden Fabrikschlöten. Doch die Ergebnisse bleiben weit hinter den Erwartungen zurück.

Reich löste sich auf. An seine Stelle trat die neue politische Gemengelage zahlreicher konkurrierender Nationalstaaten, mit denen die Verwirklichung einer Wasserstraße vom Schwarzen Meer bis nach Amsterdam nicht zu verwirklichen war. ☒

Der windungsreiche Weg der Modernisierung der Verkehrsstrukturen der Stadt Frankfurt am Main zeigt somit dreierlei: 1. Aus einer günstigen verkehrsgeographischen Lage folgt nicht notwendig eine Perpetuierung dieses Zustands. Aufgrund der Variabilität der Verkehrsströme und -netze musste im Gegenteil immer wieder eine aktive Innovationspolitik betrieben werden, um die einmal gewonnene Zentralstellung auch zu erhalten. 2. Bestehende Verkehrsnetze begünstigen unter Umständen die Angliederung weiterer Innovationen und Serviceangebote im Mobilitäts- und Kommunikationsbereich. Es realisiert sich dies jedoch nicht automatisch, sondern erfordert – wie bei dem Bau von Eisenbahnen – das aktive Ergreifen der Chancen. 3. Nicht alle Anstrengungen und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind vom Erfolg gekrönt, und manchmal bedarf es ein wenig Glück. Frankfurts Versuche, in der Flussschifffahrt zu reüssieren und europäische Bedeutung zu erlangen, sind zweimal gescheitert. Bei der späteren Modernisierung des Fernstraßenverkehrs im Zuge der Motorisierung und im Flugverkehr half die Paralyse des konkurrierenden Verkehrsknotens Berlin durch die deutsche Teilung. Inwieweit sich die großen wirtschaftlichen Erwartungen, die in das größte gegenwärtige Verkehrsprojekt – den Ausbau des Frankfurter Flughafens – gelegt werden, erfüllen, ist offen. Leicht können sich die enormen Umweltbelastungen und die logistischen Probleme, die Verkehrsflut am Himmel zu bändigen, als ähnlich unkalkulierbare Risiken erweisen wie die Untiefen, die am Beginn des 19. Jahrhunderts den Frankfurter Dampfschiffsverkehr zum Erliegen brachten. ◆



KONGRESSPARTNER FÜR FRANKFURT

Wissenschaftlicher Austausch, perfekt organisiert
in einer international vernetzten Stadt

Frankfurt ist der perfekte Ort für den Kongress oder die Jahrestagung Ihrer Fachgesellschaft!
Egal ob Campus, Congress Center oder Römer – die organisatorischen Details übernehmen
wir für Sie! Sprechen Sie uns gerne an!

www.kongress.uni-frankfurt.de



congressfrankfurt


Tourismus+Congress GmbH
Frankfurt am Main
Frankfurt Convention Bureau


GOETHE
UNIVERSITÄT
FRANKFURT AM MAIN



Das Elektrofahrzeug *Opel Ampera* fuhr im Januar 2012 im Rahmen einer Pressekonferenz vor den Frankfurter Römer. Hessen bewarb sich zu dieser Zeit darum, Schaufensterregion für Elektromobilität zu werden.

Die elektromobile Zukunft hängt nicht nur von technischen Fortschritten der Automobilindustrie und den Ansprüchen potenzieller Käufer ab, sondern vom Gelingen vielfältiger Vernetzungen – mit anderen Mobilitätsangeboten und einer aus erneuerbaren Energien gespeisten Lade-Infrastruktur. Auch moderne Kommunikationsmittel spielen dabei eine Rolle. Eine Bestandsaufnahme von Joachim Pietzsch.

Die Stärke der Elektromobilität erschwert auch ihren Start

Autohersteller, Energiewirtschaft und Kommunikationsbranche müssen kooperieren

von Joachim
Pietzsch

Die Jahre des Verbrennungsmotors sind gezählt, Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gehört die Zukunft. Das scheint angesichts schwindender fossiler Ressourcen, fortschreitenden Klimawandels und beschleunigter Urbanisierung sicher zu sein. Die Frage ist jedoch, wann diese Zukunft eintreten und ob sich die weitgehende Ablösung von Verbrennungsfahrzeugen durch Elektroautos schon in 30 oder erst in 70 Jahren vollzogen haben wird. Denn bisher sind Elektromobile kaum wahrnehmbar: Im Jahr 2012 wurden, Hybride eingerechnet, in Deutschland gerade einmal 4157 Elektrofahrzeuge zugelassen, im Jahr 2013 werden es bestenfalls 10 000 sein, nicht annähernd ein Prozent der bundesweit rund drei Millionen Pkw-Neuzulassungen jährlich. Der gesamte deutsche Pkw-Bestand beträgt derzeit rund 44 Millionen – ist es eine realistische

Annahme, dass bis 2020 eine Million davon Elektrofahrzeuge sein werden, wie es dem Ziel der Bundesregierung entspricht?

Das Angebot an Elektroautos ist zumindest besser denn je und stieß bei der jüngsten Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) auf großes Publikumsinteresse. Hybridfahrzeuge haben inzwischen fast alle Hersteller im Angebot, wobei die rein elektrische Reichweite je nach Fahrweise und Bautyp zwischen zwei und – beim *Opel Ampera* – 80 Kilometer erreichen kann. Das erste Serienfahrzeug, dessen elektrischer Fahrstrom einer wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle entstammt, wurde den IAA-Besuchern vom koreanischen Hersteller Hyundai vorgestellt. Neben den japanischen und französischen Elektromobilitäts-pionieren Mitsubishi, Nissan und Renault und dem ka-

ifornischen Shootingstar Tesla präsentierten auch die deutschen Unternehmen BMW, Daimler und Volkswagen erstmals rein batterieelektrisch betriebene Serienfahrzeuge.

Einfache Konstruktion: eine Chance für neue Wettbewerber

Die deutschen Automobilhersteller lieben zwar die Elektromobilität nicht, wissen aber, dass sie ihr den Hof machen und den Weg bereiten müssen, wenn sie ihre internationale Vorrangstellung behaupten und konkurrenzfähig bleiben wollen. Das hat nicht nur mit den strengen Umweltvorgaben der Europäischen Union zu tun, die ohne Elektroautos nicht zu erfüllen sind, sondern vor allem damit, dass Elektroautos das Zeug haben, sich als disruptive Innovation zu erweisen. Ihre Konstruktion ist relativ einfach, die Integration von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) fällt leichter als im Verbrennungsfahrzeug, dessen historisch gewachsene elektronische Architektur mit bis zu 100 Steuergeräten (in Premiummodellen) überkomplex geworden ist. Das senkt die Markteintrittsschwelle und bietet neuen Wettbewerbern die Chance, den Markt mit zunächst unvollkommenen Modellen von unten her aufzurollen, um sich diesen, sobald eine kritische Nachfrage erreicht ist, zügig zu erschließen. Wie schnell das gehen und etablierte Unternehmen ins Wanken bringen kann, hat einst der Triumph der Personal Computer gezeigt.

Also investiert die deutsche Automobilindustrie kräftig in die Elektromobilität. »Welche Breite und Tiefe die Anstrengungen in den letzten Jahren erreicht haben, ist der Öffentlichkeit kaum bewusst«, betonte der Präsident ihres Verbandes, Matthias Wissmann, auf der IAA. Am mutigsten zeigte sich dort BMW mit seinem *i3*, einem um Batterie und Elektromotor herum völlig neu konstruierten Wagen in Leichtbauweise aus Carbonfasern, am solidesten Volkswagen mit dem *e-up!* und dem *E-Golf*, deren vertrauten Karosserien statt eines Verbrennungsmotors ein Elektroantrieb eingepflanzt ist. Ein ähnlich einfaches Prinzip verfolgt Daimler mit seinem seit dem Frühjahr erhältlichen *smart fortwo electric drive*, den es in Stuttgart bereits umfassend in sein CarSharing-Unternehmen *Car2go* einbezogen hat: 400 elektrische Kleinwagen stehen dort im Stadtgebiet verteilt zur Abfahrt bereit. Sie können über eine Smartphone-App gefunden und gestartet und nach Nutzung wieder irgendwo in der Stadt abgestellt werden.

Noch ist das Angebot größer als die Nachfrage

Dass die Nachfrage nach Elektroautos nicht proportional zum Angebot wächst, liegt zum einen an deren Anschaffungspreis, der heute noch etwa doppelt so hoch ist wie bei einem vergleichbaren Verbrennungsfahrzeug, zum Zweiten an deren relativ geringer Reichweite und einer fehlenden Infrastruktur zum Aufladen der Batterien, zum Dritten an der nur selten (wie in Stuttgart oder Berlin) vorhandenen Gelegenheit, Elektroautos im Rahmen neuer Mobilitätskonzepte regelmäßig zu erproben und den damit verbundenen Fahrspaß zu erleben. Alle drei Faktoren der Kaufzurückhaltung werden jedoch voraussichtlich schon im Lauf der nächsten zehn Jahre stark an Bedeutung verlieren, so dass der Anteil elektrisch angetriebener Au-

tos am deutschen Fahrzeugbestand spätestens 2030 die 10-Prozent-Hürde überschritten haben dürfte.

Der schnelle Fortschritt in der Entwicklung von Lithium-Ionen-Batterien, die ursprünglich der Konsumelektronik entstammen, hat die Elektromobilität während der vergangenen Jahre überhaupt erst zum Hoffnungsträger einer nachhaltigen Mobilität werden lassen. Diese Batterien, die eine relativ hohe Energiedichte haben, sind die teuerste Komponente von Elektrofahrzeugen. Die Herstellungskosten für Batteriesysteme liegen derzeit noch bei rund 500 Euro pro Kilowattstunde – und die Batteriekapazität eines elektrischen Kleinwagens beträgt durchschnittlich knapp 20 Kilowattstunden. Es wird jedoch erwartet, dass sich diese Kosten durch Forschung und Skaleneffekte in absehbarer Zeit halbieren. Dazu muss freilich auch die nach Asien ausgewanderte und in Deutschland lange vernachlässigte Batterieforschung hierzulande wiederbelebt werden.

Wenn potenzielle Käufer von Elektroautos und Hybridfahrzeugen neben dem Anschaffungspreis auch die laufenden Kosten ins Kalkül ziehen, kann sich für sie deren Erwerb sogar heute schon lohnen. Eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung zeigt, dass das einerseits für Großstadt-Pendler aus ländlichen Gebieten mit ei-



BMW präsentierte auf der IAA einen um Batterie und Elektromotor herum völlig neu konstruierten Wagen in Leichtbauweise aus Carbonfasern, den BMW *i3*.



In Stuttgart betreibt Daimler sein CarSharing-Unternehmen *Car2go* mit 400 elektrischen Kleinwagen vom Typ *smart fortwo electric drive*. Sie können über eine Smartphone-App gefunden werden.



Nachhaltig ist Elektromobilität nur, wenn der Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Darauf spielt der Hersteller VW mit der Präsentation des Modells *e-up!* Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 2013 in Frankfurt an.

ner Jahresfahrleistung von mehr als 20 000 Kilometern und einem elektrischen Fahranteil von mehr als 80 Prozent und andererseits für gewerbliche Flotten und Zulieferfahrzeuge mit ihren meist planbaren Routen gilt. Die Entwicklung des Ölpreises bleibt dabei die entscheidende ökonomische Determinante.

Infrastruktur schaffen – ein Henne-Ei-Problem

Seine Reichweite von derzeit etwa 100 bis 150 Kilometern macht das Elektroauto zum idealen Stadt- und Alltagsfahrzeug. Denn die große Mehrzahl der Menschen fährt mit ihrem Auto selten mehr als 80 Kilometer pro Tag, und viele können ihr Elektrofahrzeug in der heimischen Garage laden. Um die oft zitierte »Reichweitenangst« zu überwinden und auch

die Bewohner von Mehrfamilienhäusern elektromobil zu machen, wird der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur dennoch notwendig sein, sowohl für das langsame Laden mit Wechselstrom als auch für das schnelle Laden mit Gleichstrom. Dafür sind mancherlei planungs- und normungsrechtliche Probleme zu lösen. Vor allem aber gilt es, ein Geschäftsmodell für die Finanzierung einer solchen Infrastruktur zu finden. Denn bisher verhaken sich die Interessen von Automobilherstellern und Energiewirtschaft in einem »Henne-oder-Ei-Problem«: Wir können nicht genügend Elektroautos verkaufen, solange es nicht genügend Ladesäulen gibt, sagen die einen –, für uns lohnt es sich nicht, Ladesäulen aufzustellen, entgegenen die anderen, solange nicht genügend Elektroautos unterwegs sind. In der im Mai 2010 als Beratungsgremium der Bundesregierung gegründeten Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) finden beide Parteien freilich Gelegenheit, sich zu verständigen, so dass die NPE davon ausgeht, dass bis 2020 ein flächendeckender und systemoffener Zugang zu einer Ladeinfrastruktur gewährleistet sein wird. Auch darf man die Innovationsimpulse von Start-up-Unternehmen nicht unterschätzen. In Berlin hat eines von ihnen gerade damit begonnen, tausend Straßenlaternen versuchsweise mit preiswerten Ladesteckern für Elektroautos auszurüsten.

Mobilitätsangebote, die das unkomplizierte Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtern, werden, auch wenn sie zunächst noch mit Verbrennungsfahrzeugen betrieben werden, in Großstädten die Verbreitung von Elektrofahrzeugen fördern, weil sie deren Auslastung erhöhen und Streckenkosten senken. In Hamburg bietet der Verkehrsverbund



»Wir stoßen nicht immer auf offene Ohren«

Prof. Dr. Birgit Blätzel-Mink wünscht sich im Interview mit Joachim Pietzsch mehr weitsichtige Strategien für die Elektro-Mobilität für Frankfurt und die Region

Pietzsch: Sie betreiben die sozialwissenschaftliche Begleitforschung im Rahmen der vom Bundesverkehrsministerium geförderten »Allianz für Elektromobilität« im Rhein-Main-Gebiet. Was wollen Sie herausfinden?

Blätzel-Mink: Uns interessiert, inwieweit Arbeitgeber als Initiatoren des Wandels fungieren, wenn sie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Arbeitsalltag Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen machen lassen und ihnen diese Fahrzeuge durch Leihangebote und Dienstwagennutzung auch privat zur Verfügung stellen. Diese Fragestellung hat sich aus dem Ergebnis eines Vorgängerprojektes ergeben, in dem die Befragten sich einen Einstieg in die Elektromobilität am ehesten

im beruflichen Kontext vorstellen konnten.

Pietzsch: Welche Arbeitgeber beobachten Sie?

Blätzel-Mink: Wir arbeiten in erster Linie mit dem Großunternehmen Fraport und mit dem mittelständischen Windkraftunternehmen juwi zusammen. Darüber hinaus mit der Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft KEG, an der die Stadt Frankfurt mehrheitlich beteiligt ist, und die die elektromobile Vernetzung im Frankfurter Westen vorantreiben will. Denn im Kontext des alltäglichen Lebens können auch Wohnungsbaugesellschaften einen Wandel im Mobilitätsverhalten vorantreiben, wenn

sie ihren Mieterinnen und Mietern Fahrzeuge und Lademöglichkeiten zugänglich machen.

Pietzsch: Das Rhein-Main-Gebiet ist eine von neun Modellregionen der Elektromobilität in Deutschland. Tauschen Sie ihre Ergebnisse untereinander aus?

Blätzel-Mink: Ja. Die grundlegende Idee des Gesamtprojektes ist es, alle Personen, Einrichtungen und Unternehmen zu befragen, die Elektrofahrzeuge nutzen. So soll bundesweit ein großer Datenpool entstehen, der die Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen, deren Akzeptanz und die Bereitschaft, sich selbst eines anzuschaffen, widerspiegelt. In Frankfurt haben wir

zum Beispiel seit Frühjahr 2013 die Mobilitätskarte »switchh« an. Wer sie – unterstützt von einer Smartphone-App – nutzt, kommt schnell und spontan wahlweise mit Bussen, Bahnen, Car2go-Fahrzeugen, Mietwagen, Fahrrädern oder Taxen voran.

Pufferspeicher für Strom aus Wind- oder Sonnenkraft

Für die dauerhafte Akzeptanz von Elektrofahrzeugen reicht es nicht aus, dass sie ohne Lärm und Abgase fahren. Auch ihr Fahrstrom sollte CO₂-neutralen Quellen entstammen. Da trifft es sich gut, dass Elektrofahrzeuge ihren Teil zum Lastmanagement beitragen können, wenn es um die Integration erneuerbarer Energien ins Stromnetz geht. Je mehr Elektrofahrzeuge es gibt, desto wichtiger wird die Rolle ihrer Batterien als mobile Pufferspeicher für überschüssigen Strom

Auf den Punkt gebracht

- Im Jahr 2013 waren nicht annähernd ein Prozent der bundesweit rund drei Millionen neu zugelassenen Pkws Elektroautos.
- Da die Konstruktion von Elektroautos relativ einfach ist, haben neue Wettbewerber die Chance, den Markt mit zunächst unvollkommenen Modellen von unten her aufzurollen.
- Beim Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur wollen derzeit weder Automobilhersteller noch die Energiewirtschaft in Vorleistung treten – mit Ausnahme des kalifornischen Newcomers Tesla, der für seine Kunden auch in Europa kostenlose Schnellladestationen installieren will.

Links zur Elektromobilität

www.electrive.net

Ein neutraler, branchenübergreifender Nachrichtendienst – in Deutschland derzeit die beste und umfassendste Informationsquelle über Elektromobilität

emobileticker.de

Täglich aktuelle Nachrichten vom Bundesverband eMobilität

<http://adacemobility.wordpress.com>

Das elektrische Fahrtenbuch – Der ADAC-Blog zur Elektromobilität und alternativen Antrieben

www.schaufenster-elektromobilitaet.org

Website der vier bundesdeutschen Schaufenster Elektromobilität

www.ikt-em.de

Website des Förderprogramms „Informations- und Kommunikationstechnologien für Elektromobilität“

www.forum-elektromobilitaet.de

Website des von verschiedenen Fraunhofer-Instituten getragenen Vereins Forum Elektromobilität, auf der sich u.a. auch aktuelle Berichte der Nationalen Plattform Elektromobilität finden

www.vda.de/de/arbeitsgebiete/elektromobilitaet

Elektromobilität aus der Sicht des Verbandes der Automobilindustrie

www.strom-bewegt.hessen.de/

Elektromobilitäts-Website der hessischen Landesregierung

www.offenbach.de/stadtwerke-offenbach-holding/holding/leitstelle-elektromobilitaet-der-modellregion-rhein-main/allianz-elektromobilitaet/

Hier stellt sich die Allianz Elektromobilität vor, auf die sich das Interview mit Prof. Blättel-Mink bezieht.

den Vorteil, mit Prof. Martin Lanzendorf, Frau Prof. Petra Schäfer von der Fachhochschule und mir ein besonders großes Team für die Begleitforschung zu haben.

Pietzsch: Welchen Einfluss können die Sozialwissenschaften auf die Entwicklung der Elektromobilität nehmen? Hören Ihnen die Ingenieure überhaupt zu?

Blättel-Mink: Unsere Ergebnisse widersprechen manchen technikverliebten Konzepten. Sie stimmen nicht immer mit der Neigung von Politik und Wirtschaft überein, sich selbst auf die Schulter zu klopfen und zu sagen: Wir sind auf einem guten Weg. Deshalb stoßen wir nicht immer auf offene Ohren, zumal wir selten konkrete Tipps haben, wie man bis 2020 eine Million Elektroautos auf die Straße bringt. Aber wir haben Erkenntnisse darüber, wie die Menschen zu dieser neuen Technologie stehen. Wir wissen, dass man

nicht nur auf technikaffine Männer setzen darf. Die Ehefrauen und Familien spielen eine große Rolle für eine erfolgreiche Diffusion der Elektromobilität, und natürlich müssen wir die vielen Menschen erreichen, die sich Elektrofahrzeuge nicht leisten können und andere Formen der Mobilität brauchen.

Pietzsch: Sie vertrauen demnach mehr auf neue Mobilitätskonzepte als auf neue Autos?

Blättel-Mink: Wir brauchen den Blick auf das Große und Ganze. Wenn wir die Nutzung von Elektroautos, Pedelecs und konventionellen Fahrzeugen mit dem öffentlichen Nahverkehr nahtlos verknüpfen, erleichtert das das Einpendeln und die Fortbewegung in der Stadt. Solche intermodalen Möglichkeiten können aber nur verwirklicht werden, wenn Raumplaner involviert werden. Das geschieht bisher erst unzureichend.

Pietzsch: Es fehlt also an einer weitsichtigen Strategie für zukünftige Formen der Mobilität?

Blättel-Mink: Genau – denn die würde natürlich auch danach verlangen, von dem Leitbild des motorisierten Individualverkehrs abzuweichen. Wer es mit Multimodalität ernst meint, muss diesem Konzept alle Formen von Mobilität unterordnen und damit alle sozialen Gruppen erreichen.

Pietzsch: Nun legen junge Leute, die in Städten wohnen, immer weniger Wert auf den individuellen Besitz eines Autos. Tragen sie mit dieser Einstellung nicht automatisch dazu bei, dem Ideal einer nachhaltigen urbanen Intermodalität näher zu kommen?

Blättel-Mink: Es gibt diese Tendenz. Aber sie hat den motorisierten Individualverkehr noch nicht reduziert. Es gibt jedoch Beispiele, wo junge Menschen sich zusam-



Pressekonferenz am hessischen Gemeinschaftsstand zur Elektromobilität auf der Internationalen Automobil Ausstellung 2013. Der hessische Staatsminister Axel Wintermeyer erklärte, die Landesregierung wolle die Elektromobilität in den nächsten Jahren entscheidend voran bringen.

aus Wind- oder Sonnenkraft werden. Das setzt voraus, dass die Lebensdauer der Batterien durch häufiges Be- und Entladen nicht übermäßig verkürzt wird, und dass der Aufbau eines intelligenten Stromnetzes (Smart Grid) zügig gelingt. Hierbei kommt der Vernetzung und Steuerung durch die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) eine ebenso grundlegende Bedeutung zu wie bei der Verwirklichung intelligenter Verkehrssysteme (Smart Traffic), die eines Tages weitgehend stau- und unfallfreies Fahren ermöglichen sollen.

Neben der Elektromobilität war die Vernetzung das zweite Schwerpunktthema der diesjährigen IAA. Vernetzung ist selbstverständlich auch mit Verbren-

nungsfahrzeugen möglich und wird auch deren weitere Entwicklung prägen, zumal effizientere Verbrennungsmotoren während der nächsten zehn Jahre noch weitaus mehr zur CO₂-Reduktion beitragen werden als Elektroautos. Auf Dauer lässt sich Vernetzung mit Elektrofahrzeugen aber leichter verwirklichen, weil ein Elektroauto »ab ovo« aus seinen Softwaremöglichkeiten heraus gedacht und konzipiert werden und dadurch mit anderen Fahrzeugen, dem Stromnetz und einer intelligenten Verkehrsinfrastruktur kommunikativ verknüpft werden kann. Diese Stärke der Elektromobilität erschwert aber gleichzeitig ihren Start. Denn als Querschnittstechnologie hängt ihr wirklicher Durchbruch von der konstruktiven Kooperation ganz unterschiedlicher Wirtschaftsbranchen ab, allen voran die Automobilindustrie, die Energiewirtschaft und die IKT-Anbieter. Bisher haben diese Branchen relativ wenig miteinander zu tun gehabt. Sie lernen gerade erst, aufeinander zu hören und effektiv zusammenzuarbeiten. ♦

Der Autor



Joachim Pietzsch, 54, lebt und arbeitet als selbstständiger Wissenschaftsjournalist in Frankfurt (www.wissenswert.com). Er gehört zum Moderationsteam der Online-Plattform »Elektromobilität im Dialog« und ist gespannt, wann er die RMV-App seines Mobiltelefons endlich auch zum nahtlosen Umsteigen auf elektrische Teil-Autos nutzen kann.

joachim.pietzsch@t-online.de

mentun, um sich ein Auto zu kaufen, das sie gemeinsam nutzen. Sie finden sich wie selbstverständlich im Dschungel der neuen Kommunikationstechnologien zurecht. Einen Mietwagen über eine App ihres Mobiltelefons zu finden, ist für sie kein Problem. Sie werden auf dem Land und in der Stadt das Prinzip der Firmengründung »Take my car« verwirklichen, indem sie sich elektronisch mitteilen, wann sie ihr Auto nicht brauchen und andere es benutzen dürfen. So wird eine Art Allmende der Mobilität entstehen.

Pietzsch: Was muss in Städten geschehen, damit die Menschen Elektrofahrzeuge nutzen?

Blätzel-Mink: Aus sozialwissenschaftlicher Perspektive handeln Menschen routiniert. Sie orientieren sich an ihrer Bequemlichkeit und sind nicht primär daran in-

teressiert, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Wenn aber vor ihrer Tür ein Pedelec steht, das sie leihen können, oder wenn ihr Nahverkehrsunternehmen ihnen eine Mobilitätskarte anbietet, mit der sie auch Elektrofahrzeuge nutzen können, dann werden sie ausprobieren, ob sie damit eventuell schneller und bequemer von A nach B kommen als bisher.

Pietzsch: Warum liegt ausgerechnet Frankfurt, wo sich so viele Verkehrswege kreuzen, in Bezug auf solche Konzepte so weit hinter anderen deutschen Städten zurück? Hier wird ja noch nicht einmal die Möglichkeit des mobilen CarSharings angeboten.

Blätzel-Mink: Im Rhein-Main-Gebiet fehlt ein großer Player, der als Initiator auftritt. In Hamburg und Bremen zum Beispiel wird viel getan, um die Infrastruktur der Elektromobilität zu fördern, weil sich

dort große Transportunternehmen darum kümmern. In Stuttgart zum Beispiel hilft Daimler dabei, den großen Wurf mit Hunderten von Elektromietautos zu wagen und auch eine Mobilitätskarte anzubieten.

Pietzsch: Starke Unterstützung aus der Industrie ist also notwendig? Reicht es nicht aus, die Stadtverwaltung zu motivieren?

Blätzel-Mink: Die Frankfurter Stadtverwaltung ist in dieser Hinsicht nicht sehr aktiv. In Darmstadt sieht es besser aus. Dort gibt es viele kleine Elektromobilitätsinseln. An deren Vernetzung hapert es allerdings noch. Ein großes Unternehmen könnte diese Vernetzung beschleunigen. Wir haben die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass Fraport diese Rolle spielen wird. ♦



Elektromobile Konzepte für die Städte der Zukunft

Patentrezepte gibt es noch nicht

Solarfassaden an Gebäuden, Elektroautos surren durch die Straßen, elektrische Lastenräder beliefern die Stadt: Das ist die Vision einer Zukunftsstadt im Jahre 2050. Aber welche konkreten Angebote können Städte und Gemeinden, die sich für saubere Elektromobilität engagieren wollen, ihren Bürgern und Unternehmen anbieten? Die Erfahrungen aus sechs europäischen Ländern zeigen, dass es bislang kaum übertragbare Patentrezepte gibt. Längerfristig Erfolg versprechend sind Projekte, die niedrighwellige Angebote zur Erprobung der Elektromobilität im Alltag machen und auf die Mobilitätsbedürfnisse potenzieller Nutzerinnen und Nutzer eingehen.

von **Jutta Deffner** und **Tomas Hefter**

Sechs Städte und Regionen im südlichen Mitteleuropa haben im europäischen Projekt REZIPE (**R**enewable **E**nergies for **Z**ero emission transport **I**n **E**uro**P**E) unterschiedliche Elemente einer Null-Emissions-Mobilität erprobt. Übergeordnetes Ziel war es, den europäischen Klima- und Umweltschutzziele ein wenig näherzukommen: So kann beispielsweise durch die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen (Zero Emission Vehicles, ZEV) im städtischen Umfeld die Belastung mit Kohlendioxid, aber auch Stickoxiden und Feinstaub reduziert werden. Die Energie, die in den ZEV verwendet wird, stammt aus erneuerbaren Energiequellen. Diese Ziele adressieren also nicht nur die CO₂-Problematik, sondern auch die in vielen osteuropäischen Ländern noch viel drängendere Situation der lokalen Schadstoffbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr.

Dennoch ist es eine Herausforderung für viele Städte und Regionen, klimaschonende und stadtverträgli-

che Verkehrssysteme zu gestalten. Ohne den Einsatz erneuerbarer Energien ist diese Zukunftsaufgabe nicht lösbar. Neben technischen Innovationen im Bereich der Stromversorgung sind daher vor allem innovative und nutzerorientierte Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und Infrastrukturen vor Ort nötig.

Allerdings ist auch die beste Technik nur dann wirklich gut, wenn sie angenommen und genutzt wird. Daher ist es wichtig, ein genaues Bild der potenziellen Nutzer und ihrer Mobilitätsbedürfnisse zu erhalten. Das zu ermitteln, war im Projekt REZIPE die Aufgabe des Frankfurter ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung. Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler untersuchten an den Projektstandorten vor und während der Pilotphase mit qualitativ-sozialwissenschaftlichen Methoden den Bedarf an elektromobilen Angeboten, die Sichtweisen von Nutzern und Anbietern dazu sowie die Akzeptanz der unterschiedlichen Angebote während des Betriebs. Ziel war es,

1 Testfahrzeuge der REZIPE-Flotte in Klagenfurt (Österreich).



☑ Solar-Ladestation in Bozen (Italien).

mögliche Hindernisse für die Umsetzung und Nutzung der Angebote zu identifizieren. Zudem sollte nach Wegen gesucht werden, die Angebote künftig besser auf die Bedürfnisse der Nutzer zuzuschneiden.

Die Pilotprojekte deckten das gesamte Spektrum eines Elektromobilität integrierenden Verkehrssystems ab: von der Erzeugung und Nutzung von erneuerbaren Energien bis zur Konzeption betrieblicher Infrastruktur und der Beschaffung von Fahrzeugen für private und betriebliche Flotten. Akteure waren dabei vor allem öffentliche Verwaltungen. Einige Beispiele stellen wir im Folgenden vor:

Elektrische Lieferfahrzeuge für die Umweltzone in Reggio Emilia

Um die lokale Luftschadstoffbelastung zu senken, wurde in der historischen Altstadt im norditalienischen Reggio Emilia vor einigen Jahren eine Umweltzone eingerichtet. Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist die Einfahrt in die Zone seitdem untersagt. Dennoch muss die Altstadt für Anwohner und die vie-

len Geschäftsleute der Kleinbetriebe wie Bäcker, Nähateliers, Juweliere, Gemüsehändler und Schuhboutiquen weiterhin erreichbar bleiben. Unterstützt durch das Projekt wurde daher ein Leasingmodell erprobt, das den überwiegend dort ansässigen Kleinunternehmern batterieelektrische Kleinlieferfahrzeuge zur Verfügung stellte. Das Angebot wurde in Zusammenarbeit mit einem kommunalen Betrieb entwickelt, der Betreiberkonzepte und Fahrzeuge für CarSharing mit konventionellen, dieselhybrid- und batterieelektrischen Lieferfahrzeugen entwickelt und vertreibt. Zusätzlich wurde eine als Carport gestaltete Solarladestation auf einem innerstädtischen Park-and-Ride-Parkplatz errichtet. Das Angebot wurde gut angenommen. Im Rahmen der Evaluation befragte das ISOE die Akteure dazu. Ergebnis: Fixe Leasingkosten inklusive Service an den E-Fahrzeugen sowie die Erlaubnis, in die Umweltzone einzufahren, machten das Angebot für die Gewerbetreibenden sehr attraktiv.

Ladestationen für Pedelecs in Bozen

Das Thema Fahrradmobilität wird in der Stadt Bozen großgeschrieben. Schon heute wird etwa jeder dritte Weg in der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bemerkenswert ist inzwischen auch der hohe Anteil von Pedelecs. Im Rahmen des Projekts kamen Dienst-Pedelecs für kommunale Beschäftigte zum Einsatz. Die Mitarbeitenden müssen häufiger zwischen dem zentralen Innenstadtstandort und einer außerhalb liegenden Zweigstelle pendeln. Es wurden zwei öffentliche Solarladestationen für Elektroräder nahe der beiden Standorte errichtet. Leider blieb die Nutzung der Ladestationen deutlich hinter den Erwartungen zurück. Der Grund: Bürgerinnen und Bürger, die den kostenfreien Service nutzen wollten, mussten ein spezielles Ladekabel erwerben. Wie sich herausstellte, war dies eine deutliche Hemmschwelle. Die Befragungen des ISOE zeigten zudem, dass in Bozen die meisten Alltagswege so kurz sind, dass die Pedelecs überwiegend zu Hause wieder aufgeladen werden. Zudem äußerten Pedelecfahrerinnen und -fahrer die Befürchtung, dass ihre teuren Räder an den Stationen beschädigt oder gestohlen werden könnten, wenn die Ladestation nicht auch Elemente einer diebstahlsicheren Fahrradabstellanlage aufweist. Es zeigte sich, dass zu einem guten Erprobungskonzept auch eine Exit-Strategie zählt, so dass ein Konzept, das nicht angenommen wird, in anderer Form weiterbetrieben werden kann. So lässt sich das Risiko von Fehlinvestitionen vermeiden. Nach Projektende soll daher eine der Ladestationen »umgewidmet« und in das kommunale Fahrradverleihsystem integriert werden.

Elektro-Testwochen mit Kleinwagen in Klagenfurt

Auch die Stadt Klagenfurt am Wörthersee ist im Bereich Elektromobilität bereits aktiv und verfügt über ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Ladesäulen für Elektrofahrzeuge. Ziel des Modellprojekts war es, für die Alltagstauglichkeit von Elektroautos zu werben. Um dies zu erreichen, standen den Bürgerinnen und Bürgern fünf batterieelektrische Kleinwagen zur Verfügung, die gegen eine wöchentliche Leihgebühr von 50 Euro gemietet werden konnten. Die Nutzung der öffentlichen Ladesäulen war im Preis inbegriffen. Das Projekt war äußerst erfolgreich. Zeitweise überstieg

REZIPE in Kürze

Projektziele: Impulse für die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge zu geben, die mit erneuerbarer Energie versorgt werden.

Partner: Stadt Klagenfurt (Projektleitung), Stadt Bozen, Provinz Reggio Emilia, Landesverwaltung Oberösterreich, Elaphe (Elektromotorenentwicklung) Ljubljana, Pannon Novum (Innovationsagentur) Győr.

Wissenschaftliche Begleitung: Forschungsgesellschaft Mobilität FGM, Graz, ISOE, Frankfurt, Prometni Institut, Ljubljana.

Projektlaufzeit: 2010 bis 2013.

Förderung: Das Projekt wurde von der EU durch den European Regional and Development Fund, Programmgebiet Central Europe (CEUS) gefördert.

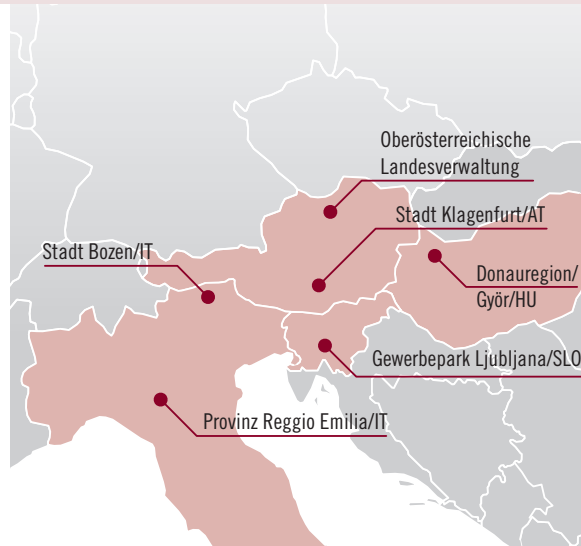
www.rezipe.eu

die Nachfrage das Angebot, so dass Wartelisten entstanden. Die Nutzerbefragungen des ISOE zeigten zwei Motive für die Teilnahme: das Interesse an der neuen Antriebstechnik und die Möglichkeit, diese unkompliziert im Alltag auszuprobieren. Die Stadt Klagenfurt startete daher mit Cemobil (www.cemobil.at) ein Nachfolgeprojekt in deutlich größerem Maßstab.

Ähnliche Mitmachangebote entwickelten auch die anderen Praxispartner. So wurde von der Landesverwaltung Oberösterreich über die drei Jahre hinweg eine Solarrallye veranstaltet. Hier präsentierten jeweils an einem Sommerwochenende Fahrer von Elektrofahrzeugen den Zuschauenden die Vielfalt und Potenziale von Elektrofahrzeugen auf zwei, drei und vier Rädern.

Was wir im Rhein-Main-Gebiet daraus lernen können

Die Begleitforschung zeigte, dass gut durchdachte Pilotprojekte niedrigschwellige Gelegenheiten bieten, um Elektrofahrzeuge auf ihre Alltagstauglichkeit zu testen. Einige dieser Angebote könnten daher auch für Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet interessant sein, da gerade im städtisch geprägten Umfeld die Potenziale für elektromobile Angebote groß sind: Für Kommunen mit historischen Altstädten wäre das Beispiel aus Reg-



3 Überblick über die Pilotstandorte.

Auf den Punkt gebracht

- Sechs Städte und Regionen im südlichen Mitteleuropa haben Möglichkeiten einer Null-Emissions-Mobilität erprobt. Die Energie stammte dabei aus erneuerbaren Energiequellen.
- Vor und während der Pilotphase wurden die Sichtweisen von Nutzern und Anbietern sowie die Akzeptanz der Angebote wissenschaftlich untersucht, um mögliche Hindernisse zu identifizieren.
- Niedrigschwellige Angebote, elektromobile Fahrzeuge im Alltag zu erproben, sind eine wichtige Voraussetzung für ihre flächendeckende Einführung.

- ▶ Die Pilotprojekte sollten zu den lokalen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen passen, also beispielsweise auf Umwelt-, Energie- oder Mobilitätsstrategien abgestimmt und damit vernetzt sein.
- ▶ Die beteiligten Akteure müssen sich frühzeitig in der Projektplanung mit den vielfältigen und örtlich sehr unterschiedlichen Bestimmungen für baurechtliche Genehmigungen oder für öffentliche Beschaffung vertraut machen. Hier bestehen noch viele rechtliche Grauzonen.
- ▶ Zentral für den Erfolg ist zudem, dass das Angebot den Bedürfnissen der Nutzergruppe entspricht. Die Zielgruppen sollten deshalb frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Projekte, die wegen mangelnder Nachfrage scheitern, sind kein gutes Aushängeschild.
- ▶ Kommunale Akteure schaffen durch die Pilotvorhaben neue Geschäftsmodelle. So werden zum Beispiel Leasing-Angebote ins Leben gerufen oder Ladepunkte betrieben. Kommunen werden demnach selbst zu Anbietern auf dem Elektromobilitätsmarkt sie müssen daher vorab prüfen, ob dies gewünscht ist und wie diese Rolle ausgefüllt werden soll.

gio Emilia adaptierbar. Das Pedelec-Angebot für Pendler- und Dienstfahrten wurde im Rhein-Main-Gebiet bereits durch die Initiative »bike and business 2.0« in ähnlicher Weise umgesetzt. Denkbar wäre auch, dass Kommunen ihren Mitarbeitenden für kurze Dienstwege E-Bikes oder E-Scooter zur Verfügung stellen. Interessant für kleinere CarSharing-Anbieter wäre auch ein angepasstes Konzept, die finanziellen Hürden zu senken, indem Elektroautos für eine bestimmte Zeit als Leasing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. So können Kunden die Fahrzeuge in ihren Alltag integrieren und die Anbieter das Potenzial besser einschätzen.

Die Ergebnisse von REZIPE zeigten eine ganze Reihe von Faktoren, die für den Erfolg von Projekten wichtig sind:

- ▶ Wirksamer als einmalige Aktionstage und Messen sind längerfristig angelegte Mitmachaktionen, bei denen die Elektrofahrzeuge im Alltag ausprobiert werden können.
- ▶ Transparente und günstige Leasing- und Sharing-Angebote werden sowohl von Privatpersonen als auch von Gewerbetreibenden gleichermaßen gut angenommen.



4 Kleintransporter an der Solarladestation in Reggio Emilia.

- Pilotprojekte sind in ihrer Laufzeit beschränkt. Deshalb müssen schon während der Projektplanung Modelle für den Weiterbetrieb oder den geordneten Rückbau entwickelt werden, damit weniger gelungene oder nicht weiter finanzierbare Pilotanlagen nicht als negative Beispiele wirken.

Die Erfahrungen bestätigen letztlich die Zielrichtung des Projekts: Wenn wir der Stadt der Zukunft elektromobile Rezepte »verschreiben« wollen, müssen wir dafür sorgen, dass die Stadtbewohnerinnen und -bewohner schon jetzt ganz konkrete, alltagstaugliche Erfahrungen machen können. Dann hat die Zukunft eigentlich schon begonnen. ♦

Die Autoren



Dr. Jutta Deffner, 42, ist Dipl.-Ingenieurin für Raum- und Umweltplanung (Universität Kaiserslautern). Nach Tätigkeiten in der Planungspraxis und Forschung in Zürich, Stuttgart und Berlin ist sie seit 2005 wissenschaftliche Mitarbeiterin am ISOE in Frankfurt. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Mobilität, nachhaltige Stadtentwicklung, qualitative Sozialempirie und partizipative Planungsmethoden. Sie leitet seit Juli 2010 den Forschungsschwerpunkt »Mobilität und Urbane Räume«.

Jutta Deffner

Ein guter Arbeitstag beginnt für mich mit einer flotten Fahrradfahrt.

»Entschleunigen« *bedeutet für mich*, immer mal wieder an einem schönen Flecken Erde zu sitzen und nur dem Tag beim Vorbeigehen zuzuschauen.

Mein Weg führt mich selten geradeaus.

Deffner(at)isoe.de



Tomas Hefter, 32, hat an der Universität Erlangen-Nürnberg Kulturgeographie und Area Studies mit dem Schwerpunkt Stadtforschung als Master absolviert. Er hat mehrjährige Erfahrung in der interdisziplinären Stadtplanung. Seit 2011 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am ISOE im Forschungsschwerpunkt Mobilität und Urbane Räume.

Tomas Hefter

Am liebsten bewege ich mich fort mit meinem blauen TAZ-Rad.

»Entschleunigen« *bedeutet für mich*, auf dem Sofa zu liegen und gute Musik zu hören.

Unterwegssein finde ich manchmal anstrengend, aber meistens sehr inspirierend.

Hefter(at)isoe.de
<http://www.rezipte.eu/>

Anzeige

RESTAURANT **STURM UND DRANG**
CAFÉ-BISTRO



Speis + Trank
AM CAMPUS WESTEND

TÄGLICH WECHSELNDE SPEISEN | FIRMEN- UND FAMILIENFEIERN | CATERING

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Sturm und Drang
Tel: 069 / 798 34551
Email: info@cafe-sturm-und-drang.de
www.cafe-sturm-und-drang.de

Bildnachweis - Johann Heinrich Wilhelm Tischbein, Goethe in der römischen Campagna, 1787, Städels Museum, Frankfurt am Main, Foto: Städels Museum - Altpöck

Elektromobilität: »Nur« ein neuer Antrieb oder Antrieb für eine neue Mobilität?

E-Bikes sorgen derzeit für eine kleine Revolution

»Ich bin mit dem Pedelec zur Arbeit gekommen – das ist super. Ich fahre mit gutem Gewissen, komme relativ schweißfrei an und habe meine Portion Bewegung auch schon gehabt.« Aussagen wie diese sind für die sozialwissenschaftliche Begleitforschung zur Elektromobilität wegweisend, denn sie zeigen, was Menschen dazu antreibt, auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel umzusteigen. Während im Bereich der Automobilität ein Durchbruch (noch) nicht in Sicht ist, erfreut sich das E-Bike zunehmender Beliebtheit.

Elektroautos empfinden viele potenzielle Nutzer als technisch unausgereift und »nicht alltagstauglich«. Selbst bei elektromobilen Trendsettern würde ein Elektroauto meist nicht das vorhandene Auto ersetzen, sondern ein zusätzliches Fahrzeug im Fuhrpark darstellen. Die geringe Reichweite, der hohe Preis, schlecht kalkulierbare Folgekosten und das Fehlen von Infrastruktur stellen aber Hemmnisse bei der privaten Anschaffung dar.

Dagegen spielt sich im Zweiradbereich derzeit eine kleine Revolution ab. Hier erfreuen sich seit mehreren Jahren Fahrräder wachsender Beliebtheit, die die Tretkraft der Nutzenden bis zu einer Geschwindigkeit von 25 oder 45 Kilometer pro Stunde elektrisch unterstützen. Diese sogenannten Pedelecs oder E-Bikes liegen im Trend. Ihre Verkaufszahl nimmt seit mindestens 2007 kontinuierlich zu und lag in Deutschland 2012 laut Angaben des Zweirad-Industrie-Verbands bei zirca 400 000 Stück.^{1/1} Mittlerweile sollen mehr als eine Million dieser Zweiräder auf deutschen Straßen unter-



■ Transportpedelecs: Eine effiziente Form der urbanen Mobilität. Hier unser Autor Thomas Prill mit seiner Tochter.

wegs sein, und es wird davon ausgegangen, dass hier noch weitere Wachstumschancen bestehen.

Angesichts dieses Erfolges stellt sich die Frage, ob Pedelecs nicht weit mehr sein können als ein getunttes Fahrrad und inwieweit sie einen Beitrag zu einem nachhaltigeren Mobilitätssystem leisten können. Kern unseres Erkenntnisinteresses ist dabei, wie diese technologische Innovation angenommen und genutzt wird, welche Probleme und Hindernisse auftreten, und wie sich die Nutzung von Pedelecs auf die Mobilität im Alltag und das Mobilitätssystem insgesamt auswirken.

Elektromobilität auf dem Prüfstand

Wir stellen Ergebnisse eines Teilprojekts der sozialwissenschaftlichen Begleitforschung der Modellregion Elektromobilität RheinMain vor, das von der Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung am Institut für Human-geographie der Goethe-Universität in Kooperation mit der urbane konzepte GmbH aus Offenbach am Main durchgeführt wurde.

In leitfadengestützten Interviews, Gruppengesprächen mit Nutzenden und Experteninterviews haben wir Daten zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung von elektromobilen Angeboten erhoben und analysiert. Der Fokus lag dabei auf der Marktvorbereitung, -einführung und -verbreitung von Pedelecs sowohl für den Privatbesitz als auch für die Integration in Flottenkonzepte.

Die Gespräche mit den Nutzerinnen und Nutzern zeigen, dass Pedelecs auf breite Akzeptanz stoßen und dass vor allem die erste Fahrt mit einem E-Bike für viele ein Schlüsselerlebnis mit »Wow«-Effekt ist, das Begeisterung auslöst.

von Steffi
Schubert und
Thomas Prill



▣ Pedelecs: Überzeugung durch Ausprobieren.

- »Ich habe letzts einen Bericht gelesen, in dem war die Rede vom Pedelec-Grinsen – also, wenn die Leute an der Ampel den anderen einfach davonfahren, während die strampeln. Mit zwei bis drei Umdrehungen sind die Pedelecfahrer weg. Und genauso ist das auch. So ein Gefühl von: ganz locker-lässig fährt man da und hat dann direkt so eine Geschwindigkeit – das macht schon Spaß, das macht Laune [...].«

Die Pedelecs gelten als gute Alternative zum Auto für bestimmte Wegelängen und -zwecke. Vor allem bei Arbeitswegen und Dienstfahrten werden sie geschätzt, weil sie gegenüber dem ÖPNV oder Fahrgemeinschaften eine selbstbestimmtere Mobilität ermöglichen.



▣ Pedelec im Zug: In den Städten der Zukunft möglicherweise ein alltägliches Bild.

- »Ich kann fahren, wann ich will – ist aber nicht schlimm, denn ich fahre elektrisch und somit mit einem guten Gewissen. Denn in der Batterie ist auch noch Ökostrom. Das macht einfach etwas aus.«

Die Ankunft beim Kunden oder Geschäftspartner mit einem Pedelec eröffnet oftmals einen guten Gesprächseinstieg. Umwelt-, Nachhaltigkeits- oder Imageaspekte haben bei den meisten Befragten eine eher implizite Bedeutung, sind positive Nebeneffekte.

- »Es ist auch ein Mehrwert für die Firma. Wenn man dem Kunden sagen kann: Ich bin mit dem Fahrrad da! Da hat man sofort den Einstieg, wenn die wissen, da kommt einer [...] [und] die machen was mit erneuerbaren Energien und Energieeffizienz, und dann kommen die auch noch mit dem Elektrofahrzeug. Es hat halt Werbewirksamkeit.«

Ein hoher Mehrwert wird von vielen Nutzenden auch darin gesehen, Leistungsdefizite zum Partner auszugleichen. Insbesondere für einige Frauen ist dieser Aspekt sehr bedeutend.

- »Und das ist jetzt im Zusammenfahren sehr angenehm, außer dass mein Mann jetzt ab und zu frustriert ist. Aber vorher war ich es ja immer.«

Und bei gemeinschaftlichen Freizeitfahrten mit nur einem Pedelec freuen sich alle, weil derjenige mit Trekkingunterstützung den Kinderanhänger oder das Grillequipment angehängt bekommt.

Aber auch Akzeptanzhemmnisse aufgrund unständlichen Handlings und mangelnder Infrastruktureinrichtungen – insbesondere fehlende gesicherte Abstellmöglichkeiten – sind feststellbar.

- »Ich habe das Glück, dass ich eine Garage habe. Ich muss es nicht jeden Tag in den Keller tragen. Wenn ich es jeden Tag in den Keller tragen müsste, weiß ich nicht, ob ich es viel nutzen würde. Wenn man es jeden Tag in den Keller tragen muss, eine enge Treppe runter, ich glaube, das würde mir keinen Spaß machen.«

Aus Perspektive des Umweltschutzes ist zudem die Verlagerung vom Fahrrad und ÖPNV auf E-Bikes weniger erwünscht.

- »Außerdem fahre ich nun weniger mit dem Bus, und der Bus ist ohnehin unterwegs. Da hat sich meine Energiebilanz dadurch nicht verbessert.«

Hinsichtlich der Markteinführung und -verbreitung zeigt sich, dass der Preis zwar kein grundsätzliches Ablehnungskriterium ist, aber doch für viele ein Hemmnis darstellt. Die Kosten für Wartung und den Ersatzakku müssen mit einbezogen werden, und viele würden auch mit einem Pedelec vorerst kein vorhandenes Auto ersetzen, sondern ihren privaten Fuhrpark damit ergänzen.

- »Mir wäre das Pedelec zu teuer. Ich fahre circa 10 000 km im Jahr, wenn der Akku dann nach 2 bis 3 Jahren kaputt wäre, würde ich mir keinen neuen kaufen. Dann fahre ich einfach Fahrrad und spare den Akku.«

- »Und das mit dem Geld: Wenn ich sehe, dass sich die Leute aus meinem Bekanntenkreis Mountainbikes für 3000 Euro kaufen, dann finde ich, habe ich ein Schnäppchen gemacht.«

Auf den Punkt gebracht

- Pedelecs liegen im Trend. Mehr als eine Million sollen auf deutschen Straßen unterwegs sein. Sie verstärken die Tretkraft bis zu einer Geschwindigkeit von 25 oder 45 Kilometer pro Stunde.
- Elektromobilität muss erst mal »erfahren« werden – Testmöglichkeiten eröffnen dabei den Zugang.
- Die Verbreitung von Elektrofahrzeugen kann über deren Einbettung in Sharing- und Leihsysteme sowie in Dienstwagenflotten und betriebliche Fuhrparks gelingen.

Dementsprechend fällt die Kaufentscheidung für ein relativ teures Pedelec komplexer und differenzierter aus. Positiver Schlüsselfaktor ist dabei die Ermöglichung einer nicht zu kurz bemessenen Testphase, idealerweise mit Zugriff auf unterschiedliche Modelle, in der Nutzende die Alltagstauglichkeit eines Pedelecs erproben können.

Quelle: Steffi Schubert – urbane konzepte GmbH

Pedelecs – Katalysator für eine nachhaltigere Mobilität

Pedelecs tragen dazu bei, dass die Reichweite und Einsatzmöglichkeiten ursprünglich nicht motorisierter Verkehrsmittel erheblich erweitert werden können. Sie mindern Flächenverbrauch und Lärm. Mit Blick auf Nachhaltigkeit kommt Pedelecs eine besondere Rolle zu. Sie verfügen nicht nur über eine neue Antriebsform, sondern besetzen eine Marktnische, da sie neue Mobilitätsmöglichkeiten und ein großes Verlagerungspotenzial von alltäglichen Autofahrten bieten.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass Pedelecs bei denjenigen, die die Möglichkeit hatten, diese ausgiebig testen zu können, meist auf großen Zuspruch stoßen. Für den privaten Bereich zeichnen sich Pedelecs als Fahrzeugalternative für einen großen Anteil alltäglicher Wege aus. Mit Fokus auf Alltagswege im städtischen Raum, bei dem die Konkurrenz um die begrenzte Ressource Fläche hinzukommt, lassen die Pedelecs ein deutliches Potenzial zur Entlastung innerstädtischer Verkehrs- und Parkproblematik erkennen.

Dennoch ist die Einführung und weitere Verbreitung im Markt für Endverbraucher kein Selbstläufer. Der Anschaffungspreis und die noch größtenteils un-

Literatur

^{1/1} Zweirad-Industrie-Verband e.V. (2013) *Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland*.

^{1/2} Die Bundesregierung (2009) *Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität* Berlin.

^{1/3} Steffi Schubert, Thomas Prill, Martin Lanzendorf (2011) *Pendeln mit dem Pedelec. Erfahrungen aus Sicht der Nutzenden und Unternehmen* In: Regionalverband FrankfurtRheinMain (Hrsg.) *bike + business 2.0. Pedelecs als Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements* Frankfurt.

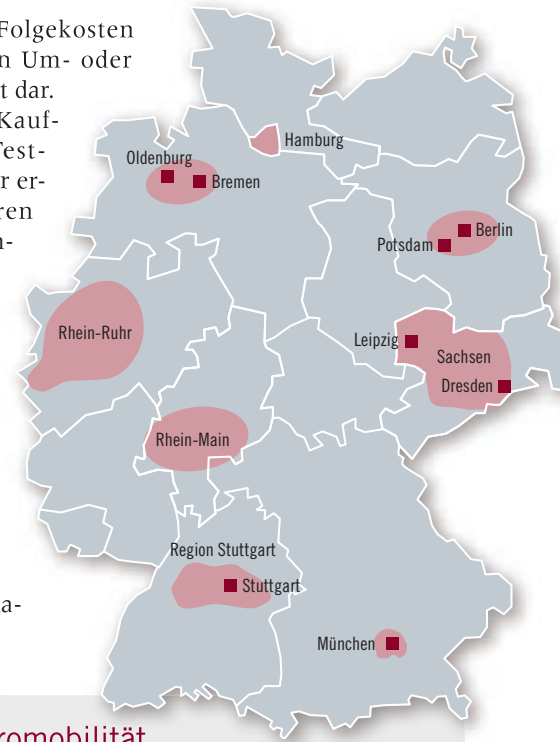
^{1/4} *CarSharing-Jahresbilanz 2012* abrufbar unter www.carsharing.de/jahresbilanz-2012-des-bcs-so-viel-carsharing-zuwachs-wie-noch-nie

^{1/5} *Regionales Monitoring 2010 – Daten und Fakten des Regionalverbands FrankfurtRheinMain* abrufbar unter www.region-frankfurt.de/media/custom/1169_3593_1.PDF

^{1/6} Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.) (2011) *Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher* München.

bekanntem Wartungs- und Folgekosten stellen ein Hemmnis für den Um- oder Einstieg in die Elektromobilität dar.

Zur Unterstützung einer Kaufentscheidung haben sich Testmöglichkeiten als Erfolgsfaktor erwiesen. Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitenden ein solches Angebot unterbreiteten, erwiesen sich dabei als gute Multiplikatoren. Und auch für die Unternehmen und Organisationen, die Pedelecs im Rahmen der Modellregion Elektromobilität als neue Option im Fuhrparkmanagement aufnahmen, waren zahlreiche positive Effekte auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene damit verknüpft.^{3/}



Modellregionen Elektromobilität

Die Modellregionen Elektromobilität werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Ziel ist ein weitgehender Verzicht des städtischen Verkehrs auf fossile Brennstoffe in 40 Jahren, mit den Etappenzielen von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020 und sechs Millionen Elektrofahrzeugen bis 2030.^{1/2}

Die erste Förderphase lief von 2009 bis 2011, wurde in acht Modellregionen umgesetzt und hatte die Einführung, den Aufbau und die Marktvorbereitung von Elektromobilität in allen Facetten zum Schwerpunkt. Die zweite Förderphase begann 2012 und wird noch bis 2015 andauern. Zu den acht Modellregionen sind vier Schaufensterregionen hinzugekommen. Die Praxisprojekte und wissenschaftliche Begleitforschung untersuchen die Praxistauglichkeit und Marktverbreitung von Elektromobilität.

Um weitere Zielgruppen erreichen zu können, sind öffentlich zugängliche Angebote und andere Betreiberkonzepte interessant, wie beispielsweise Leih- und Testmöglichkeiten über Wohnungsgesellschaften, Energieversorger oder Verkehrsunternehmen, die derzeit in Modellprojekten getestet werden.

Ausblick in eine multimodale Zukunft

Gewiss ist bereits jetzt, dass das Pedelec und auch das Elektroauto den Ansprüchen, von denen unsere Gesellschaft durch das universell einsetzbare Auto geprägt ist, nicht umfassend genügen. Dass Elektrofahrzeuge eine begrenzte Reichweite haben, ist aber nicht nur ein Problem, sondern eröffnet eine weitreichende Chance. Hier zeichnet sich die Gelegenheit ab, sich nicht mehr an einem dominanten Verkehrsträger für alle Zwecke und Gelegenheiten zu orientieren, sondern für die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse maßstabsgerechtere Angebote zu entwickeln. Das Interesse vieler an Elektromobilität und die angestrebte Marktverbreitung von Elektrofahrzeugen kann über deren Einbettung in Sharing- und Leihsysteme sowie

in Dienstwagenflotten und betriebliche Fuhrparks gelingen. So kann der Vielzahl an Mobilitätswünschen und Transporterfordernissen über verschiedene Distanzen zeitlich flexibel mit einem breit gefächerten Angebot an Fortbewegungsalternativen begegnet werden, ohne dass jeder Einzelne seinen Fuhrpark erweitern muss, um nachhaltiger unterwegs zu sein.

Wichtige Treiber für multimodale Mobilitätskonzepte und Elektromobilität sind neben innovativen Unternehmen und anderen Multiplikatoren vor allem Städte

Die Autoren



Thomas Prill, 34, studierte Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg. Im September 2010 begann er ein Promotionsstipendium am Institut für Humangeographie in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung. Das Thema seiner Dissertation heißt »Pedelecs und nachhaltige Mobilität«. Sein Interesse für bequeme, nachhaltige Mobilität entwickelte sich auf seinem Schulweg von zwölf Kilometern Länge. Die täglichen Hin- und Rückwege mit dem Fahrrad bei Wind und Wetter im hügeligen Thüringer Vogtland prägten sein Verhältnis zum alltäglichen Fahrradfahren ganz erheblich.

Thomas Prill

Ein guter Arbeitstag beginnt für mich ruhig, mit einer Tasse heißem Kaffee und dem Blick in die Tageszeitung.

Am liebsten bewege ich mich fort mit spritzigen Pedelecs.

»Entschleunigen« bedeutet für mich, den Motor auszuschalten und die Landschaft zu genießen.

Als Jugendlicher wollte ich ein Fahrrad, das ich unabhängig von Wind und Topografie fahren kann.

Rat suche ich zuallererst bei meiner Frau.

Zuhause ist, wo Menschen sind, denen ich nahestehe.

Unterwegssein finde ich aufregend, weil man dabei immer neue Menschen kennenlernen und Erfahrungen sammeln kann.

Virtuell bin ich unterwegs in Sachen nachhaltige Mobilität.

Mobil fühle ich mich, wenn ich bei Bedarf Zugriff auf ganz unterschiedliche Verkehrsmittel habe, ohne diese besitzen zu müssen.

Den Kindern rate ich, sich nicht nur auf andere zu verlassen – insbesondere im Straßenverkehr.

Mein Weg führt mich über die unterschiedlichsten Beläge. Wichtig ist, nicht das Ziel aus den Augen zu verlieren.

Prill@geo.uni-frankfurt.de

Die Autoren



Steffi Schubert, 43, studierte Soziologie an der Goethe-Universität mit den Schwerpunkten Stadtsoziologie und Methodologie. Anschließend war sie mehrere Jahre an einem freien Forschungsinstitut im Bereich der nachhaltigkeitsorientierten, sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung tätig, bis sie 2007 den Schritt in die

Selbstständigkeit gewagt hat. Als geschäftsführende Gesellschafterin der urbane konzepte GmbH mit Sitz in Offenbach am Main befasst Steffi Schubert sich in ihrem Unternehmen mit Mobilitäts- und Wohnforschung sowie mit der Entwicklung von anwendungsorientierten Konzepten für die Stadtentwicklung.

Steffi Schubert

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einem Kaffee – ein schlechter auch, ebenso ein Nicht-Arbeitstag.

»Entschleunigen« bedeutet für mich, mich dem Tempo meines Hundes anzupassen und bei ausgiebigen Schnüffelaktionen geduldig zu warten.

Als Jugendliche wollte ich die Welt verbessern – und ich bin noch dabei.

Rat suche ich gerne bei unterschiedlichsten Ratgeberinnen und Ratgebern und nehme ihn meist auch dankend an.

Den Kindern rate ich, sich für ihre Personwerdung so viel Zeit zu nehmen, wie sie benötigen und nicht, wie viel ihnen dafür laut Lehrplan und Studienordnung zugestanden wird.

Mein Weg führt mich seltenst geradeaus.

schubert@urbane-konzepte.de
www.urbane-konzepte.de

und Kommunen. Diese sind als Erfahrungs- und Handlungsraum die entscheidenden Akteure für politische und gesellschaftliche Veränderungsprozesse. Städte und Kommunen wirken mit ihrem eigenen Fuhrpark als Vorreiter und Vorbild für nachhaltigere Formen von Mobilität, für die Sichtbarmachung von neuen Mobilitätskonzepten im Alltag. Fraglich ist aber, ob Kommunen generell auch als Anbieter in den Markt einsteigen sollten oder ob sie vorrangig ihre Aufgabe darin sehen, gute und zuverlässige Rahmenbedingungen zur Förderung und Etablierung von (Elektro-)Mobilitätsangeboten und die dafür notwendige Infrastruktur zu schaffen.

Dass ein solcher Wandel in der Mobilitätskultur nicht nur vernünftig wäre, sondern auch an gesellschaftlichen Trends ansetzt, zeigen die steigenden Mitgliederzahlen der CarSharing-Anbieter,¹⁴¹ der Zuwachs bei den Radwegeanteilen im Modal Split vieler Städte¹⁵¹ und die Zunahme »autofreier« großstädtischer Haushalte, vor allem in der jüngeren Generation.¹⁶¹ ♦

Frankfurt 2050 – Wohnen und Arbeiten in der grünen, autofreien Stadt

Melanie Gärtner malt sich
einen Tag im Leben unserer Enkel aus

Weiträumige Grünflächen, Versorgung mit regionalen Produkten und Straßenverkehr ohne Autos – nur Träumerei oder realistische Vision einer Großstadt der Zukunft? Während Wissenschaftler an Konzepten tüfteln, hat die Journalistin Melanie Gärtner einen Blick in die Glaskugel gewagt. Eine alltägliche Geschichte mitten aus dem Leben im Frankfurt des Jahres 2050.



Sarah stellt den Saft auf den Tisch und verschränkt mahnend die Arme vor der Brust. Sie seufzt. Jeden Morgen ist es dasselbe. Anne spielt mit dem Löffel und Tom nörgelt an seinem Frühstück herum. »Wir haben Frühjahr, Tom, da sind die Äpfel noch nicht reif. Warum machst du nicht die leckeren Erdbeeren ins Müsli?« Sarah streicht ihrem kleinen Morgenmuffel aufmunternd durch das Haar. »Und Anne, trink deinen Kakao aus, ihr müsst bald los.« Dass Tom nun unbedingt Äpfel will, ist eher schlechte Laune als echter Mangel. Denn die Auswahl an Früchten ist zu dieser Jahreszeit schließlich groß genug. Sarah öffnet das Fenster zum Hängergarten an der Hausfassade, pflückt ein paar frische Erdbeeren und legt sie Tom auf den Frühstücksteller. Sie nimmt ihm seinen Trotz nicht krumm. Als sie selbst so alt war wie Tom, hätte sie sich sicherlich auch beklagt. Damals war es normal, dass alles jederzeit und überall zur Verfügung stand. Unmengen an Energie wurden damals aufgewendet, um Lebensmittel von einem Teil der Welt auf den nächsten zu verschiffen. Dabei war das Zeug künstlich hochgezüchtet, voll von chemischen Stoffen und genetisch verändert. Die Folgen für Mensch und Umwelt hatten sich erst Jahrzehnte später gezeigt. Seitdem hat der Trend sich geändert, und wie viele andere Eltern versucht auch Sarah, ihre Kinder anders zu erziehen. Klar, auch bei ihr kommen ab und an importierte Lebensmittel auf den Tisch. Und einmal im Monat ein bisschen Fleisch will sie ihren Kindern nicht verwehren. Doch das ist die Ausnahme. In der Regel kauft sie regional und auch nur das, was an Obst und Gemüse gerade wächst. Eigentlich ist das für die Kinder auch

absolut in Ordnung. Nur heute hat Tom wohl schlecht geschlafen und lässt seine Laune am Frühstück aus.

von **Melanie Gärtner**

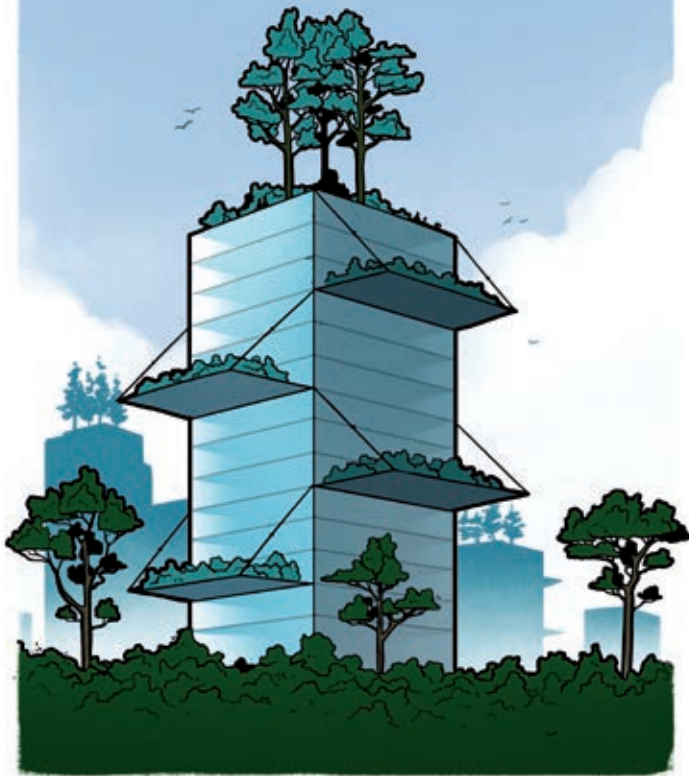
Soziale Verantwortung

Sarah ist 42 Jahre alt und arbeitet als wissenschaftliche Beraterin für nachhaltige Stadtentwicklung. Ihr Job ist gefragt, denn die Verbesserung von Lebensqualität und Ressourceneffizienz ist international von Bedeutung. Besonders die großen Städte in Asien haben Interesse, an der Nachhaltigkeit ihrer Strukturen zu arbeiten. An Aufträgen mangelt es Sarah daher nie. Ein Glück, dass die Kinder so gut betreut werden, während sie im Büro ist.

Sarah geht in die Küche und schneidet das Brot in Scheiben. Es sind zwar Schullferien, aber der nachbarschaftliche Gemeinschaftsverein der Senioren hat ein großartiges Ferienprogramm mit tollen Aktivitäten und Ausflügen auf die Beine gestellt. Den Rentnern im Viertel hat man hier ohnehin viel zu verdanken. Sie übernehmen die soziale Betreuung, und auch die Pflege der öffentlichen Gärten liegt in ihrer Hand. Nachdem 2023 das Rentensystem kollabiert war und die Bundesrepublik die große Sozialreform eingeleitet hat, ist die Lebensgrundlage durch ein Mindesteinkommen gesichert. Die Älteren, die dazu gesundheitlich in der Lage sind, können sich für das Gemeinwohl einsetzen und unterstützen die wirtschaftende jüngere Generation durch ihren sozialen Einsatz.

Transport jenseits der Straße

Sarah öffnet den Kühlschrank und greift nach dem Lieblingsaufstrich der Kinder. Die Lebensmittel liegen



frisch und appetitlich in ihren Schalen. Sarah lässt den Blick kurz über den Bestand im Kühlschrank schweifen. Ja, alles da. Die nächtliche Lieferung war vollständig. Jede Nacht werden die Nahrungsmittel direkt ins Haus geliefert. Neben den Wasser- und Gasleitungen verläuft nun auch ein großer Teil des Warentransports unter der Erdoberfläche. Die Lieferungen werden mit Druckverfahren durch ein unterirdisches Rohrsystem gepresst. Sarahs Haushalt hat einen Anschluss, so dass sie ihre Bestellung nur herausnehmen muss, wie aus einem Briefkasten. Auch die Lebensmittel werden in Versandkapseln vom lokalen Versorgungszentrum direkt zu ihr nach Hause geschickt. Die Versorgungszentren bekommen ihre Waren von den lokalen Erzeugern aus dem Umland. Güter aus anderen Stadtteilen, Regionen oder Ländern werden nachts über die nationalen Bahnlinien befördert, die tagsüber für den Personenverkehr genutzt werden. Sarahs Kühlschrank ist auf einen monatlichen Ernährungsplan programmiert und bestellt das, was fehlt, direkt beim Versorgungszentrum. Da die Lebensmittel in passenden Schalen transportiert werden, fällt kein Verpackungsmüll an. Und wenn doch etwas entsorgt werden muss, wird dies durch das Liefersystem direkt in die Biogascontainer oder Wiederaufbereitungsanlagen geschickt. Sarah schmunzelt. Streitigkeiten darum, wer den Müll rausbringen muss, kennt sie nur noch aus Kindertagen.

Die elektromobile Stadt

Sarah packt gerade die Brote in die selbstkühlenden Lunchboxen, als es klingelt und Anne jubelnd zur Tür stürmt. Claudia, eine Seniorin aus dem Nachbarhaus, holt die Kinder zum Ausflug ab. Die Seniorengruppe hat eine Fahrt zum virtuellen Labyrinth organisiert, einem Vergnügungspark in der Nachbarregion. Die kleine Anne freut sich schon seit Tagen auf diesen Ausflug, denn ausnahmsweise fahren sie heute nicht mit der Bahn, sondern mit dem Auto. Sarah steckt den Kin-

dern die Brote in die Taschen, drückt ihnen noch einen Kuss auf die Wange und sieht zu, wie sie an Claudias Hand zum Aufzug gehen.

Sarah schenkt sich einen Kaffee ein, geht zum Fenster und schaut zu, wie die drei hinter den Wasseraufbereitungsteichen vor dem Haus in den Kleinbus steigen. Eigentlich ist der Autoverkehr in der Innenstadt nur für Krankentransporte, Notfalleinsätze und Sonderfahrten freigegeben. Alle anderen müssen Citymaut zahlen. Das Ferienprogramm der Kinder zählt aber zu den sozialen Aktivitäten der Nachbarschaftsgemeinschaft und ist mautbefreit. Für alle anderen stehen Fahrzeuge im nächstgelegenen Autopark zur Verfügung, der mit der Straßenbahn einfach zu erreichen ist. Die Autos sind dort mit dem Stromnetz verbunden und funktionieren, wenn sie gerade nicht gebraucht werden, als Energiespeicher für die Ausschüttungen aus den Windparks.

Leben im Stadtteil

Sarah erinnert sich an die Zeit, als sie als Studentin nach Frankfurt gekommen war. Die Bundesrepublik hatte hart darauf hingearbeitet, sich mit atomfreier Energie zu versorgen, und es zum großen Ziel erklärt, den urbanen Verkehr emissionsfrei zu gestalten. Nachdem nach jahrelangen Debatten endlich der Nationale Radverkehrsplan verabschiedet worden war, hatten Frankfurts Bürger sich in einer Abstimmung dazu entschlossen, die Innenstadt autofrei zu halten. In den Jahren danach hatte sich die Stadt sehr verändert. Für Sarah als angehende Stadtplanerin war das sehr spannend gewesen. Das gesamte Stadtgebiet wurde zur Umweltzone erklärt, in der nur E-Autos fahren durften. Die Straßen wurden zu komfortablen Fahrradwegen umgebaut und Parkplatzflächen in Grünanlagen umfunktioniert. Ein Netz an geräuschlosen, elektrischen Straßenbahnen durchzieht seitdem die Stadt. Dieses gut ausgebaute Verkehrssystem und die Einführung der Citymaut haben es über die Jahre hinweg sehr unattraktiv gemacht, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Dies ist auch gar nicht notwendig, denn in den Subzentren gibt es flächendeckend all das, was man zum Leben braucht: Schulen, Krankenhäuser, Versorgungszentren. Alles in Reichweite, so dass



Die Autorin



Melanie Gärtner, 32, studierte Ethnologie und Journalistik. Sie lebt in Frankfurt und schreibt als Fachjournalistin über Wissenschaftsthemen. Zur Arbeit fährt sie am liebsten mit dem Fahrrad und wünscht sich für die Zukunft vor allem gut ausgebaute Radwege.

mail@m-eilenweit.de
www.m-eilenweit.de

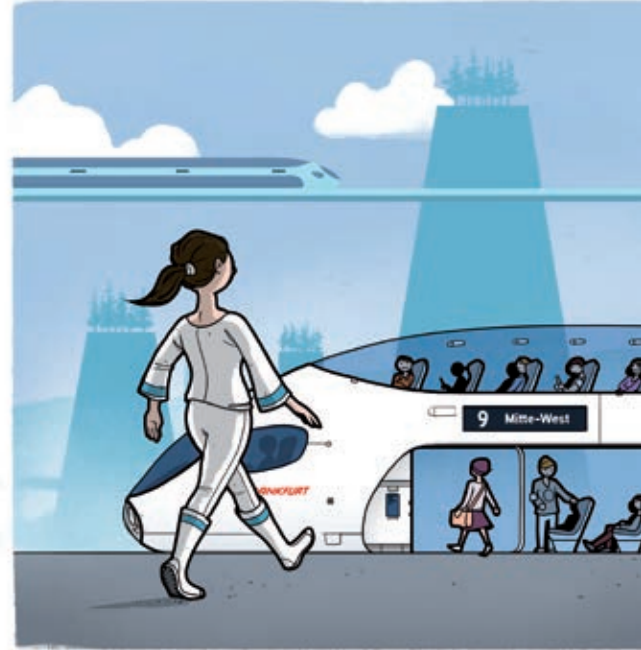
Sarah zu Fuß, mit dem E-Bike oder mit der Bahn problemlos zurechtkommt. Autos sind nur für besondere Gelegenheiten interessant. Die Fahrzeuge bewegen sich dann voll automatisiert, um den Strom möglichst effizient zu nutzen. Es ist Monate her, dass Sarah das letzte Mal in einem Auto gesessen hat. Normalerweise fährt sie mit der Straßenbahn zur Arbeit, und wenn sie genug Zeit hat, legt sie den ganzen Weg mit dem E-Bike zurück. Das ist schließlich gut für die Figur.

Kommunizieren ohne Geräte

Eine Vibration reißt Sarah aus den Gedanken. Ihr Chef möchte sie sprechen. Sarah trägt ihren Chip immer hinters Ohr geklemmt. So ist sie mit dem System verbunden, hat die Hände frei und kann kommunizieren, ohne ein Gerät dazu benutzen zu müssen. Einige ihrer Kollegen haben sich den Chip unter die Haut setzen lassen, aber Sarah ist gegen solche Implantate. »Ja, ich denke, das kann ich schaffen. Ich fahre gleich los«, sagt Sarah während sie sich schon die Haare zu-rechtmacht und nach den Schuhen greift. Die Kollegen in Bangkok haben angefragt, ob die virtuelle Konferenz um eine Stunde vorverlegt werden könnte. So vernetzt, wie Sarah mit ihren internationalen Partnern arbeitet, ist es wichtig, sich regelmäßig auszutauschen und abzusprechen. Natürlich ist es manchmal sinnvoll, selbst vor Ort zu sein und sich ein Bild von der Situation zu machen. Trotzdem hat ihr Institut die Fernreisen auf die andere Seite der Welt so weit eingeschränkt wie möglich. Jedem Unternehmen steht seit 2032 nur ein gewisser Prozentsatz der nationalen Emissionsrate zur Verfügung. Der CO₂-Ausstoß, der darüber hinausgeht, wird teuer bezahlt, so dass sich ihr Institut bemüht, nicht unbedingt notwendige Flugreisen einzuschränken. Obwohl der Widerstand gegen solche Restriktionen anfangs groß war, ist es den wenigsten Unternehmen zum Nachteil geworden. Die virtuellen Begegnungsräume haben sich stark entwickelt, so dass es möglich ist, sich über tausende von Kilometern hinweg zu treffen und das Gefühl zu haben, man sitzt beieinander. Der angenehme Nebeneffekt ist außerdem, findet Sarah, dass sie die wenigen Geschäftsreisen nun wirklich genießen kann. In ihren Anfangsjahren ist sie wie viele ihre akademischen Kollegen auf bis zu 15 internationale Flüge im Jahr gekommen. Seitdem sie nicht mehr als vier Mal im Jahr fliegen muss, ist sie wesentlich entspannter und kann sich besser auf andere Aspekte ihrer Arbeit und ihre Familie konzentrieren.

Eilig rafft Sarah ihre Unterlagen zusammen, zieht die Jacke an und geht aus dem Haus. Das System zeigt

ihr über den Chip an, wo das nächste verfügbare E-Bike geparkt ist und bucht zugleich die kleine Nutzungsgebühr ab. Sie hat seit Jahren kein eigenes Rad mehr, sondern nutzt das Bike-Sharing. Da muss sie sich nicht um die Wartung kümmern. Es gibt nämlich fast nichts, was sie mehr hasst, als Reifen zu flicken. Eilig schwingt sie sich auf das nächstgelegene Rad, startet zur Unterstützung den Motor und saust zur nächsten Haltestelle. Nur wenige Minuten später steigt sie in die Straßenbahn. Sarah lässt sich neben einer Frau mit Kinderwagen nieder, streckt die Beine aus und geht nochmal die Punkte durch, die sie in der anstehenden Besprechung mit den Kollegen in Bangkok klären möchte.



Vernetzter Verkehr

Das Straßenbahnnetz verbindet alle Stadtteile mit der Stadtmitte. Die einzelnen Subzentren in den Peripherien sind wie ein Spinnennetz umlaufend miteinander verbunden. Die Bahnen kommen so häufig, dass Sarah an einer Haltestelle nie länger als drei Minuten warten muss. So ist es kein Problem, sich in der ganzen Stadt zu bewegen. Das Gefühl von unbegrenzter Mobilität, das früher viele Leute mit dem Auto verbunden hatte, ist in der elektromobilen Stadt auch ohne eigenes Fahrzeug ganz alltäglich. Die Bahnen fahren auch in der Nacht und binden selbst entlegene Siedlungen der Region in das Verkehrsnetz mit ein.

Nahezu geräuschlos schwebt die Bahn durch die Stadt. Immer wieder bleibt Sarahs Blick an den Hausgärten hängen, die die gläsernen Fassaden schmücken. Zu dieser Zeit des Jahres grünt es überall. Manche Häuser scheinen von oben bis unten mit Blüten bedeckt. Die Stadt ist zwar dicht bebaut, aber die Begrünung der Gebäude und die Nutzung der Freiflächen für Gärten und Parkanlagen machen das Stadtbild lebendig und geben ihm einen organischen Charakter. Sarah blinzelt in die Sonne, als sie aus der Bahn aussteigt. Mal sehen, wie weit die Kollegen in Bangkok seit der letzten Besprechung gekommen sind. Wäre doch schön, wenn auch sie ihren Traum von einer grünen Stadt umsetzen könnten. ◆

Visionen des urbanen Transports in den Megacities der Zukunft

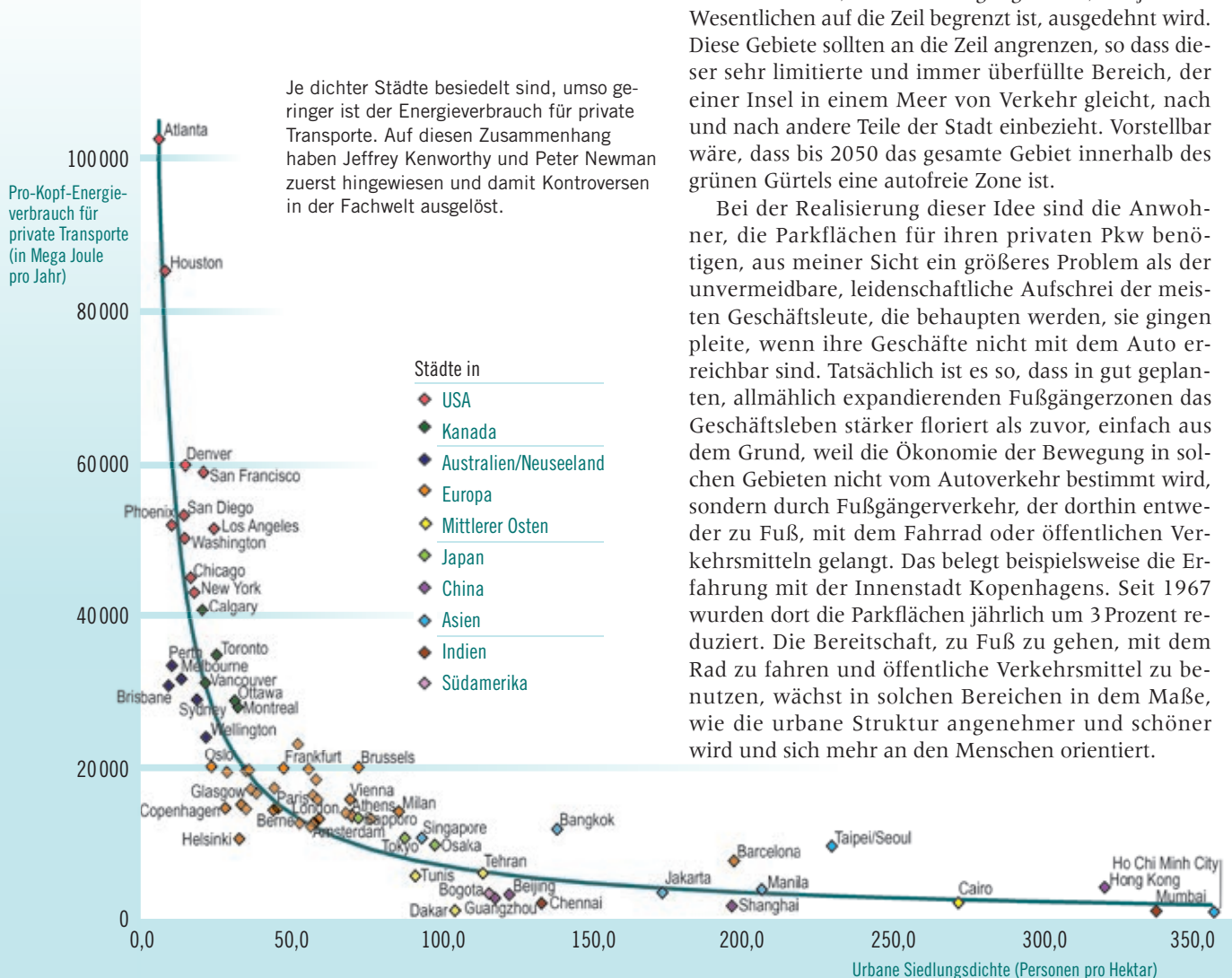
Für Jeffrey Kenworthy ist Stau-Kontrolle die größte Herausforderung



Hardy: Herr Kenworthy, Sie beschäftigen sich seit Jahren mit der nachhaltigen Entwicklung von Megacities und insbesondere mit dem urbanen Transport. Wie realistisch ist es aus Ihrer Sicht, dass Frankfurt 2050 eine autofreie Stadt ist?

Jeff Kenworthy: Das ist aus meiner Sicht unrealistisch. Ich meine jedoch, wir sollten als Gesellschaft sicher erwarten können, dass die Fußgängerzone, die jetzt im Wesentlichen auf die Zeil begrenzt ist, ausgedehnt wird. Diese Gebiete sollten an die Zeil angrenzen, so dass dieser sehr limitierte und immer überfüllte Bereich, der einer Insel in einem Meer von Verkehr gleicht, nach und nach andere Teile der Stadt einbezieht. Vorstellbar wäre, dass bis 2050 das gesamte Gebiet innerhalb des grünen Gürtels eine autofreie Zone ist.

Bei der Realisierung dieser Idee sind die Anwohner, die Parkflächen für ihren privaten Pkw benötigen, aus meiner Sicht ein größeres Problem als der unvermeidbare, leidenschaftliche Aufschrei der meisten Geschäftsleute, die behaupten werden, sie gingen pleite, wenn ihre Geschäfte nicht mit dem Auto erreichbar sind. Tatsächlich ist es so, dass in gut geplanten, allmählich expandierenden Fußgängerzonen das Geschäftsleben stärker floriert als zuvor, einfach aus dem Grund, weil die Ökonomie der Bewegung in solchen Gebieten nicht vom Autoverkehr bestimmt wird, sondern durch Fußgängerverkehr, der dorthin entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln gelangt. Das belegt beispielsweise die Erfahrung mit der Innenstadt Kopenhagens. Seit 1967 wurden dort die Parkflächen jährlich um 3 Prozent reduziert. Die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen, mit dem Rad zu fahren und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, wächst in solchen Bereichen in dem Maße, wie die urbane Struktur angenehmer und schöner wird und sich mehr an den Menschen orientiert.





So wie hier in Montreal könnte die verkehrsberuhigte Stadt der Zukunft aussehen. Ganz anders in Peking, wo 5,5 Millionen Autos um 800 000 Parkplätze kämpfen.

Aber die autofreien Bereiche innerhalb Frankfurts müssen bis 2050 nicht nur auf den Bereich innerhalb des grünen Gürtels limitiert sein. Man kann sich kleinere, aber bedeutsame Fußgängerzonen im ganzen Stadtgebiet vorstellen, eventuell im Umkreis der Haupteinkaufsgebiete oder der öffentlichen Einrichtungen. Montreal hat beispielsweise einige wunderbare Fußgängerbereiche in der Innenstadt geschaffen ■.

Ich denke, wir können auch erwarten, dass die Zahl der verkehrsberuhigten Straßen zunehmen wird und diese gänzlich autofreien Bereiche ergänzen. Das würde bedeuten, dass mehr Straßen den Charakter von beispielsweise der Leipziger Straße haben. Vorstellbar sind auch Hauptstraßen, die von vier auf zwei Spuren reduziert werden, um für eine neue Straßenbahnlinie Platz zu machen. Die Berliner Straße in Offenbach hat im Zuge der Verkehrsberuhigung breitere Bürgersteige und Radwege auf beiden Straßenseiten erhalten und ist dadurch auch optisch attraktiver geworden. Der Teil der Friedberger Landstraße, der sich vom Börneplatz bis zum Hessendenkmal erstreckt, war ein sechsspuriger Verkehrskanal. Dann wurden die mittleren Spuren für die Straßenbahn und den Bus für den öffentlichen Nahverkehr zurückerobert. Ebenso hat die neue Straßenbahnlinie 18 dafür gesorgt, dass die Friedberger Landstraße für den Verkehr von der Fachhochschule stadtauswärts zu einem viel attraktiveren und ausbalancierten Transportkorridor geworden ist. Solche Projekte sollten bis 2050 zugenommen haben.

Darüber hinaus rechne ich mit einer signifikanten Abnahme des Besitzes von privaten Pkws, weil die Frankfurter Stadtbewohner in Zukunft auf mehr Car-Sharing-Systeme, auch dynamische wie »Drive-Now« und »Car-2-Go«, zugreifen werden können. Eben-

so werden integrierte Mobilitätspakete, die Fahrräder, elektromobile Fahrzeuge und das öffentliche Nahverkehrssystem zu einem nahtlosen Ganzen zusammenfügen und die von ausgereiften IT-Systemen unterstützt werden, dazu führen, dass Mobilitätsoptionen für die Menschen viel klarer und unmittelbarer werden. Das Auto wird nicht mehr das erste Mittel der Wahl sein, sondern lediglich eine von vielen Optionen, die dem jeweiligen Weg und Zweck angepasst sind. Der schrittweise Übergang zu menschenfreundlicheren, weniger Auto dominierten öffentlichen Plätzen wird dazu führen, dass es nicht mehr als notwendig empfunden wird, ein eigenes Auto zu besitzen. Ebenso die zunehmende Nutzung von Pedelecs, vor allem durch ältere Menschen, die jetzt schon zu beobachten ist, und die Ausdehnung des öffentlichen Verkehrssystems hin zu mehr U-Bahnen, Straßenbahnen und vermutlich Busspuren. All dies wird auch dazu führen, dass mehr Menschen es akzeptieren, Fußgängerbereiche auf größere Flächen des Stadtgebiets auszudehnen.

Hardy: Welche zukünftigen Entwicklungen finden Sie am schwierigsten zu prognostizieren?

Jeff Kenworthy: Das größte und dringendste Problem im städtischen Transport weltweit, das niemand bisher in der Lage war zu lösen, ist die Vermeidung von Verkehrsstaus im gesamten Stadtgebiet. Vorherzusagen, wie und wann dieses fundamentale Problem gelöst sein wird, ist gewissermaßen die Eine-Million-Dollar-Frage im urbanen Transport.

Es gibt nur zwei Möglichkeiten, die Hauptinfrastruktursysteme zu managen. Entweder mit einem Angebot, das die Nachfrage übersteigt, oder mit einer

Steuerung der Nachfrage, so dass sie einem begrenzten Angebot angepasst wird. In den vergangenen 80 Jahren hat man weltweit fleißig daran gearbeitet, die Nachfrage im Verkehrsbereich durch die Bereitsstellung von immer mehr Flächen für Straßen zu bewältigen. Das hat aber offensichtlich nirgendwo funktioniert.


Gemeinsam mit einem Kollegen habe ich mich kürzlich in einem Artikel mit dem Thema beschäftigt. Der Titel: »Congestion Offsets. Transforming Cities by Letting Buses Compete« (Stau-Ausgleich. Städte verwandeln, indem man die Konkurrenz von Bussen zulässt). Wir wählen einen Ansatz für die Kontrolle von Staus, der sich fundamental von der Einführung von Mautgebühren unterscheidet, weil wir das Straßensystem nicht als einen Markt betrachten, der durch Kauf und Verkauf gesteuert wird. Wir betrachten das Straßensystem als Allgemeingut, das angemessen reguliert werden muss, um Staus zu vermeiden. Zurzeit nehmen Autos einen viel größeren Anteil der Straße in Anspruch, als ihnen zugestanden werden sollte.

Zu einem bestimmten Zeitpunkt werden die Städte gezwungen sein, das Stau-Problem zu lösen. Man wird dazu bestimmte Formen der ökonomischen Abschreckung in Kauf nehmen müssen, flankiert von Maßnahmen, die alternative Optionen attraktiver machen. Dazu gehören deutlich bessere und häufiger verkehrende öffentliche Transportmittel und sichere, gut ausgebaut Rad- und Fußwege.

Vorherzusagen, wann und wie die Städte weltweit mit einer systematischen Stau-Kontrolle umgehen und erstklassige Alternativen zum Auto bereitstellen werden, ist das für mich am schwierigsten zu lösende Problem. Aber das ist vermutlich die wichtigste Aufgabe, mit der sich die Verkehrspolitik beschäftigen muss.

Hardy: Mit Ihren Kollegen Peter Newman haben Sie internationale Metropolregionen verglichen und den Einfluss der Siedlungsdichte auf den Energieverbrauch untersucht. Was sind Ihre wichtigsten Empfehlungen für die Zukunft?

Jeff Kenworthy: Es ist völlig klar: Je dichter die Städte besiedelt sind, desto weniger Energie muss pro Kopf

für den privaten Transport aufgewendet werden. Wir haben dazu eine inzwischen berühmte Grafik erstellt , die seit vielen Jahren schon viele als falsch zu entlarven versucht haben. Wir haben selbst drei Jahre mit einem Doktoranden daran gearbeitet, um zu sehen, ob wir sie revidieren müssen, indem wir den Faktor für die Siedlungsdichte eliminiert und versucht haben, die Kurve anders zu erklären. Aber egal aus welchem Winkel wir es betrachtet haben, egal welche statistischen Methoden wir benutzt haben, die Siedlungsdichte ist der wichtigste Faktor bei der Erklärung von Variationen im Gebrauch von Autos und nachfolgenden Transport-Energie-Aufwendungen in den Städten.

Die gleiche Geschichte gilt für Nachbarschaften und Stadtteile. Wenn man sich von einer Makro-Ebene des gesamten Stadtgebiets auf die Mikro-Ebene von Stadtteilen oder Nachbarschaften bewegt, kommen mehr Faktoren ins Spiel, die individuelle Entscheidungen im Transport erklären. Aber kollektiv betrachtet, in jeder etwas detaillierteren Studie innerhalb einer Stadt, sei es nun Paris, Sydney oder San Francisco, bekommt man im Wesentlichen dieselbe Energiekurve: In den jeweils dichtest besiedelten Nachbarschaften innerhalb jeder urbanen Region sind Aufwendungen für Transportenergie pro Person am geringsten, wohingegen sie in den am wenigsten dicht besiedelten Bereichen am höchsten sind.

In Bezug auf politische Entscheidungen ist es also wichtig, dass Städte sich fokussierter und kompakter entwickeln, mit Zentren gemischter Nutzungen innerhalb ihrer urbanen Struktur. Solche Zentren können im Umkreis von Bahnhöfen als Knotenpunkte liegen oder als lineare »Zentren« entlang moderner Straßenbahnlinien, die häufiger innerhalb eines Kilometers halten. Innerhalb solcher Zentren wird sich die gesamte Mobilitätskultur an Fußgängern, Radfahrern und öffentlichem Verkehr orientieren. Solche Zentren sind der Fokus für ein spinnennetzartiges Hochfrequenz-Netzwerk von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Fahrgästen erlauben, in alle Richtungen der Region zu gelangen. Das macht nicht nur die Menschen, die in diesen Regionen leben und arbeiten, vom Auto unabhängiger. Solche Zentren können auch weniger dicht besiedelten Stadtteilen Leben einhauchen. Auch die dortigen Bewohner sind weniger auf das Auto angewiesen, weil sie nun mit dem Fahrrad oder mit der Straßenbahn wenige Haltestellen entfernte Geschäfte, Büros, städtische Einrichtungen, soziale und Freizeitaktivitäten erreichen können. Und die Qualität des öffentlichen Raums wird nicht mehr von Autos dominiert. Diese Zentren werden für Menschen gebaut, nicht für Autos. Sie werden grün sein, attraktiv, pulsierend, farbenfroh und menschenfreundlich. Orte, an denen Menschen bereitwillig eine kommunale, unterstützende und interaktive städtische Lebensweise entwickeln. ◆

Die Fragen stellte Anne Hardy.

Zur Person



Prof. Dr. Jeffrey Kenworthy ist Professor für Sustainable Cities an der Curtin University in Perth, Australien. Er verbringt einen mehrjährigen Forschungsaufenthalt in Europa und ist derzeit an der Goethe-Universität und der Fachhochschule Frankfurt als Gastprofessor

tätig. Kenworthy ist ein international anerkannter Experte zur Bedeutung von Siedlungsstrukturen für nachhaltige Stadtentwicklung. Bekannt wurde er durch den Vergleich internationaler Metropolregionen hinsichtlich des Einflusses der Siedlungsdichte auf den Energieverbrauch. Die Bücher und Zeitschriftenartikel, die er mit seinem Kollegen Prof. Peter Newman veröffentlichte, belebten die internationale Debatte.

kenworthy@em.uni-frankfurt.de

Literatur

^{1/1} Bradley, M. and Kenworthy, J. (2012) *Congestion offsets: Transforming cities by letting buses compete* World Transport Policy and Practice 18 (4), 46–69.

Unterwegs in physischen und virtuellen Welten

Beeinflussen Smartphone und Tablet das Mobilitätsverhalten?

Können wir uns Wege sparen, weil wir immer mehr Aktivitäten in virtuelle Welten verlagern? Die Forschung konnte das bisher nicht bestätigen. Neue Kommunikationstechnologien führen aber zu einer stärkeren Durchdringung der physischen und der realen Welt. Das führt dazu, dass wir unsere Zeit noch effizienter nutzen können – im Zug arbeiten, im Wartezimmer einkaufen oder während eines Vortrags unsere Mails checken.

Physische und virtuelle Mobilität – dieses Begriffspaar bringt zum Ausdruck, dass Menschen nicht nur in konkreten Räumen unterwegs sein können. Vielmehr können wir uns an »Orten« wie dem World Wide Web aufhalten, dort unseren alltäglichen Beschäftigungen nachgehen oder auch andere Menschen treffen. Fast zwangsläufig drängt sich die Frage auf, ob es dabei nicht zu einer Umverteilung von Aktivitäten von der einen in die andere Welt kommt.

Welche Effekte können eintreten, wenn Aktivitäten sowohl an physischen als auch an virtuellen Orten möglich sind? Von dieser Frage ausgehend formulierte der israelische Geograph Ilan Salomon bereits Mitte der 1980er Jahre ein Konzept, mit dem er die möglichen Auswirkungen moderner Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) auf das individuelle Mobilitäts- und Verkehrsverhalten beschrieb. Salomon unterschied Substitution, Komplementarität, Modifizierung und Neutralität und brachte damit die Annahme zum Ausdruck, dass die Nutzung von IKT physische Wege ersetzen kann, möglicherweise auch zur Entstehung zusätzlicher Wege führt, räumliche und zeitliche Wegemuster verändert oder aber einfach ohne Auswirkungen bleiben kann (Salomon 1986).



Online-Shopping reduziert nicht die realen Ladenbesuche

von
Barbara Lenz

Einen besonderen Hype erlebte in der Folge die Annahme, virtuelle Mobilität werde physischen Verkehr in signifikantem Umfang ersetzen. Der Mythos von der Substitution des Verkehrs durch IKT-Nutzung (Lenz 2011) fand seinen Nährboden in Arbeiten, die das Ende der Entfernungen (»death of distance«, Cairncross 1997) verkündeten und dadurch die Hoffnung schürten, IKT könnten substantziell zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen. Sehr bald allerdings zeigte sich, dass weder Telearbeit noch Online Shopping einen nennenswerten Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens leisten würden. Verschiedene Untersuchungen entdeckten sogar Anzeichen dafür, dass IKT-Nutzung die physische Mobilität eher stimuliert, anstatt sie zu ersetzen (Andreev et al. 2010). Jüngere Arbeiten zur verkehrlichen Wirkung des elektronischen Handels beispielsweise haben gezeigt, dass von eindeutigen Wirkungen kaum die Rede sein kann (Lenz et al. 2013). So konnte auf der Grundlage repräsentativer Befragungsdaten nachgewiesen werden, dass Online-Shopping das Verkehrsaufkommen nicht messbar reduziert. Vielmehr kauft nur etwa ein Drittel der Online-Käufer weniger in einem Ladengeschäft ein, gleichzeitig gehen aber etwa ein Drittel der E-Shop-Nutzer häufiger zum Einkaufen.

Ernüchterung auf der einen Seite – Neubesinnung auf der anderen: So wird immer häufiger die Frage gestellt, ob Substitution, Komplementarität, Modifizierung und Neutralität heute noch die richtigen Kategorien sind, wenn es darum geht, die Auswirkungen der IKT-Nutzung zu beschreiben. Denn möglicherweise resultiert die wesentliche Wirkung der IKT-Nutzung nicht daraus, dass Aktivitäten vom physischen in den virtuellen Raum verlagert werden (und gegebenenfalls auch wieder zurück), sondern daraus, wie sich die Aus-



führung von Aktivitäten im physischen Raum unter dem Einfluss der IKT-Nutzung verändert. Die Möglichkeit des »anytime – anywhere« hat zur Folge, dass die Ausführung einer ganzen Reihe von Aktivitäten nicht mehr an einen bestimmten Ort gebunden ist.

Die Fragmentierung von Raum und Zeit

Ein immer größer werdender Anteil von Aktivitäten, die auf Information und Kommunikation beruhen, erlaubt eine räumliche und zeitliche Trennung in einzelne Schritte. Couclelis (2000) umschreibt diese Entwicklung mit dem Terminus »Fragmentierung« und differenziert drei Ebenen. IKT erlauben eine räumliche Fragmentierung, womit gemeint ist, dass die Ausführung von Aktivitäten nicht mehr an Orte mit bestimmten Eigenschaften gebun-

den ist. Heute ist es möglich, am Arbeitsplatz, zu Hause oder unterwegs im Zug berufliche Arbeit zu erledigen. Die räumliche Flexibilität geht Hand in Hand mit zeitlicher Flexibilität. So haben beispielsweise Online-Shops 24 Stunden an allen Tagen des Jahres geöffnet. Zum anderen können zuvor durchgängige Handlungen mithilfe der IKT in eine Sequenz von Teil-Aktivitäten unterteilt werden. Schließlich sind Aktivitäten nicht länger an eine bestimmte Art und Weise der Ausführung gebunden. Sie können dank der IKT sowohl auf einem physischen Weg oder aber durch einen Kommunikationsvorgang erledigt werden. Couclelis nennt dies modale Fragmentierung.

Aus einer intuitiven Perspektive heraus scheint das Fragmentierungskonzept einen ausgezeichneten Ansatzpunkt zu bieten, um die Veränderung von Aktivitäten durch IKT-Nutzung, und daraus im Weiteren abgeleitet die verkehrliche Wirkung zu verstehen. Der empirische Nachweis ist jedoch ausgesprochen schwierig. In allen Untersuchungen, die das Fragmentierungskonzept als Ausgangspunkt gewählt haben, konnte zwar eine Fragmentierung, insbesondere der Arbeit, beobachtet werden. Allerdings blieb ungeklärt, welchen Anteil die IKT-Nutzung an den Verhaltensänderungen hat und welche verkehrlichen Konsequenzen daraus resultieren. Völlig zu Recht wird dabei der ausschließlich instrumentelle Charakter von IKT betont. IKT sind die Begünstiger (facilitators) von Fragmentierung, aber sie determinieren sie nicht (Hubers et al. 2011).

Die Zeit verdichten

Mit Blick auf die Veränderung von Aktivitäten spielt neben der Fragmentierung auch die Parallelisierung eine erhebliche Rolle. Grundsätzlich ist das Phänomen der parallelen Ausführung von Aktivitäten vor allem im Zusammenhang mit der Nutzung von Medien schon länger bekannt (Jäckel/Wollscheid 2003) – das Paradebeispiel ist das Fernsehen beim Bügeln: Durch die Nebenaktivität »Fernsehen« wird die Hauptakti-

vität »Bügeln« attraktiver, aber die Fernsehzeit wird zugleich effizienter genutzt. Paralleltätigkeiten können deswegen als Rationalisierungsstrategien verstanden werden, mit denen versucht wird, Zeit zu verdichten (Neverla 1991). Mit der Verfügbarkeit von mobilen IKT, insbesondere dem Smartphone, ist dies zum Alltag geworden, da nunmehr nahezu ortsunabhängig Informations- und Kommunikations-basierte Aktivitäten möglich sind. Mit der gleichzeitig parallelisierten und fragmentierten Ausübung von Aktivitäten ist ein ausgesprochen hohes Maß an Effizienzsteigerung der individuellen Zeitverwendung erreicht worden. Auf die Frage, ob davon auch das Mobilitätsverhalten betroffen ist, gibt es derzeit keine gesicherte Antwort. Es wäre auf jeden Fall höchst spekulativ und ohne genau-



Literatur

- Andreev, Pavel; Salomon, Ilan; Pliskin, Nava (2010) *Review: State of tele-activities* Transportation Research Part C 18 (1), S. 3-20.
- Cairncross, Frances (1997) *The death of distance. How the communication revolution is changing our lives* Boston.
- Couclelis, Helen (2000) *From Sustainable Transportation to Sustainable Accessibility: Can We Avoid a New Tragedy of the Commons?* In: Janelle, D. G.; Hodge, D. C. (Hrsg.) *Information, Place and Cyberspace* Berlin, Heidelberg, S. 341 – 356.
- Hubers, Christa; Schwanen, Tim; Dijst, Martin (2008) *ICT and temporal fragmentation of activities: An analytical framework and initial empirical findings* Tijdschrift voor economische en sociale geografie 99 (5), S. 528 – 546.
- Lenz, Barbara (2011) *Verkehrsrelevante Wechselwirkungen zwischen Mobilitätsverhalten und Nutzung von IuK-Technologien* Informationen zur Raumentwicklung 11, S. 609 – 618.
- Lenz, Barbara; Köhler, Katja; Krause, Wencke (2013) *Changes in shopping behavior due to e-commerce? An empirical study based on panel data* Netcom (eingereicht).
- Metz, David (2010) *Saturation of Demand for Daily Travel* Transport Reviews 30 (5), S. 659 – 674.
- Millard-Ball, Adam; Schipper, Lee (2011) *Are we reaching peak travel? Trends in passenger transport in eight industrialized countries* Transport Reviews 31 (3), S. 357 – 378.
- Neverla, Irene (1991) *Fernsehen als Medium einer Gesellschaft in Zeitnot. Über »Zeitgewinn« und »Zeitverlust« durch Fernsehnutzung* In: Media Perspektiven 3, S. 194 – 205.
- Salomon, Ilan (1986) *Telecommunications and Travel Relationships: a Review* Transportation Research A 20A (3), S. 223 – 238.

Auf den Punkt gebracht

- Weder Telearbeit noch Online Shopping leisten einen nennenswerten Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens.
- Weil die Ausführung vieler Aktivitäten nicht mehr an einen bestimmten Ort gebunden ist, kommt es zu einer Fragmentierung oder parallelen Ausführung mehrerer Aktivitäten.
- Der durch Internet und Smartphone vereinfachte Zugang zu ÖPNV oder auch zu »Shared Bicycles« oder »Shared Cars« könnte einen wichtigen Beitrag zur Multimodalität leisten.

ere Analysen unzulässig, den in mehreren industrialisierten Ländern zu beobachtenden »peak travel« – die Trendumkehr in der Mobilitätsnachfrage (Millard-Ball/Schipper 2011; Metz 2010) – in Verbindung mit der IKT-Nutzung zu bringen.

Die Frage nach der wechselseitigen Abhängigkeit zwischen physischer und virtueller Mobilität wird sich künftig angesichts der technologischen Entwicklung und der damit verbundenen Anwendungsmöglichkeiten von IKT im Alltag in veränderter Weise stellen. Durch die »physische Mobilisierung« der virtuellen Aktivitäten mithilfe von Tablet und Smartphone wird es immer mehr zu einer intensiven wechselseitigen Durchdringung der beiden Welten – der physischen und der virtuellen – kommen: Man ist physisch unterwegs und gleichzeitig auch virtuell. Man sitzt in der S-Bahn und kauft gleichzeitig bei ebay ein. Man besucht eine Veranstaltung und trifft sich gleichzeitig virtuell mit Freunden im sozialen Netzwerk. Man nimmt an einer Besprechung teil und bearbeitet gleichzeitig die per E-Mail eingehende Post. Damit weicht die ehemals klare Trennung zwischen zeitlich und räumlich gebundenen und zeitlich und räumlich nicht gebundenen Aktivitäten weiter auf und wird letztlich obsolet.

Derzeit gibt es keine Anzeichen dafür, dass sich der Bedarf an physischer Mobilität durch die zunehmende



Verschränkung von physischem und virtuellem Raum signifikant verändert. Dessen ungeachtet ist davon auszugehen, dass die Optionen, die mit der Nutzung von IKT verbunden sind, viele kleine Veränderungen im Alltagsleben auslösen, die durchaus mobilitätsrelevant sind, ohne sich dabei zu einer klar definierbaren Wirkungsrichtung aufzuaddieren. Allerdings ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass moderne Kommunikationsmittel die Art und Weise beeinflussen können, wie wir künftig unterwegs sein werden. Der durch Internet und Smartphone deutlich vereinfachte Zugang zu den bekannten Verkehrsmitteln des Öffentlichen Verkehrs oder auch zu neuen Verkehrsmitteln wie dem »Shared Bicycle« oder dem »Shared Car« könnte einen wichtigen Beitrag zur Multimodalität leisten. Die Fixierung auf ein Verkehrsmittel, insbesondere das Auto, verspricht sich auf diese Weise zu reduzieren. ◆

Die Autorin



Prof. Dr. Barbara Lenz, 58, leitet das Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, DLR, in Berlin. Sie hat an der Universität Stuttgart Geographie und Germanistik studiert, dort als Wissenschaftlerin gearbeitet und zu wirtschaftsgeographischen Themen promoviert und sich habilitiert. 2002 kam sie als Leiterin der Forschungsgruppe »Raum und Verkehr« an das Institut und übernahm im Jahr 2007 dessen Leitung. Seit 2004 ist sie Inhaberin einer Sonder-Professur für Verkehrsgeographie an der Humboldt-Universität zu Berlin.

Barbara Lenz

Ein guter Arbeitstag beginnt mit freundlichen Gesichtern.

Am liebsten bewege ich mich fort mit dem Fahrrad.

»Entschleunigen« bedeutet für mich dasitzen und schauen.

Als Jugendliche wollte ich – hm, ich weiß es wirklich nicht mehr.

Rat suche ich bei meinem Ehepartner.

Zuhause ist der Blick auf den Funkturm.

Unterwegssein finde ich immer wieder prickelnd.

Virtuell bin ich unterwegs im Internet: am liebsten auf Seiten wie der des Atlantic.

Mobil fühle ich mich mit jedem Verkehrsmittel – auch mit den Füßen.

Den Kindern rate ich nichts mehr. Sie sind erwachsen.

Mein Weg führt mich durch ein wunderbar vielfältiges Leben.

Barbara.Lenz@dlr.de

www.dlr.de/vf

FILME müssen reisen

Zwei Frauen
auf Achse:
Schlussbild von
»Thelma and Lou-
ise« (USA 1993,
Ridley Scott).

Über die drei Mobilitäten des Kinos

Was haben Weltraumabenteuer mit Massentourismus, was das Berner Oberland mit »Bollywood« zu tun? Die Bezüge zwischen Kino und Mobilität sind vielfältig; sie erschließen sich nicht nur über die Faszination der Filmemacher für die unerschöpflichen Möglichkeiten technischer Vehikel.

von **Vinzenz Hediger**

Unter der Überschrift »Zur gleichen Zeit in Saudi-Arabien« zeigt ein Cartoon einer amerikanischen Tageszeitung im Herbst 2013 ein Ehepaar auf dem Sofa in Rückenansicht vor einem Fernseher. Der Mann trägt Bart und Kufya, die typische arabische Kopfbedeckung mit einem Baumwolltuch und einem schwarzen Hauptring, die Frau einen Kaftan mit Kapuze, der das Haar ganz bedeckt. Auf dem Bildschirm ist der Endtitel des Films »Thelma and Louise«.

Dieses Roadmovie von Ridley Scott nach einem Drehbuch von Callie Khourie war zum Zeitpunkt seines Erscheinens 1993 Gegenstand einer großen Kontroverse: Zwei Frauen fahren in einem Cabrio durch den amerikanischen Westen; weil sie den Männern, mit denen sie es dabei zu tun bekommen und die sie schlecht behandeln, Paroli bieten, werden sie bald von der Polizei verfolgt. Der Film endet damit, dass die beiden in einer aussichtslosen Situation vor der Polizei davonfahren und den Wagen über den Rand eines Canyon hinaus steuern. Die letzte Einstellung zeigt den Wagen im Flug über den Abgrund; das Bild gefriert; der Film endet. Der Film löste eine Debatte um Geschlechterrollen aus und wurde bald als Schlüsselwerk eines feministischen Mainstream-Kinos gefeiert, bald als Apologie der Selbstjustiz verdammt. So oder so gehört Ridley Scotts Film längst zum Kanon des neuen amerikanischen Kinos.

In dem Cartoon nun beklagt sich der arabische Mann am Ende des Films über dessen Kürze: »Er war nur acht Minuten lang!« – »Man hat alle Szenen herausgeschnitten, in denen eine Frau am Steuer zu sehen war«, erklärt seine Frau. So gründlich kann staatliche Zensur sein, dort wo sie noch existiert. Anlass des Cartoons ist eine aktuelle Debatte in Saudi-Arabien, bei der es um die Aufhebung des Fahrverbots für

Frauen geht, das in dem vom wahabitischen Islam geprägten Königtum – einer konservativen und dogmatischen Richtung des sunnitischen Islams – nach wie vor besteht. Die Pointe des Witzes besteht natürlich darin, dass es keineswegs der Aufstand der beiden von Susan Sarandon und Geena Davis gespielten Frauen gegen den ganz gewöhnlichen Sexismus der amerikanischen Männer sein soll, der den saudischen Zensoren ein Dorn im Auge war, sondern die einfache Tatsache, dass die beiden Frauen den ganzen Film über selbst am Steuer sitzen.

Faszination des Kinos für die technische Mobilität

Dass der Witz funktioniert, hat auch damit zu tun, dass er die vielfältigen Bezüge ins Spiel bringt, die zwischen Film und Mobilität bestehen. Seit seinen Anfängen ist der Film fasziniert vom Verkehr und von Medien der Bewegung wie Zug und Automobil. Die erste öffentliche Filmvorführung wurde von den Gebrütern Lumière, zwei Unternehmern aus Lyon, im Dezember 1895 in einem Pariser Café organisiert. Gezeigt wurde unter anderem der Film »Arrivée d'un train dans la gare de la Ciotat«, der die Einfahrt eines Zuges in einen südfranzösischen Bahnhof zeigt. Die Legende besagt, dass die Darstellung so realistisch gewesen sei, dass das Publikum aus Angst vor dem herannahenden Zug die Flucht ergriffen habe. Diese Anekdote ist frei erfunden und taucht erst zehn Jahre später erstmals auf, aber es ist durchaus bedeutsam, dass ausgerechnet der Lumière-Film mit dem Zug zum Gründungsmythos des Kinos avancierte.

Die Geschichte von der Faszination des Kinos für die technische Mobilität setzt sich fort mit den »ghost rides«, die im frühen Kino besonders populär waren: Filme, die mit einer Kamera gedreht wurden, die vor-



Kino bildet: Karikatur einer amerikanischen Tageszeitung, Oktober 2013.

ne an einer Lokomotive festgemacht war, und einfach nur die Fahrt über die Gleise zeigten. Dass der erste amerikanische Spielfilm mit einer komplexen Erzählstruktur Edwin Porters »The Great Train Robbery« von 1903 war, gehört ebenfalls in diesen Zusammenhang, ebenso die großen Werke des Kinos der 1920er Jahre wie »La roue« von Abel Gance, ein Schlüsselfilm der französischen Avantgarde, »The Iron Horse« von John Ford von 1924, einer der ersten Western, der vom Bau der Eisenbahn quer durch die USA handelt, oder Walther Ruttmanns »Berlin, Symphonie einer Großstadt« von 1928, der in das komplexe Gewirr der Großstadt mit einer Zugfahrt eintaucht. Die »Fox« Tönende Wochenschau« wiederum verschaffte sich in den Anfangsjahren des Tonfilms einen entscheidenden Marktvorteil gegenüber der Konkurrenz mit Aufnahmen, die Charles Lindbergh beim Start zu seinem Atlantik-Flug und bei der Landung in Paris zeigten. Raketen gehören spätestens seit Georges Méliès' vierzehnminütiger Jules-Verne-Verfilmung »Reise zum Mond« von 1902 zum Repertoire der verfilmten Verkehrsmittel.

Roadmovies und die automobile Lebensform

Das Genre des Roadmovies, zu dem »Thelma & Louise« gehört, schreibt demnach eine ursprüngliche Faszination des Kinos für Verkehrsmittel und technische Mobilität fort und adaptiert sie auf das Zeitalter des motorisierten Individual-Verkehrs. Nicht von ungefähr tauchen die ersten Roadmovies in den 1960er Jahren auf, also kurze Zeit nach der Fertigstellung des nationalen Fernstraßen-Systems in den USA, das zu den großen Infrastruktur-Projekten der Eisenhower-Administration gehörte, während zeitgleich in Europa die Filme von Jean-Luc Godard und Jacques Tati mit »Trafic« von 1971 die automobile Lebensform filmisch ausloteten.

Zur Faszination des Bewegungsmediums Films für den Verkehr kommt ferner hinzu, dass der Film selbst ein mobiles Medium ist. Kunstwerke auf Reise zu schicken, ist an sich keine neue Praxis. In der Antike gab es einen florierenden Kunsthandel mit Kopien griechischer Plastiken, die sich reiche römische Bürger in die Gärten ihrer Villen stellten, während die Venedig-Touristen des 18. Jahrhunderts, von denen unter ande-

rem Montesquieu berichtet, selten ohne eine Vedute nach Hause zurückkehrten, also eine gemalte Stadtsicht von Guardi, Bellotto oder einem anderen Barock-Meister. Ferner bilden Kunstwerke seit alters einen wichtigen Teil jeder Kriegsbeute. Napoleons Ägyptenfeldzug diente auch der Erweiterung der Louvre-Sammlung, und dessen Kurator Vivian Denon räumte bei der Rückfahrt im Vorbeigehen auch noch die venezianischen Kirchen leer (nach dem Wiener Kongress kehrten die Bilder, vom Weihrauchruß gereinigt und dem Kunstgenuss der Touristen so besser zugänglich, nach Venedig zurück).

In der Geschichte der Kunstformen ist der Film allerdings durchaus die erste, die von vornherein darauf angelegt ist, möglichst weit zu reisen und an möglichst viele Orte zu gelangen. Die Hollywood-Studios verdanken ihre Dominanz des Weltmarktes einem globalen Verleihsystem, das sie in den 1920er Jahren aufbauten, und der Kinostart eines großen Hollywood-Films findet mittlerweile weltweit am selben Tag statt, mit bis zu 15000 Spielorten (die Filmkopie ist ja mittlerweile durch digitale Datenträger ersetzt worden, was die Verbreitung von Filmen weiter erleichtert). Filme bekommt man überdies seit Längerem schon auch jenseits des Kinos zu sehen. Spätestens seit 1919 und der Einführung des Pathé 9.5 mm-Formats, einem Vorläufer von Heimvideo und DVD, kann man sich Filme auch zu Hause anschauen. Über Internet-Plattformen im sogenannten »streaming«-Verfahren kann man mittlerweile von unterwegs über Laptop- und Tablet-Computer und Smartphones auf umfangreiche Filmkataloge zugreifen.

Universell verstehbar: Möglichst wenig kulturelle Spezifik

Auf Mobilität sind aber nicht nur die Technologien und Vertriebsnetzwerke des angelegt, sondern auch die Filme selbst. Strenge Zensurregeln, wie sie dem Cartoon zufolge im saudischen Fernsehen gelten, sind der



Angst einflößend realistisch: »Arrivée d'un train dans la gare de la Ciotat«, Gebrüder Lumière, (Frankreich 1895).



Ein Hit des frühen Kinos: »Phantom Ride«, Autor unbekannt.

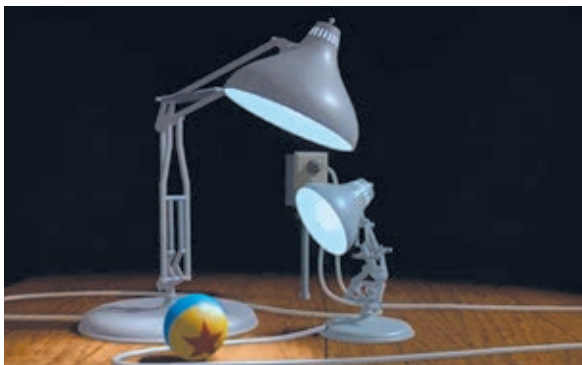
Der Stau als dramatischer Konflikt: Jean-Luc Godards »Week-end« (Frankreich 1968).



Die automobilen Lebensform: »Trafic« von Jacques Tati (Frankreich 1967).



Zwei Lampen, viel Gefühl: »Luxo Jr.« von John Lasseter/Pixar (USA 1986).



Alptraum jedes Produzenten von großen Kinofilmen, weil die Anpassung bereits fertiggestellter Filme an lokale Sitten und Wertvorstellungen zusätzliche Kosten verursacht (wie sie zugleich auch der Traum von Produzenten kleinerer Filme sind, die sich von einem Zensurskandal Publizität für ihre Werke erhoffen können). Große Kinofilme werden entsprechend so konzipiert, dass sie möglichst wenige Markierungen kultureller Spezifik enthalten.

Der erste Kurzfilm von Pixar, eines Studios, das mit großem Erfolg digitale Animationsfilme produziert, also Trickfilme aus dem Computer, steht in beispielhafter Weise für dieses Prinzip. Er heißt »Luxo Jr.«, stammt aus dem Jahr 1986 und zeigt zwei bewegliche Tischlampen, eine große und eine kleine, in einer unmissverständlich lesbaren Interaktion. Die kleine spielt mit einem Ball, die große schaut treu sorgend zu. Der Ball platzt, die kleine Lampe sinkt in sich zusammen (sie ist traurig, so schließen wir). Dann holt sie sich von jenseits des Bildrahmens einen noch größeren Ball, und die Welt ist wieder in Ordnung. Die Lampen sind so animiert, dass sie durch Haltung und Bewegung Gefühle zum Ausdruck bringen, die eindeutig verstehbar sind. Unbestimmt bleibt hingegen, welches Geschlecht die beiden Figuren haben, in welchem Verwandtschaftsverhältnis sie zueinander stehen

oder welchen sozialen Status sie haben. Der Film erzählt eine Geschichte, die universell ist, gerade weil die Figuren universell verständliche Gefühle, aber keine spezifische Identität haben. Genau nach diesem Prinzip – mache die Dinge durchsichtig und lesbar, aber lasse offen, was nicht festgelegt zu werden braucht – funktionieren auch die großen Hollywood-Filme, und genau darin liegt die Garantie ihrer Mobilität.

»Comedies don't travel«

Ausgenommen von dieser Logik sind letztlich nur Komödien, deren Produktion weniger kostet als die eines großen Action-Films und die auf dem Heimmarkt ihre Kosten einspielen können, auch in europäischen Ländern wie Frankreich oder Deutschland, in denen die Filmproduktion sonst auf Subventionen angewiesen ist. »Comedies don't travel« lautet ein Standard-satz aus dem Jargon der Hollywood-Studios: Komödien sind zu kulturspezifisch, sie »reisen« nicht. Für alle anderen Filme kommt es aber gerade darauf an, dass sie in diesem Sinne reisen und ihr Publikum auch anderswo finden können.

Gleichzeitig am Start: Weltraumabenteuer und Massentourismus

Schließlich gibt es eine Mobilität durch den Film. Das Kino erschließt virtuelle Räume und vermittelt Kenntnisse, die buchstäblich und in einem übertragenen Sinn den Horizont seiner Betrachter erweitern. Bevor es den Massentourismus gab, war das Kino ein Substitut des Reisens. Im Kino gelangte man in ferne Länder, die einem sonst nicht zugänglich gewesen wären. Zugleich ist das Kino eine Maschine für Zeitreisen: Es macht Epochen erfahrbar, die weit zurückliegen oder noch gar nicht angebrochen sind. Und es erschließt Räume, die unerreichbar bleiben werden, und die es außerhalb des Kinos gar nicht gibt – etwa die Tiefen des Weltalls. Weltraumabenteuer gehören, wie bereits gesagt, seit den Anfängen zum Repertoire des Kinos.

Es ist aber vielleicht kein Zufall, dass die eigentliche Blüte des Weltraumabenteuers im Kino, die mit solchen Schlüsselwerken des Kinos wie Stanley Kubricks »2001 – A Space Odyssey« von 1968, George Lucas' »Star Wars« von 1977, Ridley Scotts »Alien« von 1979 oder der TV-Serie »Star Trek« anbricht und bis heute anhält, zusammenfällt mit der raschen Entfaltung

☉ Auf den Punkt gebracht

- Seit seinen Anfängen ist der Film fasziniert von Medien der Bewegung – egal ob Zug, Auto, Flugzeug oder Weltraumfahrten.
- Das Kino erschließt virtuelle Räume und erweitert den Horizont des Zuschauers; es ist eine Maschine für Zeitreisen in die Vergangenheit und Zukunft.
- Der Film ist die erste Kunstform, die beispielsweise im Gegensatz zum Bild darauf angelegt ist, unterwegs zu sein; das globale Verleihsystem wird inzwischen längst ergänzt von Internet-Plattformen.
- Große Kinofilme sollen weltweit verkauft werden, deshalb enthalten sie möglichst wenig kulturelle Spezifika.

des Massentourismus und der Einführung von Großraum-Langstreckenjets in den 1960er Jahren. Kubricks »2001« kam im April 1968 ins Kino; ein knappes Jahr später fand der Jungfernflug der Boeing 747 statt, die mit ihrem Fassungsvermögen von bis zu 500 Personen den Luftverkehr revolutionierte. War das Kino zunächst ein Substitut für den Tourismus, so wurde es nach 1960 zu dessen Supplement – zu dem Medium, das in Ergänzung und Überschreitung der Räume, die der Tourismus erschließt, »wagemutig dahin geht, wo niemand zuvor je war«, wie es in einem Slogan für »Stark Trek« heißt.

»Bollywood« und Berner Oberland

Mitunter zieht der Film den Tourismus aber auch nach sich. Die Kashmir-Region mit ihren grünen Hängen und dahinterliegenden weißen Berggipfeln ist der Ort, an dem in der indischen Mythologie Krishna wohnt, der Gott der Liebe. Im populären Hindi-Kino, das mittlerweile unter dem Namen »Bollywood« bekannt ist, wurden Tanzszenen mit Liebespaaren deshalb lange in Kashmir gedreht. Als die Region im Zuge der Grenzkonflikte mit Pakistan zu unsicher wurde, wichen die indischen Produzenten in die Schweiz aus, genauer nach Gstaad im Berner Oberland, wo die Landschaft derjenigen des Kashmir gleicht. Der neue Drehort zog die Aufmerksamkeit der neuen indischen Mittelklasse auf sich, die sich im Zug der Wirtschaftsreformen der 1990er Jahre bildete, und seit einiger Zeit gehört zur typischen Europareise indischer Touristen neben Besuchen in Paris und London auch der obligate Abstecher ins Berner Oberland, im Sinne einer Pilger-



Verloren im Weltraum: »2001 – A Space Odyssey« von Stanley Kubrick (USA 1968).

fahrt an die Drehorte der großen Hits von Superstars wie Shah Rukh Khan und Aishwarya Ray.

Ins Kino, um etwas über die Welt zu lernen

Schließlich aber gilt fürs Kino auch, was fürs Reisen gilt: Es bildet, und es ist in diesem Sinne auch ein Medium der sozialen Mobilität. Darin liegt genau der Sinn der Zensur, wie sie in dem Cartoon am saudischen Fernsehen geübt wird. Wer Filme schaut, lernt Dinge, die sie oder ihn auf die Idee bringen könnten, neue Ansprüche ans Leben zu stellen. Der fingierten saudischen Zensur des Cartoons fällt alles zum Opfer, was zeigen könnte, dass Frauen auch ein anderes Leben führen können, als dies die Geschlechterrollen des wahabitischen Islam verlangen. Dass die Pointe des Cartoons funktioniert, liegt ganz wesentlich daran, dass

wir wissen, wie unabweisbar die Evidenz des Films ist, wenn sie sich erst einmal einstellt. »Ich gehe ins Kino, um etwas zu erleben«, lautet ein Satz von Rainer Werner Fassbinder. Man könnte ergänzen: Und um dabei etwas über die Welt zu lernen. ◆

Der Autor



Prof. Dr. Vinzenz Hediger, 44, hat seit 2011 die Professur für Filmwissenschaft an der Goethe-Universität inne. Er studierte Philosophie, Amerikanistik und Filmwissenschaft an der Universität Zürich, er war von 1994 bis 1999 für längere Forschungsaufenthalte in den USA. Neben seinem Studium arbeitete Hediger als Filmkritiker und Medienjournalist für eine größere Schweizer Tageszeitung. Nach Promotion (1999) und Post-Doc an der Universität Zürich von 1999 bis 2004 wurde der gebürtige Schweizer auf den Krupp-Stiftungslehrstuhl für Theorie und Geschichte bilddokumentarischer Formen an die Ruhr-Universität Bochum berufen. Von dort wechselte er 2011 nach Frankfurt. Zu seinen wichtigsten Publikationen zählen: »Films that Work. Industrial Film and the Productivity of Media« (Amsterdam University Press 2009), »Film Denken. Essays zur Filmphilosophie« (gemeinsam mit L. Engell, O. Fahlke, C. Voss, Fink 2014), »Nostalgia for the Coming Attraction. American Movie Trailers and the Culture of Film Consumption« (Columbia University Press 2014).

Vinzenz Hediger

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einer Tasse Kaffee.

Am liebsten bewege ich mich fort mit pünktlichen, einwandfrei gewarteten Schnellzügen (also nicht mit der Deutschen Bahn).

»Entschleunigen« bedeutet für mich mit der Deutschen Bahn in ihrem Zustand nach Mehndorn unterwegs zu sein.

Als Jugendlicher wollte ich Linksverteidiger bei Inter Mailand oder Auslandskorrespondent der NZZ werden.

Rat suche ich ständig, bei Leuten, die besser Bescheid wissen als ich (Ehefrau, Mitarbeiter, Verwaltungsangestellte ...).

Zuhause ist immer auch das Körpergedächtnis der letzten beiden Orte, an denen man gewohnt hat.

Unterwegssein finde ich befreiend.

Virtuell bin ich unterwegs im Kino.

Mobil fühle ich mich gut, bisweilen besorgt (in Zügen der Deutschen Bahn).

Den Kindern rate ich Französisch zu lernen und natürlich Chinesisch (neben Griechisch und Latein).

Mein Weg führt mich oft durch schöne Frankfurter Straßenzüge.

hediger@tfm.uni-frankfurt.de

Jules Verne

»Außergewöhnliche Reisen«

Science-Fiction als Wegweiser in die moderne Welt

von Anne Hardy In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand nahezu zeitgleich in Frankreich, England und den Vereinigten Staaten eine neue Romanform, die dank eines technikbegeisterten Publikums und verbilligter Drucktechniken rasch eine große Leserschaft fand: der Science-Fiction-Roman. Der Übergang von einer statischen zu einer dynamischen Weltansicht warf erstmals Fragen nach zukünftigen Entwicklungen auf. Diese betrafen auch die Eroberung neuer Räume in immer kürzeren Zeiten, teils dank neuartiger, schneller Verkehrsmittel. Besonders Jules Verne traf mit seinem meistverkauften Roman »Um die Erde in 80 Tagen« den Publikumsgeschmack der Zeit.

Jules Verne (1828–1905), der Sohn eines Anwalts, war ein erfolgloser Schriftsteller bis zu seiner Begegnung mit dem Verleger Hetzel. Seine von Edgar Allan Poe und E. T. A. Hoffmann inspirierten Werke und Theaterstücke waren mehrheitlich unveröffentlicht geblieben. Dem Wunsch seines Vaters, er solle als Anwalt arbeiten, widersetzte sich der junge Schriftsteller hartnäckig, doch musste er ab 1854 seinen Lebensunterhalt als Makler an der Pariser Börse verdienen. Erst nachdem sein erster, von Pierre-Jules Hetzel herausgegebener Roman »Fünf Wochen im Ballon« ein Erfolg geworden war, konnte er den Traum, ausschließlich vom Schreiben zu leben, realisieren. Dazu musste er sich allerdings auf Kompromisse mit dem Verleger einlassen.

Als ehemaliger Revolutionär von 1848 wollte Hetzel die Demokratisierung durch Bildung verwirklichen. Er war 1851 nach dem Staatsstreich Napoleons III. ins Ausland geflohen und erst nach der Amnestie von 1859 nach Paris zurückgekehrt. Als er Verne kennenlernte, plante er die Herausgabe eines Familienmagazins mit dem programmatischen Titel »Le Magasin illustré d'Education et de Récréation«, das seine Leser auf unterhaltsame Weise belehren sollte. Der zweite Roman, den Verne für Hetzel schrieb – eine eher finstere Zukunftsvision von Paris im 20. Jahrhundert – passte nicht in dieses Programm und wurde vom Ver-

leger abgelehnt. Fortan achtete Verne auf die Wünsche seines Verlegers. Aus seiner Korrespondenz mit Hetzel geht hervor, dass dieser in den ersten anderthalb Jahrzehnten großen Einfluss auf Vernes schriftstellerische Tätigkeit ausübte.

Fiktion auf wissenschaftlicher Basis

Jules Verne extrapolierte zwar in seinen Romanen technische Entwicklungen, aber er verlegte die Handlung nicht in die Zukunft. Ganz im Trend der zeitgenössischen naturalistischen Schule im Umfeld des Schriftstellers und Journalisten Emile Zola war er darauf bedacht, seinen Erzählungen einen realistischen Anstrich zu geben. Doch während sich Zola für die sozialen Folgen des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts interessierte, nutzte Verne seine abenteuerlichen Reisen, um Wissenschaft zu popularisieren. Die Präzision und die detailgetreuen Schilderungen, mit denen er den Eindruck erweckte, er habe die Reise selbst unternommen, begeisterte auch die Literaturkritiker. Sie bescheinigten ihm, seine Beschreibungen seien »exakt und minutiös wie ein Logbuch« und vermittelten den »absoluten Eindruck des Wirklichen«. (Vierne 1989)

Das ist umso erstaunlicher, als der Autor sein Wissen meistens aus Büchern oder populärwissenschaftlichen Artikeln bezog. Er besaß eine Kartei mit Exzerpten, die er ständig erweiterte und die in den 1890er Jahren auf 20 000 Notizen anwuchs. Außerdem fragte er immer wieder Experten um Rat, beispielsweise seinen Bruder Paul, der Seemann war, oder den Erfinder Jacques-François Conseil. Letzterer arbeitete an einem mit Dampf betriebenen U-Boot. Das Vorbild für die »Nautilus«, das U-Boot von Kapitän Nemo in »20 000 Meilen unter dem Meer«, war vermutlich das 1863 vom Stapel gelassene U-Boot »Le Plongeur«, das im Auftrag des französischen Kriegsministeriums gebaut worden war. Verne hatte ein Modell des Bootes 1867 bei der Pariser Weltausstellung gesehen. Allerdings waren die Versuche mit »Le Plongeur« wieder eingestellt worden, weil es beim Tauchen nicht auf einer Höhe gehalten werden konnte und es auch noch keine unter Wasser verwendbaren Waffen gab. Die eigentliche kreative Leistung Vernes bestand meistens nicht in der Erfindung eines technischen Artefakts, sondern im Ausspinnen der Möglichkeiten seines Gebrauchs, sobald es perfekt funktionierte. (Costello 1979)

Erfolg hatten Vernes »Außergewöhnliche Reisen« nicht zuletzt deshalb, weil sie an die damals beliebte Reiseliteratur anknüpften und die Neugierde des Lesers auf die Geographie und die Sitten ferner Länder stillten. Dass sein 1873 erschienener Roman »Um die Erde in 80 Tagen« sein beliebtester wurde – zu Lebzeiten Vernes verkauften sich allein in Frankreich 108 000 Exemplare –, deutet darauf hin, dass die Leser zunehmend darauf brannten, diese Reisen dank neuer Verkehrsmittel selbst zu unternehmen. Hier fiel der Bildungsauftrag des Verlegers mit dem Wunsch des Lesers nach Orientierung und Unterhaltung zusammen.

Um die Erde in 80 Tagen – eine ehrgeizige Wette

Bemerkenswert ist an der Reise des exzentrischen Engländers Phileas Fogg, dass Verne kein einziges neues Verkehrsmittel zur Umrundung der Erde erfand.



Als er in Hongkong den Dampfer nach Yokohama verpasst, chartert Phileas Fogg kurzentschlossen ein Lotsenboot.

Planmäßig sollte die Reise per Eisenbahn und Postschiff erfolgen. Und wenn sie durch unvorhergesehene Ereignisse unterbrochen werden musste, kamen primitivere Beförderungsmittel zum Einsatz: Beispielsweise steigt Fogg auf einen Elefanten um, als er feststellen muss, dass die Bahnstrecke von Bombay nach Kalkutta zwar laut Zeitungsberichten eröffnet ist, aber de facto im letzten Drittel noch ein Stück fehlt. In den USA legen die Reisenden nach einem Überfall der Sioux-Indianer auf die transamerikanische Eisenbahn einen Teil des Wegs mit einem »Festlandschiff«, einem mit Segeln bestückten Schlitten, zurück.

Neu und für Vernes Zeitgenossen faszinierend war die Tatsache, dass dank des regelmäßigen Postschiffverkehrs im British Empire und der Eisenbahnstrecken durch den indischen Subkontinent sowie quer durch Nordamerika die Reisedauer um die Erde ungemein verkürzt werden konnte. Brauchte man beispielsweise zuvor sechs Monate, um von San Francisco nach New York zu gelangen, waren es mit der Eisenbahn nur noch sieben Tage. Damit schien auch der Raum zu schrumpfen. Das wird gleich zu Anfang des Romans thematisiert, als Phileas Fogg beim Kartenspiel im Londoner Reform Club behauptet, die Erde sei früher einmal groß gewesen. »Was meinen Sie mit ›früher‹? Sie wollen doch nicht behaupten, dass der Erdball geschrumpft wäre?«, entgegnet der Ingenieur Andrew Stuart. Worauf Gauthier Ralph vom Direktorium der Bank of England bestätigt: »Die Erde ist kleiner geworden. Für eine Erdumrundung braucht man heute zehnmal weniger Zeit als vor hundert Jahren.« Als Informationsquelle dient dem Gentleman der Morning Chronicle, der die Zeit für die einzelnen Teilstrecken addiert hat und dabei auf 80 Tage kommt. Etwaige Verzögerungen durch Nebel, Sturm, Entgleisung, Schiffbruch und Überfälle, behauptet Fogg, seien bereits eingerechnet.

Die Idee einer Weltreise war keine Erfindung Vernes. Bereits 1870, zwei Jahre bevor er seinen Roman schrieb, hatte die Zeitschrift »Le Magasin Pittoresque« den von Verne zitierten Zeitplan veröffentlicht. Auch der Reiseveranstalter Thomas Cook hatte 1871 mit der Möglichkeit einer Weltreise geworben. Dem Verne-Biografen Peter Costello zufolge hat dieser Reiseprospekt den Autor inspiriert. (Costello 1979) Offenbar hatte Phileas Fogg auch ein historisches Vorbild. George Francis Train, ein wohlhabender Geschäftsmann aus Boston, der selbst eine Schiffsverbindung zwischen Liverpool und Australien eröffnet hatte, war 1870 tatsächlich in 80 Tagen um die Welt gereist. Später, als Vernes Buch so überaus erfolgreich war, beklagte er sich, die Literaturgeschichte habe ihn, den wahren Phileas Fogg, übergangen.

Was der Reise des historischen Vorläufers von Vernes Helden fehlt, ist jedoch das Element des Zeitdrucks, das durch den Abschluss einer Wette in die Ge-

Kapitän Nemo entdeckt den Südpol.





und seiner Entschlossenheit zu verdanken. So macht er einen Umweg, um eine indische Witwe vor der Verbrennung mit ihrem verstorbenen Gatten zu retten, er trotz dem Sturm auf einem Lotsenboot im Ostchinesischen Meer und verfeuert zuletzt die hölzernen Aufbauten eines gecharterten Handelsschiffs, dem die Kohle ausgegangen ist.

20 000 Meilen unter dem Meer – Die Eroberung neuer Räume

Ein zweites Motiv, das Verne in seinen Romanen aufgreift, ist die Eroberung des Raums. Nachdem sich das Zeitalter der geographischen Entdeckungen dem Ende zuneigte, stillte der Autor die Neugierde seiner Leser, indem er sie in die exotischsten Regionen der Erde, in die Tiefsee, zum Mittelpunkt der Erde und sogar zum Mond entführte. Dazu musste der Autor bereits existierende Pläne für U-Boote, Luftschiffe und Autos in der Fantasie zu perfekt funktionierenden Transportmitteln reifen lassen. In »20.000 Meilen unter dem Meer«, erschienen 1869, nimmt Kapitän Nemo die Weltmeere in Besitz. Getreu seinem Motto »Mobile in Mobilis« (mobil in einem beweglichen Element) bewegt er sich durch ein Element, in dem der Mensch ohne technische Hilfsmittel nicht überleben kann. Er macht sich das Meer auch im biblischen Sinne untertan, indem er sich aus seinen Erträgen ernährt und kleidet.

Lange bevor Jacques Cousteau seine ersten Unterwasser-Expeditionen startete, lässt Verne vor den großen Glasfenstern im Salon der Nautilus die exotische Flora und Fauna des Meeres vorbeiziehen. Nemo hebt



Kapitän Nemo durchstreift mit seinen Begleitern einen unterseeischen Wald. »Wer hätte ihm diesen Besitz streitig machen können?« fragt Jules Verne.

schichte kommt. Schafft Phileas Fogg es nicht, binnen 80 Tagen zurück zu sein, verliert er die Hälfte seines Vermögens. Da er die andere Hälfte in Reisekosten investiert, riskiert er nicht weniger als seinen Ruin. Der Wunsch, Rekorde aufzustellen und wieder zu brechen, ist ein typisches Phänomen der Zeit. Noch um 1900 war es kaum möglich, »von der Zukunft etwas anderes als Tempo und Beschleunigung zu erwarten«, urteilt der Technikhistoriker Joachim Radkau in seinem Buch »Das Zeitalter der Nervosität«. (Radkau 2000) Allerdings entsprang der Ehrgeiz weniger dem Bereich der Technik als dem Sport. So verwundert es nicht, dass auch Vernes Roman seine Zeitgenossen dazu anspornete, die Erde in weniger als 80 Tagen zu umrunden.

Dass Phileas Fogg von sportlichem Ehrgeiz getrieben ist, verdeutlicht Verne, indem er seinen Helden mit einem Chronometer vergleicht. Vor Antritt seiner Reise ist Fogs Tagesablauf auf die Minute geregelt. Er zeichnet sich durch äußerste Ökonomie der Bewegung aus und wählt immer den kürzesten aller Wege. Anders als sein Diener Passepartout hat er an der Reise keinerlei touristisches Interesse. Mit seinen Reisegefährten plaudert er nicht, er interessiert sich nicht für Land und Leute. »Er reiste ja auch gar nicht – er war ein Schwerkörper, der entsprechend den Gesetzen der Bewegungslehre eine Erdumkreisung vollzog«, erklärt Verne. Dass Fogg trotzdem im Laufe der Geschichte zu einem Helden wird, ist in erster Linie seinem Mut

»In Staunen versunken lagen wir vor diesen Glasscheiben.« Blick aus den Panorama-Fenstern im Salon der Nautilus.



Abschussrampe für die Raumkapsel auf dem Gipfel des Longs Peak in Missouri.

☉ Auf den Punkt gebracht

- Jules Verne erfüllte in seinen Science-Fiction-Romanen den Bildungsauftrag seines Verlegers, indem er das beliebte Genre der Reiseliteratur auf unerforschte Regionen der Erde ausdehnte.
- Zwar extrapolierte Verne in seinen Romanen die Möglichkeiten der zeitgenössischen technischen Entwicklungen, aber er verlegte die Handlung nicht in die Zukunft.
- Verne hatte eine überwiegend positive Haltung zu Wissenschaft und Technik. Für ihn waren sie die Vehikel in die Moderne.

Durchquerung des Ozeans, Durchquerung des Welt- raumes – wo liegt da der grundsätzliche Unterschied?« Das historische Vorbild für Ardan war Vernes Freund, der Fotograf Felix Nadar, eine schillernde Persönlich- keit, die in Paris unter anderem durch die Konstruk- tion des Riesenballons »Le Géant« berühmt gewor- den war. Verne schildert ihn als einen Visionär, der »in das Unmögliche verliebt ist, der versucht, der probiert, mehr oder weniger Erfolg hat, letztlich aber eine Sache in Gang bringt; dann mischen sich die Gelehrten ein, reden, schreiben, rechnen, und eines schönen Tages tritt der Erfolg vor aller Augen zutage!« (Dehs 1986) Im Roman ist es Ardans Ziel, den Mond zu kolonial- sieren, ihn landwirtschaftlich zu nutzen und dort Hun- de zu züchten.

Dem Abenteurer Ardan stellt Verne den Ingenieur Impey Barbicane zur Seite. Der Präsident des ameri- kanischen Kanonenclubs sucht für seine nach dem Ende des amerikanischen Sezessionskrieges untätigen Freunde eine neue Aufgabe. Sie sollen ihr Können durch eine technische Herausforderung bisher unbe-

die Schätze gesunkener Schiffe, findet die sagenum- wobene Stadt Atlantis und entdeckt im Jahr der Eröff- nung des Suezkanals eine unterseeische Passage zwi- schen dem Mittelmeer und dem Roten Meer. Einer der Höhepunkte von Vernes Roman ist die Entdeckung des Südpols. In Vernes Phantasie kommt Kapitän Nemo weiter als jeder Forschungsreisende vor ihm, weil er mit der Nautilus unter den Eismassen hindurch tau- chen kann.

Von der Erde zum Mond – Vernes visionärster Roman

In den beiden Romanen »Von der Erde zum Mond« (1865) und »Reise um den Mond« (1870) dehnt Ju- les Verne die Eroberung des Raumes über die Erde hi- naus aus. Sein Held Michel Ardan versucht, eine neu- gierige Menge von dem Projekt zu überzeugen, indem er behauptet: »Entfernung« ist ein ganz relatives Wort, das man in Zukunft mit »Null« gleichsetzen kann. So wie wir heute von Liverpool nach New York spazie- ren, wird man von der Erde zum Mond spazieren.

Literatur

Costello, Peter *Jules Verne. Der Erfinder der Science-Fiction* Katwijk aan Zee 1979.

Dehs, Volker *Jules Verne* Reinbek bei Hamburg 1986.

Päch, Susanne *Das literarische Gedankenexperiment – zur Technikgeschichte des Science Fiction* In: *Technik und Kultur* Bd. 7: Technik und Kunst, Düsseldorf 1994.

Radkau, Joachim *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bis- marck und Hitler* München 2000.

Roberts, Adam *The History of Science Fiction* Houndmills, Basingstoke 2006.

Vierne, Simone *Jules Verne. Mythe et modernité* Paris 1989.

Zimmermann, Rainer E. *Das Technikverständnis im Werk von Jules Verne und seine Aufnahme in Frankreich des 19. Jahrhunderts* Diss. Phil. Berlin 1988.



So exotisch die Reiseziele auch sein mögen; immer achtet Verne darauf, das Transportmittel seiner Helden behaglich einzu- richten, wie hier die Raumkapsel.

kannten Ausmaßes unter Beweis stellen: die Konstruktion einer Kanone, die ein Geschoss von der Erde zum Mond transportiert. An diesem Mondprojekt werden im Laufe der Handlung 2000 Menschen beteiligt; seine Finanzierung kann nur dank internationaler Subskriptionen gesichert werden. Aus dem ursprünglichen Geschoss wird eine bemannte Raumkapsel. Verne nimmt hier nicht nur den Gedanken späterer Großforschungsprojekte vorweg, sondern auch ihre Realisierung durch internationale Kooperationen.

Vorausschauend ist auch die Thematisierung der unerwarteten und riskanten Folgen eines solchen Großprojekts. Der Start der Raumkapsel führt am Ende des ersten Bandes zu einer Naturkatastrophe, die sich vom Ort des Abschusses in Florida in einem Umkreis von 300 Seemeilen von der amerikanischen Küste auswirkt: Durch den Rückstoß der Kanone wird ein Beben ausgelöst, auf das eine Windhose folgt: »Die Menschen fielen wie Ähren unter der Sichel, Tausende wurden verletzt und getötet [...] 300 000 wurden auf der Stelle mit Taubheit, Blindheit und Entsetzen geschlagen.« Am Ende des zweiten Bandes, den Verne fünf Jahre später schrieb, sind diese Schrecken allerdings vergessen: Nach ihrer glücklichen Rückkehr beschließen die Raumfahrer, eine interstellare Kommunikationsgesellschaft zu gründen, die eine regelmäßige Verbindung zum Mond aufbauen soll.

Bezeichnend für Verne ist, dass er seine Mondfahrer vom Kurs abkommen lässt, so dass sie den Mond nicht betreten. So vermied er es, über Dinge spekulieren zu müssen, die er nicht aus vorhandenem Wissen extrapolieren konnte. Ardan und Barbicane umrunden lediglich den Erdtrabant, wobei sie sich die Frage stellen, ob er bewohnt ist und ob die Seleniten primitiver oder fortschrittlicher sind als die Erdbewohner.

Jules Vernes Haltung zu Wissenschaft und Technik war, im Gegensatz zu englischen Autoren wie Herbert George Wells, zumeist positiv, auch wenn sich in spä-

teren Jahren kritische Töne in seine Romane mischten. Im Laufe seines Lebens machte er sich den Bildungsauftrag seines Verlegers zu eigen, so dass er drei Jahre vor seinem Tod behauptete, er sei nicht besonders stolz darauf, über technische Entwicklungen wie das Auto, das U-Boot oder lenkbare Luftschiffe geschrieben zu haben, bevor sie realisiert wurden. »Ich habe lediglich eine Fiktion aus dem entwickelt, was in der Folge zur Tatsache werden musste, und so ist meine Absicht in diesem Verfahren auch nicht das Prophetisieren gewesen, sondern geographisches Wissen unter der Jugend zu verbreiten, indem ich es auf größtmögliche Weise anziehend gestaltete.« (Dehs 1986) Seine Erzählungen sollten Wegweiser in die moderne Welt sein. Dabei beinhalten sie oft unüberbrückbare Gegensätze zwischen Vernes technisch-realistischem Ehrgeiz und der mystisch-symbolischen Ästhetik, die nach Ansicht des Literaturwissenschaftlers Adam Roberts als Motor von Vernes größten Fiktionen dient. (Adams 2006) Vielleicht erklärt das den Reiz, den die »Außergewöhnlichen Reisen« auch heute noch auf den Leser ausüben. ♦

Die Autorin



Dr. Anne Hardy, 48, ist Referentin für Wissenschaftskommunikation an der Goethe-Universität. Mit den Technikräumen von Jules Verne befasste sie sich während ihres Promotionsstudiums in Technikgeschichte an der Technischen Universität Darmstadt.

hardy@pww.uni-frankfurt.de

Anzeige

Für sie, für ihn
oder einfach nur für DICH!

GOETHE
UNIVERSITÄT
FRANKFURT AM MAIN

Accessoires



Souvenirs und Accessoires von deiner Uni.

Erhältlich im Campus-Shop, Hörsaalzentrum, Campus Westend, Tel. 069/ 798 34553 oder im Online-Shop unter

www.unishop-frankfurt.de

Unterwegs

Schriftstellerinnen schreiben über das Reisen

Die am Schreibtisch reisenden Schriftstellerinnen unserer Zeit sind weit herumgekommen in der Welt. Sie unternehmen Fahrten zu Wasser und zu Lande, mit dem Flugzeug und auf dem Papier. Ihre Berichte fallen unkonventionell aus, denn sie suchen nach neuen literarischen Formen für das Unterwegssein und zeigen, dass die Mobilität im Kopf beginnt. Stets geht es dabei um Selbsterfahrung und Entschleunigung.

Picknick der Friseure, eine Sammlung von Geschichten, für die Felicitas Hoppe 1996 den Aspekte-Literaturpreis bekam, markiert eine andere Art der Auszeit vom Alltag: »Jedes Jahr im Mai kommen die Friseurinnen [...] Es regnet nie.« (S. 22) Von ihrem Preisgeld erfüllte sich die 1960 in Hameln geborene Autorin einen Lebenstraum: eine Reise um die Welt. Kurzerhand buchte sie sich ein Ticket für ein Containerschiff einer Bremer Reederei. Die Reise ging immer westwärts: über New York und Charleston, durch den Panamakanal, über Australien, Hongkong und Singapur, dann durch den Suezkanal zurück nach Europa. Da die Liegegebühren in den Häfen sehr teuer sind, war kaum Zeit für Landgänge. Was also hat Felicitas Hoppe gemacht?

Tahiti, eine der schönsten Inseln im Stillen Ozean, hat sie besucht. Hier gibt es »weder Wind noch Friedhöfe« (S. 75). Aber »auf halbem Wege um die Welt« (S. 79) wird sie enttäuscht: »Vergessen Sie übrigens, was Ihnen hier alle so gern von früher erzählen, Früchte und Freiheit und Perlen, endlose Liegezeiten mit Affen und Frauen, die langen Nächte in Hafenecken mit Tanz drei Schritte vorm Tor. [...] Die Zeiten sind vorbei.« (S. 76f.) Wo aber ist dann das Paradies noch zu finden?

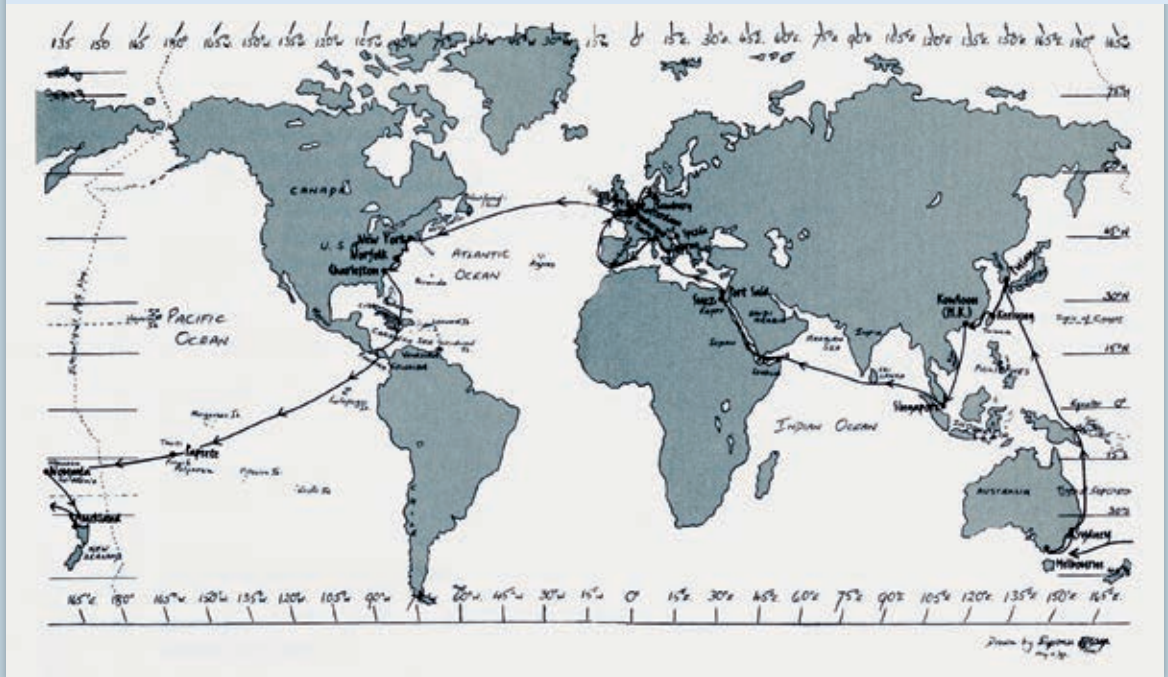
Antonio Pigafetta (1480–1534) ist ein italienischer Abenteurer und Entdeckungsreisender. Als Chronist hat er den Portugiesen Ferdinand Magellan bei der ersten Weltumsegelung begleitet. Diesen Reisebericht, der nicht im Original, sondern nur durch Kopien überliefert ist – wir haben es also mit einer problematischen Quellenlage zu tun –, hat Felicitas Hoppe im Reisegepäck, und in ihrem Debütroman *Pigafetta* (1999) macht sie den Abenteurer des frühen 16. Jahrhunderts zum Dialogpartner ihrer namenlosen Ich-Erzählerin, die als zahlender Gast auf einem Containerschiff einmal um die Welt fährt. Immer links herum. Literatur gelingt es mühelos, Raum und Zeit zu überbrücken, ihre Mobilität will schier endlos erscheinen. Aber nur, wenn Wirklichkeit und Fantasie aufeinandertreffen, ereignet sich etwas Besonderes.

Das Schiff ist ein altes Verkehrsmittel. Es dient zur Entdeckung und zur Eroberung fremder Länder und wird so zum Garanten der (europäischen) Bewegungsfreiheit. Der Kolonialismus zeichnet sich als negative Kehrseite der Handelsbeziehungen und der Mobilität ab. Keine Fahrt ins Blaue ist unschuldig. In seinem kleinen Text über die *Anderen Räume* (1967) schreibt Michel Foucault, »daß das Schiff ein schaukelndes Stück Raum ist, ein Ort ohne Ort, der aus sich selber lebt, der in sich geschlossen und gleichzeitig dem Unendlichen des Meeres ausgeliefert ist« (S. 46). Im Unterschied zu Utopien, den Orten ohne realen Ort, sind Heterotopien in die Wirklichkeit platzierte utopische Orte, wie Friedhöfe und Museen, Ferienlager und Bordelle. »Das Schiff, das ist die Heterotopie schlechthin. In den Zivilisationen ohne Schiff versiegen die Träume, die Spionage ersetzt das Abenteuer und die Polizei die Freibeuter.« (S. 46)

Die von Felicitas Hoppe in *Pigafetta* beschriebene Reise ist eine Meditation über Mobilität. Das Leben auf dem Containerschiff ist durch Routine und Gleichförmigkeit gekennzeichnet. Die zahlenden Gäste bilden eine kleine Welt für sich: ein britischer Geograph, ein französischer Klempner und ein Pfirsichzüchter aus Amerika sowie ein Makler-Ehepaar mit dem seltsamen Namen Happolati und die Ich-Erzählerin, die übrigens nie ein Kleid trägt. Diese Gesellschaft lässt sich, durchaus mit einer augenzwinkernden Anspielung auf die Arche, als aktualisierende Allegorie des Reisens lesen. Aufschlussreich aber ist es, das Containerschiff als zeitgenössisches Vehikel der Globalisierung zu verstehen. Der Warentransport ist wichtiger als der von Personen; sie sind gleichsam das lebende Ornament des Schiffsverkehrs. In der Zeit nach dem Ausverkauf der Träume – es gibt keine weißen Flecken mehr auf der Landkarte – fungiert der Frachter als Heterotopie, als Gegenplatzierung. Dieser Ort, der sich auf dem Meer, also außerhalb aller Orte, bewegt, ermöglicht der Protagonistin zugleich einen Ausstieg aus der Zeit. Und das verändert alles. Im Roman heißt es: »Aber die Briefe meiner Freunde wurden seltener, alles, schreiben sie,

von
Carola Hilmes
und Kalina
Kupczynska

Immer links herum. Mit Felicitas Hoppe auf dem Containerschiff einmal um die ganze Welt. Eine aufregende Lese-Reise, die zu überraschenden Selbstbegegnungen führt.



Felicitas Hoppe ist eine Abenteurerin, die furchtlos aufbricht in die Fremde, aber immer wieder zurück kehrt auf ihren angestammten Platz zu Hause: »der zweite Esser von rechts«.



Dieser Debütroman der Büchner-Preisträgerin von 2012 ist ein fiktionalisierter Reisebericht, in dem »nichts ist, wie es geschrieben steht«.

ist hier beim alten, nichts ist wie früher, schrieb ich zurück.« (S. 67)

Wer vom Reisen erzählt, berichtet auch vom Schreiben, denn stets geht es um Selbst- und Fremdwahrnehmung. Mit dieser Form der Mobilität beginnen wir unsere Orientierung in der Welt, und dabei darf selbstverständlich das Lesen nicht fehlen. Keiner schreibt für sich allein: In Felicitas Hoppes Reiseroman spielen andere Werke der Weltliteratur eine wichtige Rolle, die Sage des *Fliegenden Holländers* etwa oder John Donnes (1572–1631) Überlegung *No man is an island*. Felicitas Hoppe erzählt alle Geschichten ein bisschen anders. Das macht sie zu einem »literarischen Ereignis«, wie Hubert Spiegel in der Frankfurter Allgemeine Zeitung seinerzeit (23. März 1999) schrieb. Auch in ihrem nächsten Roman *Paradiese, Übersee* (2003) wird sie auf dem Zauberpfad fantastischer Intertextualität weiter wandern. Auf dieser Reise treffen wir legendäre Helden, echte Ritter und den kleinen Baedeker; er ist der jüngere Bruder des Pauschalisten. Alle suchen nach einem geheimen Schatz: dem kostbaren Fell der Berbiollette, eines Fabeltiers.

Literarische Mobilitätsstrategien

Wer nicht aussteigen will, weil er ohnehin schon alles kennt, kann auch zu Hause bleiben. In der wohltemperierten Wohnung lässt es sich besonders gut fabulieren. Schon Robert Louis Stevenson ließ sich durch eine gezeichnete Inselkarte zu seinem Abenteuerroman *Treasure Island* (1883) anregen, wie **Judith Schalansky** in ihrem Buch *Atlas der abgelegenen Inseln* (2009) vermerkt. »Wahrscheinlich liebte ich Atlanten deshalb so sehr, weil mir ihre Linien, Farben und Namen die wirklichen Orte ersetzen, die ich ohnehin nicht aufsuchen konnte.« (S. 7) Die Autorin reist nicht, sondern schreibt über »Fünzig Inseln, auf denen ich nie war und niemals sein werde«, so der Untertitel ihres preisgekrönten Buches. Die 1980 in Greifswald geborene Autorin plädiert dafür, dass die Kartografie »endlich zu den poetischen Gattungen und der Atlas selbst zur schönen Literatur gezählt« (S. 23) wird. Mit dem Finger auf der Karte unternimmt Judith Schalansky Reisen im Kopf. Ihre Fantasie speist sich aus der Geographie der Literatur. »Ich würde einen Atlas heute noch jedem Reiseführer vorziehen.« (S. 23)

Napuka, 3990 km südlich von Hawaii, also irgendwo mitten im Pazifik, wurde vermutlich 1521 von Magellan entdeckt. Die Stimmung an Bord war schlecht, es fehlte an Lebensmitteln. Viele Seeleute waren an Skorbut erkrankt. Das Korallenatoll Napuka wird zur »Insel der Enttäuschung«, weil sie nichts bietet, »was den Hunger oder Durst zu stillen vermag«. (S. 70) 1977 wird auf der Insel ein Flughafen eröffnet, damit ist Napuka an die Welt der Mobilitätsströme angeschlossen. »Die Insel ist ein theatraler Raum: Alles, was hier geschieht, verdichtet sich beinahe zwangsläufig zu Geschichten, zu Kammerspielen im Nirgendwo, zum literarischen Stoff. Diesen Erzählungen ist eigen, dass Wahrheit und Dichtung nicht mehr auseinanderzuhalten sind, Realität fikionalisiert und Fiktion realisiert wird.« (S. 19) Judith Schalanskys geographische Poetik arbeitet mit Texten und Karten. So bietet sie den Leserinnen und Lesern Ausgangspunkte für eigene Reisen.

»Andere Wege nach Tokio und zurück«

Die österreichische Autorin **Kathrin Röggla** (1971 in Salzburg geboren) ist wirklich gereist, und zwar mit dem Flugzeug von Frankfurt nach Tokio. Dieser Ortswechsel dauerte nur wenige Stunden. Was aber hat sie im Winter 2005 dort erlebt? Ohne Kenntnisse der japa-

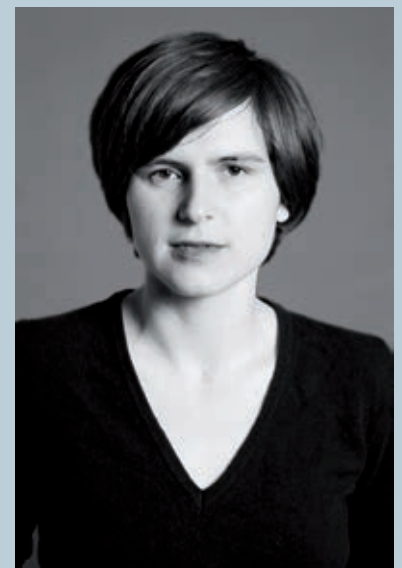
nischen Sprache war sie zur Orientierung in dem fremden Land und für ihre Interviews mit Leuten aus der Wirtschaft auf eine Dolmetscherin angewiesen. Sieben Wochen hängt sie »zwischenrin« (S. 56).

Ihr Aufenthalt in Fernost beginnt mit einem Gefühl der Vertrautheit. Sie hört die aus jedem Japan-Hörspiel bekannten Geräusche: »die u-bahn-melodien, die krähen im yoyogi-park, die tempelgeräusche« (S. 54). Es ist nicht leicht, sich zu immunisieren gegen »die phantastische aufladung des anderen, [...] den immergleichen exotismus« (S. 53). Für Kathrin Röggla bedeutet Mobilität, Ähnlichkeiten herzustellen und Differenzen einzutragen. »... ich bin nur ein zaungast, und als zaungast kann man in japan alles nur verkehrt machen.« (S. 11) Schreibend versucht sie, dieser prekären Situation Rechnung zu tragen.

In ihrer berühmten *Spiegelgeschichte* (1949) hatte **Ilse Aichinger** (1921 in Salzburg geboren) das Leben einer jungen Frau rückwärts erzählt. Ähnlich verfährt Rögglas Tagebuch, das am 19. Dezember 2005 beginnt und am 2. November endet. Der Anfang ist dreifach gestaffelt: Nach einer Beschreibung des Rückflugs folgen Reflexionen über das Tagebuch-Schreiben, die eine Verunsicherung der Autorin zeigen: »reisen dekomponieren einen, verändern nicht nur die eigene



Die Stiftung Buchkunst kürte dieses Buch 2009 zum »schönsten Buch des Jahres«. Kunstvoll verbindet es Texte und Bilder, Fakten und Fiktionen – ein besonderes Reisebuch.



Judith Schalansky hat die abgelegenen Inseln nicht selbst besucht, aber viel über sie gelesen und die Ergebnisse ihrer Recherchen in kleine Geschichten verwandelt.



Am anderen Ende der Welt. Die Reiseliteratur übermittelt Wissen und bedient sich dabei narrativer Strategien. Sie erzählt vom Alltag auf den Schiffen und von besonderen Ereignissen; hier zum Beispiel von dem Venustransit 1874.

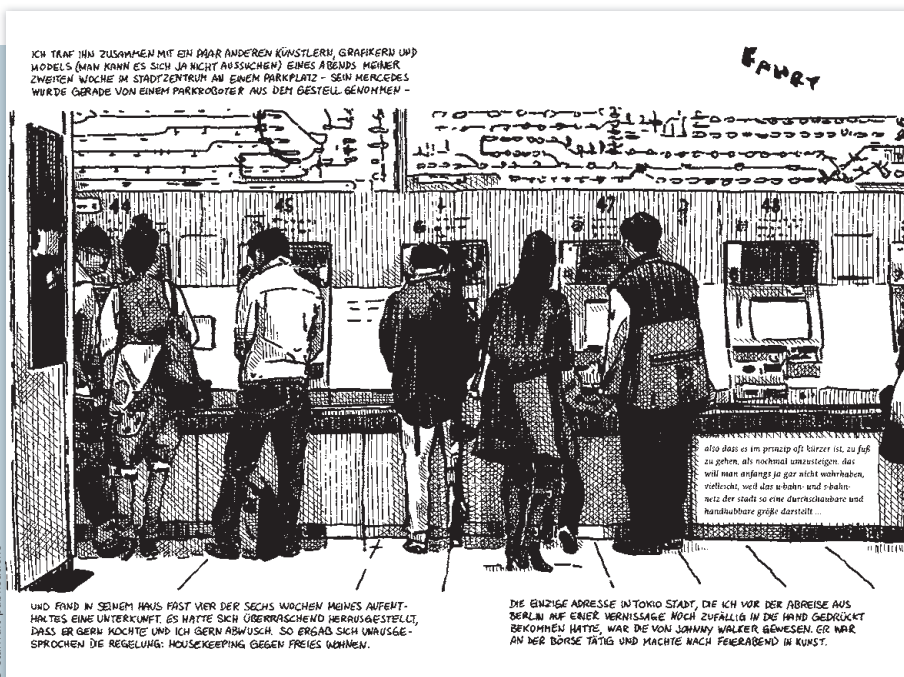
wahrnehmung, mein wissen über die welt, sondern auch die position, von der aus ich die sache betrachte.« (S. 11) Schließlich beginnt die Ich-Erzählerin in der Möglichkeitsform und schreibt, was sie notieren *könnte*. Neben der »öffentliche(n) müdigkeit« (S. 20), den schlafenden Menschen in der U-Bahn, sind es die Soundscapes, die Geräusche der Stadt, die sie aufzählt (vgl. S. 21 f.).

Das Besondere von *tokio, rückwärtstagebuch* (2009) liegt aber nicht in der Umkehrung der Erzähl- und Blickrichtung, sondern darin, dass es sich bei diesem Buch um eine Gemeinschaftsproduktion mit dem Comic-Zeichner **Oliver Grajewski** (1968 in Leverkusen geboren) handelt. In Bildern erzählt er die Geschichte eines jungen Zeichners, der nach Tokio fliegt und dort einige Wochen lebt. Wie ein Manga lesen wir die Geschichte von hinten nach vorn, von rechts nach links. So wie in das Tagebuch von Röggla einige Zeichnungen von Grajewskis Comic als Illustrationen in den vorderen Teil des Buches eingefügt sind, so enthält der zweite, hintere Teil Zitate aus dem Tagebuch der Mitautorin; sie sind grafisch abgesetzt. Auf diese Weise werden Text und Bild in doppelter Hinsicht miteinander verwoben. Diese innovative Erzählstrategie versinnbildlicht das komplexe Verhältnis von Nähe und Ferne.

Mobilität besteht dabei in der Wiederholung einer Reise in einem anderen Medium und der Gleichzeitigkeit des Verschiedenen.

Grajewskis Reise-Comic folgt nicht dem strukturierten Schema eines Tagebuchs, sondern auf der Bild- wie auf der Textebene folgt er dem Motiv des Flusses, was seiner Wanderung durch Tokio den Sumida-Fluss entlang entspricht. Die skizzenhafte Topografie seiner Impressionen zeigt Bilder – unregelmäßige, selten durch comictypische Gutter voneinander getrennte Panels – und einmontierte Kommentare sowie eingestreute Überschriften: Feld, Fahrt, Außen, Stadt, Fluss, Innen. Da die meisten Bilder nicht umrandet sind und viele sich auf ganzen Seiten ausbreiten, wird vor allem bei Bildern der Tokioter Architektur der Eindruck einer visuellen Reizüberflutung und einer räumlichen Enge vermittelt.

Der Heterogenität der städtischen Landschaft nähert sich Grajewski mit einer breiten Palette der Zeichenstile – man erkennt Bildzitate im Manga-Stil, Fotorealismus, kaleidoskopisch wirkende Montagen aus kleinen Stadtbildern, cartoonhafte Einzelporträts von gesehenen Gestalten und Gesichtern. Nicht das als exotisch empfundene Detail dominiert hier, sondern ein Blick, der das Fremde als ein breites Panorama erfassen



»tokio, rückwärtstagebuch« enthält zwei Reisegeschichten. Röggla und Grajewski nutzen das jeweils eigene Medium. In der Mitte des Buches treffen beide Erzählmo- di zusammen. Die Seite 57 bleibt leer.

Der Comiczeichner Oliver Grajewski ist der Co-Autor der Schriftstellerin Kathrin Röggla, der wir auf der Buchrückseite begegnen. Ein überraschendes Zusam- mentreffen.



Kathrin Röggla bewegt sich nicht nur geographisch viel, sondern wechselt auch leicht zwischen unterschiedlichen Medien (Literatur, Comic, Film, Theater) und Diskursen. So bleibt sie mobil – und macht mobil.





Yoko Tawada entdeckt Wörter, die in anderen Wörtern verborgen sind; so steckt etwa in allen Gesichtern das Ich. Tawadas Blick ist in die Ferne gerichtet und zugleich nach Innen.

»Wo Europa beginnt« innen: Die von Claudia Gehrke gestalteten Bücher mit Texten von Yoko Tawada sind besonders aufwändig und schön gemacht. In der Liebe zum Detail und der Lust am »Bücherbasteln« treffen sich die Autorin und ihre Verlegerin.



Wie in vielen ihrer anderen Essays fragt die in Tokio geborene Autorin nach dem kulturell geprägten Selbstverständnis des Einzelnen. Antworten findet die weit gereiste Schriftstellerin in Büchern. Sie leiten ihre Wahrnehmung.

möchte. Die vereinzelt auftauchenden Kommentare und skizzenhafte Porträts von der in diesem Tagebuch mitreisenden Kathrin Röggla fungieren als Ergänzung der eigenen Perspektive des Zeichners. Eines fällt an Grajewskis Comic auf: Anders als bei Röggla sind seine Impressionen absolut geräuschlos, wodurch das Gezeichnete in eine sterile Ferne rückt.

Wo eigentlich beginnt Europa?

»Reisen hieß für meine Großmutter, fremdes Wasser zu trinken. Andere Orte anderes Wasser. Vor einer fremden Landschaft müsse man sich nicht fürchten, aber fremdes Wasser könne gefährlich sein.« (S. 66) So beginnt **Yoko Tawada** (1960 in Tokio geboren) ihren ersten auf Deutsch geschriebenen Text *Wo Europa anfängt* (1991). »Der menschliche Körper besteht 80 % aus Wasser. Da ich in Russland jeden Tag russisches Wasser trank, wurde mein Körper 80% russisch«, heißt es in *Neun Fragmente* (2003). Rein rech-

Literatur

Felicitas Hoppe *Picknick der Friseurin. Geschichten* Frankfurt/M.: Fischer 2006.
 Felicitas Hoppe *Pigafetta* Roman, Frankfurt/M.: Fischer 2006.
 Felicitas Hoppe *Paradiese, Übersee* Roman, Frankfurt/M.: Fischer 2006.
 Judith Schalansky *Atlas der abgelegenen Inseln. Fünfzig Inseln, auf denen ich nie war und niemals sein werde* Hamburg: mare 2009.

Kathrin Röggla u. Oliver Grajewski *tokio. rückwärtstagebuch* Nürnberg: starfruit publications/Verlag für moderne Kunst Nürnberg 2009.
 Yoko Tawada *Wo Europa anfängt* Tübingen: konkursbuch Verlag 2006.
 Michel Foucault *Andere Räume In: Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik* hg. v. Karlheinz Barck u. a., Leipzig: reclam 1990, S. 34–46.

Auf den Punkt gebracht

- Wenn einer eine Reise tut, dann kann er nichts erzählen; denn Schriftstellerinnen, die vom Reisen erzählen, berichten vor allem von ihrem Schreiben und von ihren Erfahrungen mit sich selbst. Im Fremden finden sie das Eigene.
- **Felicitas Hoppes** Reise auf einem Containerschiff um die Welt führt in ihrem Roman *Pigafetta* zu einer Meditation über die Mobilität: Ausstieg aus der Zeit, geprägt von den gleichförmigen Routinen an Bord.
- **Judith Schalansky** erprobt ihre eigenen literarischen Strategien der Mobilität in *Atlas der abgelegenen Inseln*: Ihr gelingt es, die Kartografie zu einer poetischen Gattung zu entwickeln. Die Inseln hat sie übrigens selbst gezeichnet.
- **Kathrin Röggla** versucht in *tokio, rückwärtstagebuch* die schwierige Begegnung mit der japanischen Hauptstadt schreibend zu bewältigen: Sie entdeckt Ähnlichkeiten mit Vertrautem und spürt dem Exotischen nach. Der Tagebuchform folgt auch der Comic von Oliver Grajewski in der zweiten Buchhälfte – wie ein Manga von hinten lesbar.
- **Yoko Tawada** hat ihren Reisebericht *Wo Europa anfängt* vor Reiseantritt verfasst. Den Leerraum der Reise füllt sie mit Lektüre und Traumberichten. Das Tagebuch schreibt sie danach.

nerisch, also auf rationale Weise, lässt sich die Frage »Wer bin ich?« nicht lösen. Yoko Tawada erzählt Geschichten und vermittelt so zwischen ferner Herkunft und fremder Heimat.

»Die fünfzig Stunden im Schiff bis zur ostsibirischen Hafenstadt und die weiteren hundertsechzig Stunden in der Transsibirischen Eisenbahn unterwegs nach Europa wurden zu einem Leerraum in meinem Leben, den ich nur durch einen Reisebericht ersetzen kann.« (S. 68) Yoko Tawada verfährt unkonventionell und sprengt literarische Gattungsgrenzen. Den Reisebericht verfasst sie vor der Reise, »damit ich während der Reise etwas daraus zitieren konnte. [...] Ich könnte natürlich auch aus meinem Tagebuch zitieren, aber um ehrlich zu sein: das erfand ich nach der Reise weil ich unterwegs keines geschrieben hatte.« (S. 70) Den Leer-

raum der Reise, ein Unterwegssein zu sich selbst, das nur von Zwischenstationen weiß und kein festes, verbürgtes Ziel hat, füllt sie mit Lektüre und Traumberichten, die sie nach der Reise erzählt. So wird die Chronologie ineinandergeschoben. Die Matrjoschka, die Puppe in der Puppe, ein typisch russisches Spielzeug, wird für sie zum Sinnbild der Identität.

Moskau ist für Yoko Tawada und ihre Familie der symbolische Ort der Revolution und der Freiheit. Ein mitreisender Franzose sieht das ganz anders. »Er lachte kurz und sagte, Moskau ist *nicht* Europa.« (S. 82f.) Mobilität, die im Reisen sich ausdrückt, löst konventionelle Wahrnehmungsmuster und verflüssigt starre Selbstbilder. Sie bringt uns buchstäblich in Bewegung, auch wenn die Fortbewegungsart nur langsam ist. Nicht die Richtung der Reise ist entscheidend, sondern das Unterwegssein. ◆

Die Autorinnen



Dr. Kalina Kupczynska, 37, studierte Germanistik an den Universitäten Lodz, Passau und Wien. Ihre Promotion schrieb sie zum Thema »Vergeblicher Versuch das fliegen zu erlernen – Manifeste des Wiener Aktionismus« (Würzburg: K&N 2012). Zurzeit arbeitet Kupczynska als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Germanistik der

Universität Lodz (Polen), bis 31. August 2014 ist die Literaturwissenschaftlerin Humboldtstipendiatin am Institut für deutsche und niederländische Philologie der Freien Universität Berlin, zuvor war sie bereits DAAD- und Werfelstipendiatin. Einige ihrer wichtigen Veröffentlichungen zum Thema »Mobilität«: *Im Raume lesen wir die ... Macht? – Walter Pilars Erkundungen europäischer Peripherien*. In: »Studien zur Germanistik«, Nr. 4, 2011; *Ein-räumen, ver-innern – Topologie der Erinnerung in Line Hovens Graphic Novel »Liebe schaut weg«*. In: Wolfgang Hackl (Hrsg.): *Topographie und Raum in der deutschen Sprache und Literatur*. Präsens: Wien, im Erscheinen.

Kalina Kupczynska

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einem guten Arbeitsplan.

Am liebsten bewege ich mich mit einem Zug fort. Fliegen geht aber schneller.

»*Entschleunigen*« *bedeutet für mich*, in einem Zug zu sitzen, der durch die polnische Provinz fährt.

Als Jugendliche wollte ich viel reisen. Erstes Ziel: Paris.

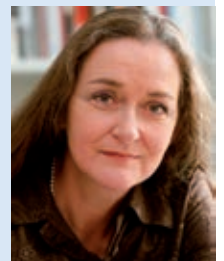
Zuhause ist, wo ich meine Bücher hinstelle.

Unterwegssein finde ich lebenswichtig.

Den Kindern rate ich nichts. Sie mögen keine Ratschläge.

Mein Weg führt mich oft auf Umwege.

kalinakupczynska@gmail.com



Prof. Dr. Carola Hilmes ist außerplanmäßige Professorin an der Goethe-Universität. Sie studierte Germanistik, Politikwissenschaft und Philosophie in Freiburg, Edinburgh, Frankfurt und Paris; arbeitete als Dozentin für Germanistik und Komparatistik an den Universitäten Frankfurt und Gießen sowie als freie Mitarbeiterin für den Hessischen Rundfunk. Hilmes hatte verschiedene Gastprofessuren im In- und Ausland inne. Seit dem Wintersemester 2012 ist sie Dozentin für Neuere deutsche Literatur an der Goethe-Universität. Die Literaturwissenschaftlerin hat zahlreiche Aufsätze zum Thema »Mobilität« veröffentlicht – eine Auswahl: *Projektionen – Imaginationen – Erfahrungen. Indienbilder der europäischen Literatur*, hrsg. von Carola Hilmes, Winfried Eckel und Werner Nell, Reimscheid: Gardez! 2008; *Wahrnehmung und Beschreibung der fremden Frauen auf Tahiti. Genderspezifische Aspekte in Georg Forsters »Reise um die Welt«*, in: Physis und Norm. Neue Perspektiven der Anthropologie im 18. Jahrhundert, hrsg. von Manfred Beetz u.a., Göttingen: Wallstein 2007, S. 139–155; *Türkeiberichte in den großen Reisesammlungen des 18. Jahrhunderts*, in: *Europa und die Türkei im 18. Jahrhundert/Europe and Turkey in the 18th century*, hrsg. von Barbara Schmidt-Haberkamp, Bonn: University Press u. Göttingen: V & R 2011, S. 287–304.

Carola Hilmes

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einem guten Buch.

Am liebsten bewege ich mich mit dem Fahrrad fort; damit kommt man aber nicht weit.

»*Entschleunigen*« *bedeutet für mich*, nein zu sagen.

Zuhause ist, wo meine Bücher stehen.

Virtuell bin ich unterwegs im Kopf.

Mobil fühle ich mich, wenn nicht alle an mir herum zerren.

Mein Weg führt mich ins Unbekannte.

c.hilmes@lingua.uni-frankfurt.de

Von reisenden Sängern und Werken

Über Mobilität im Musiktheater

Ohne Zweifel handelt es sich bei der Oper um die Kunstgattung mit der längsten und größten Mobilität. Eine italienische Oper des 18. Jahrhunderts hatte in der Regel eine weit größere Verbreitung als dramatische Werke, die gern mit dem Label »Weltliteratur« behängt werden. Der Erfolg von Opern – und damit auch von deren Interpreten – hängt existenziell mit der nachhaltigen Verbreitung der Werke zusammen. Tonangebend war in puncto Mobilität immer die italienische Oper.

Voraussetzung dafür war ein europaweites System von Produktion und Reproduktion, das mehr oder weniger überall gleich funktionierte. Die italienische »Opera seria« stellte seit dem frühen 18. Jahrhundert ein solches System dar, ihr Radius reichte von Lissabon bis Sankt Petersburg und von Stockholm bis Sizilien. Mit Ausnahme von Frankreich wurde an allen europäischen Hoftheatern die »Opera seria« gepflegt, das Italienische war die »lingua franca« der musikdramatischen Bühne. Entscheidend befördert wurde das System durch das Phänomen der Mehrfachvertonung. Anders als in der französischen Oper, wo ein Textbuch jeweils nur ein einziges Mal in Musik gesetzt wurde, konnten die poetischen Vorlagen in der »Opera seria« vielfache Vertonungen erfahren. So wurden die knapp vier Dutzend Textbücher von Pietro Metastasio – dem wichtigsten Librettisten des 18. Jahrhunderts – insgesamt über 1000 Mal in Musik besetzt. Ein Werk wie *Alessandro nell'Indie*, das ungefähr 80 Mal vertont wurde, besaß somit eine Vielzahl an individuellen musikalischen Ausprägungen.

Im System des italienischen Musiktheaters vermochte also ein einziges poetisches Werk (Libretto) eine Vielzahl an Opern zu generieren. Damit war die Oper im Hinblick auf Diffusion respektive Mobilität jeder anderen literarischen Kunstform überlegen, auch der klassischen französischen Dramatik (Racine, Molière, Voltaire), die an den meisten europäischen Theatern gepflegt wurde. Und während die französischen Dramen buchstäblich feststanden, waren die italienischen Opern gewissermaßen offen: Anpassungen, In-



Aus der Partitur »Giulio Sabino« von Giuseppe Sarti. In Wien wurde die abgebildete Szene mit Musik von Angelo Tarchi gespielt, die originale Musik von Sarti somit ersetzt.

terpolationen und Striche waren die Folge der spezifischen Mobilität von musikdramatischen Werken der »Opera seria«. Das heißt: Die Partitur ein und derselben Vertonung kann in einer neapolitanischen Überlieferungsschicht anders aussehen als in einer Mannheimer oder einer Londoner. Hier noch von verbindlichen Werktexten sprechen zu wollen, ist schlechterdings kaum möglich. In Anlehnung an theaterwissenschaftliche Denkfiguren ist eher von Aufführungstexten zu sprechen – und diese sind in der Regel auch in handschriftlichen Partitur-Manuskripten, Text- und Soufflier-Büchern überliefert. Im besten Fall existieren noch die Rollenhefte, die den Interpreten zur Einstudierung dienten und in welchen die Sänger ihre individuellen Interpretationen (Verzierungen, Koloraturen) hinterließen.

Immer unterwegs: Komponisten wie Interpreten

Die Komponisten bedienten dieses System entweder in Festanstellung, mehrheitlich aber durch temporäre, mobile Auftragskompositionen an einem Hof. Es

von **Thomas Betzwieser**

**Vielseitige Wandertruppen:
Heute Lessing, morgen Mozart**

Neben den Komponisten zeichnet sich das Musiktheater aber vor allem durch die Mobilität der Interpreten aus. Anders als heute beschränkte sich diese nicht allein auf die Gesangsstars, sondern es reisten gesamte Kompagnien oder Truppen. Die Wandertruppen unterhielten neben den Hoftheatern einen Großteil des Spielbetriebs, vor allem im deutschsprachigen Raum. Und die deutschen Truppen zeichneten sich durch eine weitere Besonderheit aus: Denn sie bedienten sowohl das Sprech- wie das Musiktheater, die Darsteller für eine Aufführung von Lessings *Emilia Galotti* rekrutierten sich weitgehend aus demselben Personal wie für eine Oper von Gluck oder Mozart. Die Wandertruppen waren insbesondere dort besonders präsent, wo es kein Hoftheater gab, wie in den freien Reichsstädten Frankfurt oder Nürnberg. (Das Frankfurter Theaterleben lässt sich für das 18. Jahrhundert einzig und allein über die Wandertruppen nachzeichnen.)

Eine offene Frage ist, inwieweit die Darsteller der Truppen den wachsenden musikalischen Anforderungen hinsichtlich der Gesangsrollen gewachsen waren, vor allem dann, wenn es sich um sogenannte Kindertruppen (zwischen 12 bis 18 Jahren) handelte. Es bestehen also große Unsicherheiten, in welcher Gestalt ein Werk (gekürzt, vereinfacht, bearbeitet) musikalisch dargeboten wurde. Dieses Problem wird so lange ein blinder Fleck der Forschung bleiben, bis musikalisches Aufführungsmaterial der Wandertruppen auftaucht – bis dato gibt es keine solchen Quellen.

Mobile Facetten von musikdramatischen Werken

Während die Mobilität von Interpreten relativ gut erforscht ist, insbesondere für die italienische Oper, rückte das Phänomen hybrider Werkgestalten – unter den Kategorien des Kulturtransfers – erst langsam



(Créon sort avec Dirce que ses femmes s'achèment.)

SCENE VII.
*Médée, Jason.
Médée.*

*Bien bien Jason, vous gardez le silence,
Vous détournez les yeux, vous fiez mon aspect?
Ingrat, de tout ce que j'ai fait,
Voilà donc la reconnaissance!
Dans les plus grands périls m'oser abandonner!
M'enlever mes enfants, choisir une autre épouse.
Ne redoutais-tu rien de ma fureur jalouse?
Pensais-tu que mon cœur sût jamais pardonner?
Mais parle-moi qu'il soit de tes lauriers et de ta gloire,
Ici la superbe tison qui brûle en ce palais,
Tout enfant?*

Jason

Je vous dois une illustre victoire.

*Je le sais; mais mon cœur rejette des biens faibles
Qui vous couvrent de honte et valent des faux biens
Médée.*

*Parjure! Oses-tu bien me reprocher mes crimes?
Ne sont-ils pas les tiens. Et n'est-ce pas pour toi
Que j'immolai tant d'augustes victimes?
Comme le tien mon cœur a été manqué de foi?
Pour toi seul je trahis, j'abandonnai mon père,
Pour toi j'assassinai, je déchirai mon frère;
Et lorsque Pélus descendit au tombeau,*

*Parle, était-ce pour moi qu'un peupla pernicieux
Au sein de ce vieillard enfanta le courtois?
Voilà mes attentats; je les connus, perfide;
Je n'en pourrai jamais le cruel souvenir:
Mais crois-tu la source encor n'en est point épuisée;
A les surpasser tous, je mettrai mon plaisir.
Tu le repentiras de m'avoir abusée;
Et si j'ai tant osé pour te prouver ma foi,
Que n'oserais-je point pour me venger de toi?*

Jason

*Vous vous plaignez, que je vous ai trahis
Vous transporte, vos accès sont trop mécontents;
Tout parle contre vous: en voulant m'accuser,
Votre fureur me justifie.
Oui, d'un horrible hymen j'ai brisé les liens,
J'ai cherché pour mes fils un asyle à Corinthe,
Voilà mes trahisons, mes crimes, j'en conviens.*

Originalpartitur von Cherubinis »Médée« (1797) mit gesprochenem Dialog. Auch diese ernste französische Oper lebte vom Wechsel zwischen Musiknummern und gesprochenen Anteilen (hier Versen). Dieses Format war im ersten Genre außerhalb Frankreichs nahezu unbekannt.

ist kein Zufall, dass sowohl Christoph Willibald Gluck wie auch Wolfgang Amadé Mozart ihre ersten dramatischen Kompositionen – allesamt italienische Opern – für Norditalien schrieben, wo das Netz an Theatern besonders dicht (Mailand, Turin, Parma, Lodi, Crema et cetera) und somit die Chance, einen Auftrag (»scrittura«) zu bekommen, relativ gut war.

Doch die Mobilität von Opernkomponisten war schon Ende des 17. Jahrhunderts erstaunlich hoch. Musiker, die in einem Jahr in Ansbach nachzuweisen sind, finden wir im darauffolgenden Jahr in Hamburg, London oder Venedig wieder. Wichtig sind dabei vor allem auch die Stationen unterwegs, bei denen die Komponisten meist Höfe ansteuerten, die ein Opernhaus besaßen und somit auch die Hoffnung auf einen Auftrag bestand. Hatte ein Komponist jedoch einen konkreten und lukrativen Kompositionsauftrag wie Gluck 1773 für Paris, dann war die Reise buchstäblich zielstrebig, brauchte der Komponist doch kaum mehr als zweieinhalb Wochen von seiner Heimat Wien in die französische Hauptstadt – in puncto Reisegeschwindigkeit war dies im ausgehenden 18. Jahrhundert kaum zu toppen.

☉ Auf den Punkt gebracht

- Komponisten, Musiker und Sänger gehörten zu den Hochmobilen des 17. und 18. Jahrhunderts – dies ist allerdings nur einer der Gründe, weshalb die Oper eine weitaus größere Verbreitung fand als andere dramatische Werke.
- Das europaweite Erfolgsrezept der »Opera seria« lag darin, dass aus einem einzigen Libretto eine Vielzahl von Opern generiert werden konnte. Die einzelnen Vertonungen wurden wiederum an mehreren Orten gespielt, was einen »mobilen« Werktext zur Folge hatte, der seinerseits wieder von Interpreten verändert werden konnte.
- Das Italienische ist die »lingua franca« im Musiktheater seit dem frühen 18. Jahrhundert. Ein ungewöhnliches Beispiel dafür ist Cherubinis Oper »Médée«, die über viele Umwege erst in den 1950er Jahren mit Maria Callas als Medea ihren internationalen Durchbruch schaffte.
- Musikwissenschaftler interessieren sich heute besonders für hybride Werkgestalten innerhalb des Musiktheaters. Sie erforschen, wie sich aus diesen unterschiedlichen Formaten Phänomene des Kulturtransfers ablesen lassen.

Das Projekt »OPERA – Spektrum des europäischen Musiktheaters in Einzeleditionen«



Das an der Akademie der Wissenschaften und der Literatur Mainz beheimatete und von der Union der deutschen Akademien der Wissenschaften geförderte Projekt »OPERA – Spektrum des europäischen Musiktheaters in Einzeleditionen« hat 2009 an der Universität Bayreuth seine Arbeit aufgenommen. Seit Anfang 2013 ist das von Prof. Dr. Thomas Betzwieser geleitete Projekt mit vier wissenschaftlichen Mitarbeitern nun an der Goethe-Universität ansässig.

Ziel des Projekts ist die kritische Edition von insgesamt 21 exemplarischen Werken des Musiktheaters während der Laufzeit von 15 Jahren. Das Spektrum der zu edierenden Werke erstreckt sich vom 17. bis zum 20. Jahrhundert, wobei die unterschiedlichsten europäischen Gattungen Berücksichtigung finden: von der »Opera seria« und »Opera buffa«, »Tragédie lyrique« und »Opéra comique«, Singspiel bis zur Großen Oper. OPERA fasst den Begriff des Musiktheaters bewusst weit und integriert auch selten edierte Gattungen wie Ballett, Melodram oder Schauspielmusik. So wird in der Reihe beispielsweise eine Edition der von Peter von Lindpaintner zu Goethes *Faust* komponierten Schauspielmusik ebenso wie ein Melodram aus dem 18. Jahrhundert oder die Frühform einer multimedialen Theater-Filmmusik aus dem 20. Jahrhundert herausgegeben. Ziel ist es, mit jeder Edition auch ein exemplarisches Editionsproblem zu behandeln, beispielsweise den Umgang mit musikalischen Zitate, das Vorhandensein multipler Autorenschaften oder Eingriffe von Interpreten.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Transfercharakter von Werken und somit der Frage, wie sich die Werkgestalt einer Oper in verschiedenen Opernkulturen verändert – und in welcher Form sich diese »Gestalten« editorisch realisieren lassen. Anders als andere Editionsprojekte rückt OPERA auf diese Weise dezidiert die Probleme von Edition in den Mittelpunkt seiner Arbeit (und weniger au-

torzentrierte Phänomene). Diese Probleme werden nicht unwesentlich von Quellentypen bestimmt, die bislang kaum oder wenig im Blickpunkt musikalischer Editionen waren: Choreografien, Bildquellen, Regiebücher, vor allem aber Textbücher (Libretti, Soufflier-Bücher). Das Erstellen einer eigenen kritischen Edition des Operntextes ist ein zentrales Anliegen von OPERA.

OPERA legt seine Ausgaben in Form einer Hybrid-Edition vor: Die Partitur wird wie gewohnt in Buchform erscheinen, der gesamte kritische Apparat (Quellenbeschreibung und -bewertung, Lesarten-Verzeichnis) nebst Textedition hingegen auf einem Datenträger. Die Editionen basieren auf dem an der Universität Paderborn entwickelten Software-Tool »Edirom – Digitale Musikedition«, welches ein multifunktionales Navigieren zwischen dem kritischen Apparat, den als Digitalisaten hinterlegten Quellen und der Partitur erlaubt. Durch diese gegenseitige Verschaltung und Visualisierung aller Teile der Edition vermag der Leser, die vom Editor getroffenen Entscheidungen anhand der relevanten Quellen nachzuvollziehen. Da es sich bei Musikeditionen jedoch nicht nur um Lesetexte handelt, sondern primär um Vorlagen für Aufführungen, ist gerade die Möglichkeit der Überprüfbarkeit der Quellen für die musikalische Praxis (Dirigenten, Interpreten) von großem Vorteil. Verlegt werden die OPERA-Editionen beim Bärenreiter-Verlag, Kassel.

Die erste Edition des Projekts, Antonio Salieris und Giambattista Castis *Prima la musica e poi le parole*, wird von Thomas Betzwieser und Adrian La Salvia (Textedition) herausgegeben und ist im Herbst 2013 erschienen. Ausschnitte aus dieser Edition werden bei einer Präsentation voraussichtlich im März 2014 in einem Konzert an der Goethe-Universität zu hören sein.

Weitere Informationen unter www.opera.adwmainz.de sowie www.edirom.de

ins Blickfeld. Nicht selten wurden solche Produkte als Verballhornungen klassifiziert, da sie sich deutlich von der Originalgestalt des Werkes entfernten. Für editorische Unternehmungen wurden solche Werktransformationen gar als gänzlich irrelevant erachtet, da sie mit dem Willen des Urhebers nicht kompatibel waren. In jüngster Zeit setzt allerdings ein Umdenken ein, so dass nicht länger allein die textkritische Rekonstruktion einer »Urfassung« im Vordergrund steht, sondern auch die verschiedenen Rezeptionsstufen eines Werkes editorisch erschlossen werden.

Das Frankfurter Editionsprojekt »OPERA – Spektrum des europäischen Musiktheaters« trägt diesem Phänomen insofern Rechnung, als es in seinen Werkkorpus ein eigenes Modul integriert hat, das gezielt solche musikdramatischen Transformationsprodukte editorisch dokumentiert [weitere Informationen zum Projekt, siehe Kasten oben]. Damit entfernt es sich zwar von einer

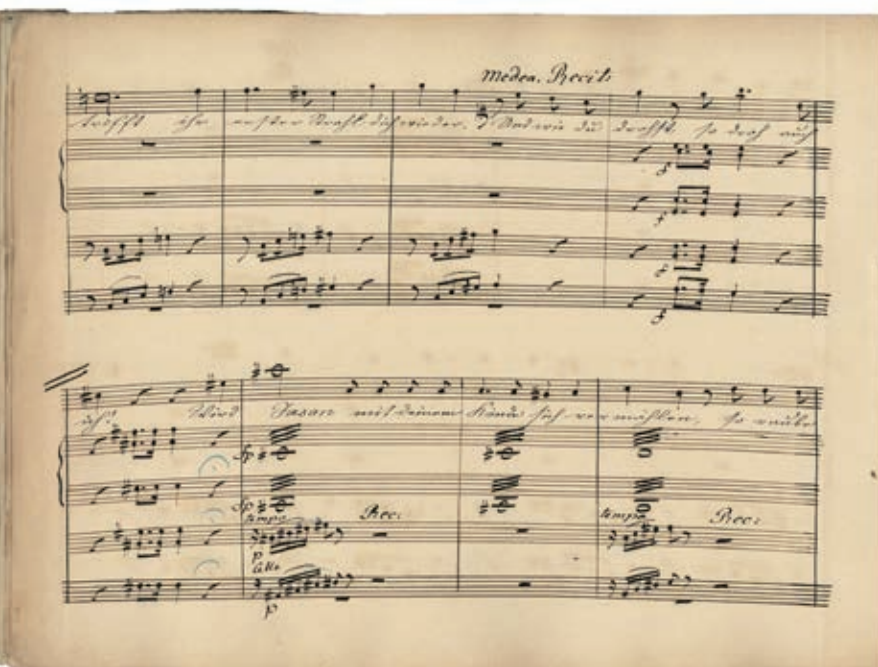
in der Musikedition vorherrschenden autorzentrierten Denkweise, vermag aber auf der anderen Seite gerade die mobilen Facetten von musikdramatischen Werken offenzulegen.

Die wundersame Wandlung von Mozarts deutschen Singspielen zu italienischen Opern

Obwohl sich die Oper im Laufe des 19. Jahrhunderts mehr und mehr internationalisierte – die italienische Oper setzte mit Rossini, Donizetti und Verdi ihren Siegeszug in Lateinamerika und den USA fort –, gab es daneben immer auch Werke, die sich einem Export hartnäckig widersetzen. Dies betraf insbesondere solche Gattungen, die in einer anderen Opernkultur unbekannt waren, wie das deutsche Singspiel. Mozarts *Die Zauberflöte* oder *Die Entführung aus dem Serail* sowie Carl Maria von Webers *Der Freischütz* sind Musterbeispiele für dieses Phänomen, da sie strukturell



Titelkupfer der Partitur von Cherubinis »Médée« (1797). Während der Französischen Revolution wurden in der »Opera-Comique« auch große tragische Opern aufgeführt; Cherubinis »Médée« blieb allerdings erfolglos.



nicht mit der italienischen, französischen oder englischen Opernkultur kompatibel waren. Die Form einer Oper mit gesprochenen Anteilen, wie sie die genannten Singspiele vorstellen, war im Kontext der italienischen Oper gänzlich unbekannt. Deshalb musste beispielsweise Mozarts *Zauberflöte* für London – wo die italienische Oper vorherrschte – zum einen ins Italienische übersetzt und alle gesprochenen Anteile in Musik verwandelt werden. Ferner wurde das Werk mit anderen Kompositionen angereichert, so dass von Mozarts Musik kaum mehr als die Hälfte übrig blieb. Während in London die *Zauberflöte* in eine italienische Oper verwandelt wurde, erwies sich das Mutterland gegenüber Mozarts anderem populären Singspiel, der *Entführung aus dem Serail* (1782), als absolut resistent: In Italien kam es erst 1951 (!) auf die Bühne.

Für die Opernforschung sind Werke, deren Mobilität erst durch Eingriffe in die Werksubstanz ermöglicht wurde, von besonderem Interesse. Kümmerte man sich in London oder Paris im 19. Jahrhundert kaum um den Autorwillen Mozarts, so gibt es demgegenüber auch Transformationen, die das ursprüngliche Werk zu bewahren versuchten, es aber gleichwohl umformen mussten, um es – außerhalb der eigenen Opernkultur – spielbar zu machen. Ein Lehrstück einer solchen Transformation liefert Luigi Cherubinis *Médée/Medea*.

Die Rettung von Cherubinis »Medea« für die europäischen Bühnen

Cherubinis Oper wurde 1797 erstmals in Paris in der Opéra-Comique gegeben. Das Theater der »Opéra-Comique« hatte sich während der Französischen Revolution dergestalt verändert, dass dort nicht nur »komische« Opern gespielt, sondern jetzt auch ernste Opern aufgeführt werden durften. Die Struktur der Gattung »Opéra comique« blieb indes erhalten: Zwischen den Musiknummern wurde die Handlung mit gesprochenen Dialogen vorangetrieben. Anders als im deutschen Singspiel waren die Dialoge in Cherubinis Oper nicht in Prosa, sondern in gereimten Alexandrinern. Das heißt: bei *Médée* handelte es sich um eine große, tragische Oper, die aber Dialoge enthielt. War die Oper durch diese Konzeption schon in Paris randständig gewesen, so war sie außerhalb Frankreichs überhaupt nicht spielbar, weil sie sowohl strukturell (Genre) wie institutionell (Haus) durch jedes Raster fiel.

Um das Stück für die Bühne zu retten, verwandelte der Münchener Kapellmeister Franz Lachner deshalb Mitte des 19. Jahrhunderts die gesprochenen Dialoge in Musik (Rezitative) und machte aus Cherubinis Werk somit eine »standesgemäße« große Oper mit durchgängiger Musik. Gleichzeitig wurde das ganze Werk ins Deutsche übersetzt. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: Die großen deutschen Musikbühnen setzten das Werk auf den Spielplan, und Cherubinis *Medea* wurde zum Geheimtipp. Da aber eine *Medea* in deutscher Sprache kaum anschlussfähig war innerhalb des europäischen Opernbetriebs, wurde Lachners Rezitativ-Fassung 1904 ins Italienische übersetzt. Auf diese

Rezitativ von Franz Lachner für Cherubinis »Medea«. Der Münchener Kapellmeister rettete Cherubinis Oper für die Nachwelt, indem er die gesprochenen Dialoge in Musik umwandelte. Erst die Übersetzung dieser Fassung ins Italienische ermöglichte den Durchbruch in Europa.

Weise entstand nun eine italienische Oper, die – bei Wahrung der gesamten Musik Cherubinis – ziemlich weit entfernt war von der französischen Werkgestalt von 1797. Auf der anderen Seite besaß die Oper nun alle Voraussetzungen für eine weitere Verbreitung.

Ihren endgültigen internationalen Durchbruch erfuhr diese Oper in den 1950er Jahren, als Maria Callas die Titelrolle erstmals verkörperte. Der Erfolg war immens: Mailand, Dallas, Venedig, Rom, London, Epidauros und wieder Mailand waren die Stationen der Aufführungsserien mit der »diva assoluta«. Die Medea wurde zu der Rolle der Sängerin, und sie prägte das Image der Callas in den 1950er Jahren entscheidend, bis hin zur Besetzung in Pier Paolo Pasolinis gleichnamigem Film von 1969. Schallplatten-Einspielungen schlossen sich an, womit Cherubinis Oper jetzt erstmals auch eine breite mediale Verbreitung fand.

Inzwischen waren Lachners Rezitative mit der originalen Musik Cherubinis dergestalt verschmolzen, dass der Name des Bearbeiters komplett in Vergessenheit geriet. Ob Maria Callas wusste, dass sie nicht nur Musik von Cherubini sang? Eine solche Symbiose von Bearbeitung und Original ist selten, aber ihren Zweck hat sie zweifellos erfüllt: Diese Transformation hat ein ehemals »unspielbares« Werk repertoirefähig gemacht und ihm damit buchstäblich zur Mobilität verholfen.

Mit der Inkorporation der verschiedenen Bearbeitungsstufen von Cherubinis *Medea* wird das Projekt OPERA zweifellos editorisches Neuland im Bereich kritischer Musikeditionen beschreiten, nicht zuletzt, weil traditionelle Kriterien wie Haupt- und Nebenquellen neu justiert werden müssen. ◆

Maria Callas als Medea – diese Rolle prägte den Ruhm der Opern-Diva in den 1950er Jahren. Hier ein Foto von der Callas in einer Aufführung der Mailänder Scala, 1961. Ob sie die verschlungenen Wege kannte, die Cherubinis Oper genommen hatte, bis sie es ins Repertoire der großen europäischen Bühnen schaffte?



Der Autor



Prof. Dr. Thomas Betzwieser, 55, studierte Musikwissenschaft, Germanistik und Philosophie in Heidelberg; 1989 Dissertation über den musikalischen Orientalismus im 18. Jahrhundert. Von 1990 bis 1994 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Musikwissenschaft der Freien Universität Berlin. Anschließend folgten drei Stipendien-Jahre, zunächst

als DAAD-Stipendiat an der »Maison des Sciences de l'Homme« in Paris (1995–1996), anschließend ein DFG-Forschungsstipendium (1996–1998). In dieser Zeit entstand die Habilitationsschrift (FU Berlin 2000), die sich grundlegend mit dem Nebeneinander verschiedener Medien und Ausdrucksmodi in der Oper auseinandersetzte (*Sprechen und Singen: Ästhetik und Erscheinungsformen der Dialogoper*, Stuttgart/Weimar 2002). Von 1999 bis 2001 war er Lecturer am Music Department der University of Southampton (UK) und von 2001 bis 2012 Professor für Musik-

wissenschaft an der Universität Bayreuth. 2009 installierte er dort das durch die Union der deutschen Akademien der Wissenschaften geförderte Langzeitprojekt »OPERA – Spektrum des europäischen Musiktheaters in Einzleditionen«. Seit dem Wintersemester 2012/2013 hat Thomas Betzwieser die Professur für Historische Musikwissenschaft an der Goethe-Universität inne. Zahlreiche Publikationen zum Musiktheater vom 17. bis 20. Jahrhundert, vor allem zu Ästhetik, Rezeption und Transfer, unter anderem: *Zwischen Kinder- und Nationaltheater: die Rezeption der Opéra comique in Deutschland (1760–1780)* In: Erika Fischer-Lichte/Jörg Schönert (Hrsg.) *Theater im Kulturwandel des 18. Jahrhunderts. Inszenierung und Wahrnehmung von Körper – Musik – Sprache* Göttingen 1999, S. 245–264; *Ein »zeitgemäßer« Gattungstransfer: Franz Lachners Bearbeitung von Cherubinis Medea (1854)* In: Hartmut Schick/Stephan Hörner (Hrsg.) *Franz Lachner und seine Brüder – Hofkapellmeister zwischen Schubert und Wagner* Tutzing 2006, S. 281–312; *Verisimilitude and opera: theatrical paradoxes and dead end streets* In: Helen Greenwald (Hrsg.) *Oxford Handbook of Opera* (im Druck).

betzwieser@em.uni-frankfurt.de

Die Wählermobilität – Spiegel für den Wandel der Gesellschaft

Vom Ende der loyalen Anhängerschaft und dem Anstieg der Nichtwähler

Die Wähler sind mobil geworden. Sie gelten als unberechenbar, egoistisch, launisch, aber auch als empfänglich gegenüber den Lockrufen populistischer Alternativen. Vorbei sind die Zeiten langfristig loyaler Parteianhängerschaften. Die Mobilität der Wähler gehört zum politischen System der heutigen Bundesrepublik und ist das Ergebnis massiver Veränderungen, die sich in unserer Gesellschaft in den vergangenen Jahrzehnten abgespielt haben.

von **Sigrid Roßteutscher**

Die Wähler »von heute« schauen sich das politische Angebot lange an, um womöglich erst an der Wahlurne zu entscheiden, welcher Partei ihre Stimme gehört. Sind sie mit ihrer Entscheidung im Nachhinein unzufrieden, wechseln sie beim nächsten Mal ohne großes Bedauern die Partei oder bleiben schlicht zu Hause. So wird das Ergebnis von Wahlen für die konkurrierenden Parteien, aber auch für die auf Wahlprognosen spezialisierten Demoskopen immer schwerer vorhersehbar. In der politischen Debatte wird diese Entwicklung eher mit negativen Vorzeichen versehen. Gerne wird dann auch eine bedrohliche Situation für die Überlebenschancen der repräsentativen Demokratie in Deutschland diagnostiziert. Im Folgenden steht allerdings die Diagnose der gesellschaftlichen Wandlungsprozesse im Mittelpunkt.

Das Mediensystem: Politik lässt sich leichter ausblenden als früher

Die Medien- und Informationsumwelt der Bürger hat sich in den vergangenen Jahrzehnten massiv verändert. Die Entwicklung lässt sich mit zwei parallel laufenden Trends beschreiben: Die Anzahl der Angebote hat sich extrem vergrößert und auch die Art Informa-

tionen. Am Beispiel des Fernsehens lässt sich der Anstieg an Quantität beispielhaft zeigen: Ab den 1950er Jahren setzte allmählich der Siegeszug des Fernsehens ein, das sich zunehmend als Leitmedium gegenüber Presse und Radio durchsetzen konnte. Zunächst gab es nur das Angebot der ARD, 1961 kam als zweite öffentlich-rechtliche Anstalt das ZDF hinzu. Alle Bürger, die im Besitz eines Fernsehapparates waren, empfingen relativ gleichgerichtete und zeitgleich gesendete politische Informationen – ob in der »Tagesschau« oder bei »Heute«. Zudem war die Wahrscheinlichkeit, dass politische Nachrichtensendungen konsumiert wurden, extrem hoch, da oft zeitgleich in beiden Programmen Informationssendungen angeboten wurden. Dem konnten sich die Bürger nur entziehen, wenn sie den Fernseher ausschalteten, was wegen der Faszination dieses neuen Mediums eher unwahrscheinlich war. Während bis Anfang der 1980er Jahre der quantitative Anstieg an Senderauswahl nur sehr graduell war, vermehrte sich im Zuge der Liberalisierung des Medienmarktes ab 1990 die Zahl der frei empfanglichen privaten Fernsehkanäle explosionsartig.

Parallel erfolgte eine Diversifizierung der Medien- und Informationslandschaft. Der Siegeszug des Internets und World Wide Web sowie die Verbreitung unterschiedlicher »social media« erhöhten das potenzielle Angebot nochmals drastisch. Aus politischer Sicht haben diese Veränderungen der Medien- und Informationsumwelt zwei signifikante Folgen: Einerseits erhöht sich, bei Konsum vieler Medien, die Rezeption

Die Zeiten der Bonner Republik mit einem stabilen Drei-Parteien-System sind Geschichte. Bei der Bundestagswahl 2013 schaffte es die FDP auch mit ihrer Zweistimmen-Kampagne nicht in den neuen Bundestag.



unterschiedlicher, möglicherweise auch widersprüchlicher Botschaften. Die politischen Signale, die Bürger aus den Medien empfangen, sind somit weniger homogen und damit potenziell auch schwieriger einzuordnen und zu bewerten, als dies für lange Zeit der Fall war. Außerdem können Bürger, die sich nicht für Politik interessieren, intensiv andere Angebote in den vielfältigen Medien nutzen und Politik ausblenden. Unsere Medien- und Informationsumwelt ist also sowohl komplexer als auch politikferner geworden.

Bildungsexpansion: Selbstbewusstsein der Bürger gegenüber Politikern wächst

Auch das Bildungssystem hat massive Veränderungen erfahren. Während bis in die 1970er Jahre ein Hauptschulabschluss als Regel- und Normalabschluss galt und nur Minderheiten der Gesellschaft höhere Schullaufbahnen einschlugen, kam es im Zuge der Bildungsexpansion zum Siegeszug des Gymnasiums. So hatten zu Beginn der 1980er Jahre fast 70 Prozent der westdeutschen Bevölkerung maximal einen Hauptschulabschluss. Im Verlauf der nächsten drei Jahrzehnte nimmt die Häufigkeit niedriger Bildungsabschlüsse sukzessiv, aber kontinuierlich ab, während mittlere und vor allem höhere Abschlüsse (Abitur) massive Zuwächse erfahren. ■

Politikwissenschaftler zogen aus dem extrem ansteigenden Bildungsniveau weitgehende Schlussfolgerungen. Die wohl bekannteste These der »kognitiven Mobilisierung« (siehe zum Beispiel Inglehart 1990; Dalton 2000) prognostiziert, dass die Bürger weniger auf Signale und Empfehlungen aus den etablierten politischen Parteien angewiesen seien und keine Übersetzungs- oder Interpretationshilfen von politischen Experten benötigten. Das politische Verhalten der Bürger und ihr Verhältnis zu traditionellen Parteien verändere sich durch die wachsenden politischen Kompetenzen der Bürger grundlegend. Während der Anstieg des Bildungsniveaus eine Tatsache ist, lassen sich allerdings keine empirischen Befunde dafür finden, dass die Bürger tatsächlich politisch kompetenter werden. Im Gegenteil: Das Wissen um politische Sachverhalten ist seit den 1950er Jahren bis heute erstaunlich konstant geblieben.

Im Zuge der Bildungsexpansion löste sich hingegen allmählich der enge Zusammenhang von (hoher) Bildung und Geschlecht, da Mädchen zunehmend und erfolgreich höhere Bildungswege einschlugen. Damit stiegen bei den Frauen das politische Interesse und der Anspruch auf angemessene Vertretung im politischen System.

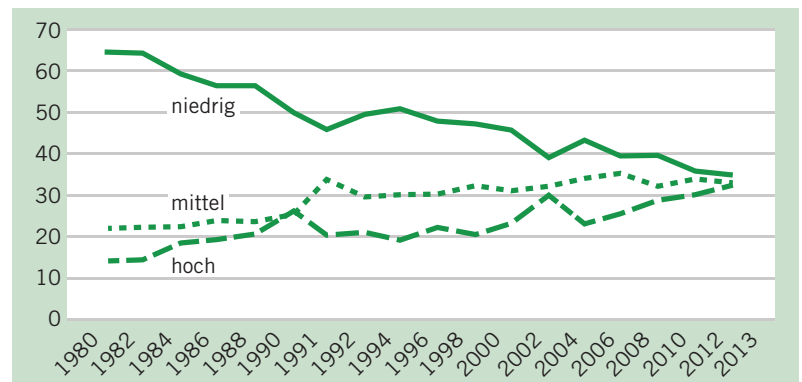
Sozialer Wandel führt zur Erosion traditioneller politischer Milieus

Auch sozialstrukturelle Veränderungen tragen zur Erosion traditioneller politischer Milieus bei, die über lange Zeit das Rückgrat der etablierten Parteien bildeten. Klassische Arbeiterberufe verschwinden – und damit auch die Kernklientel der Gewerkschaften und der SPD. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums schrumpft der Anteil der kirchlich gebundenen Wählerschichten, die traditionell das Kernsegment von CDU und CSU stellten. Der Anteil der gewerkschaftlich gebundenen Arbeitnehmer unter den abhängig Beschäftigten in Deutschland hat sich von fast 45 Pro-

zent in den 1950er Jahren auf etwas über 15 Prozent im Jahr 2010 reduziert. Dabei erfolgte der stärkste Rückgang in den 1990er Jahren. Berechnet auf die Gesamtbevölkerung insgesamt, sind die Zahlen noch dramatischer. Der Anteil der Arbeiter mit Gewerkschaftsbindung liegt bei knapp über 5 Prozent.

Nicht viel anders gestaltet sich die Situation für die Kernklientel von CDU/CSU. Waren in den 1950er und 1960er Jahren noch fast 90 Prozent der Westdeutschen Mitglied einer christlichen Kirche (knapp die Hälfte katholisch), so reduziert sich ihr Anteil zum Ende des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts auf unter 60 Prozent. Parallel verläuft der Schwund im katholischen Kernmilieu, dem ehemals zentralen Reservoir der christdemokratischen Partei. Zwischen 1980 und 2010

■ Entwicklung der sekundären Bildungsabschlüsse: Besonders die Zahl der Abiturienten hat seit den 1980ern massiv zugenommen. (Quelle: ALLBUS 1980–2010, ALLBUS 2012)



fällt der Anteil der kirchengebundenen Katholiken, also der Katholiken, die mindestens einmal im Monat die Kirche besuchen, von circa 20 auf circa 10 Prozent. Nach der Wiedervereinigung verstärkt sich der Säkularisierungsprozess weiter und hält ungebrochen an.

Verwirrung bei Bürgern: Europa, Bund oder Land – wer trägt für was Verantwortung?

Die Vereinigung der beiden über vier Jahrzehnte getrennten deutschen Teilstaaten führte zudem dazu, dass Bürger, die völlig unterschiedlich politisch sozialisiert wurden, nun gemeinsam ein von westdeutschen Bedingungen geprägtes politisches System tragen mussten. Ostdeutsche hatten zwangsläufig geringere Bindungen an die alten Westparteien, neigten sehr viel stärker zur Nichtwahl und zum Parteiwechsel als westdeutsche Bürger und brachten somit ein weiteres Stück Unberechenbarkeit und Mobilität in das politische Gefüge.

Wahlkampf 1965 zwischen den Spitzenkandidaten Ludwig Erhard und Willy Brandt. Trotz starker Stimmenverluste der FDP konnte Erhard die Koalition mit den Liberalen fortsetzen. Die SPD ging als stärkste Partei aus den Wahlen hervor. Die Splitterparteien spielten für die Mandatsverteilung keine Rolle und blieben weit unter der Fünf-Prozent-Hürde.



Das waren noch Zeiten, als sich die Familie abends um 20 Uhr zur Tagesschau vor dem Fernseher versammelte. Karl-Heinz Köpcke – er war von 1959 bis 1987 Nachrichtensprecher beim Ersten – nannten sie schon bald wegen seines stets korrekten und seriösen Auftretens Mr. Tagesschau.



Auch wenn Deutschland bisher weit weniger direkt von der europäischen Finanzkrise betroffen ist, so steigen doch bei vielen Bürgern die Zweifel an der Kompetenz der Parteien, die Probleme lösen zu können. Auch für politisch versierte Bürger wird es zunehmend schwieriger zu erkennen, auf welcher Ebene – Europa, Bund oder Land – überhaupt Verantwortungen und damit auch die nötigen Kompetenzen zu verorten sind.

Fragmentierung des Parteiensystems

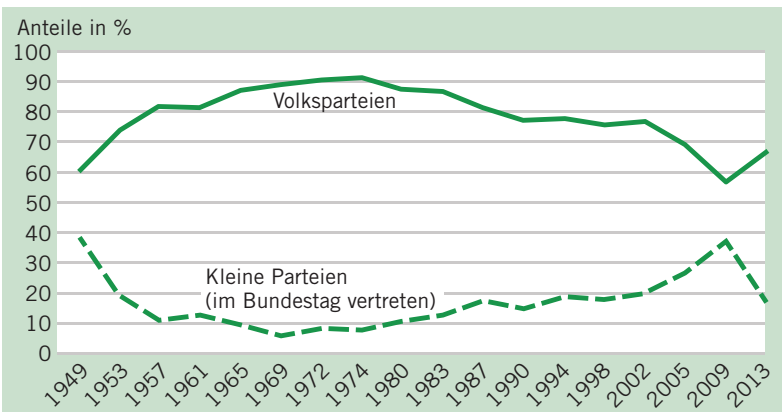
Die skizzierten gesellschaftlichen Entwicklungen hinterließen Spuren im politischen Koordinatensystem. In der frühen Phase der Bundesrepublik gab es zunächst noch viele kleinere Parteien, die entweder verschwanden oder von den Großparteien absor-

biert werden konnten. Ende der 1960er Jahre ist dieser Prozess abgeschlossen, und CDU/CSU und SPD gemeinsam vereinen auf sich 90 Prozent der Wahlberechtigten. Die 1970er Jahre sind die Königsjahre der Volksparteien. Sie binden fast die gesamte Gesellschaft, und der Nichtwähleranteil ist minimal.

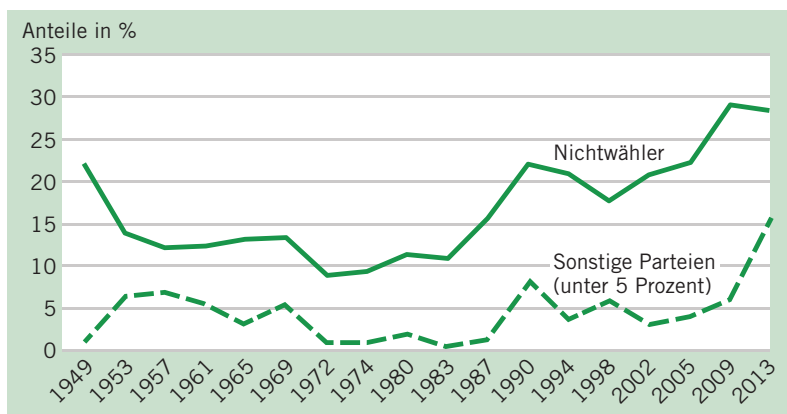
Lange Zeit prägte das »Zweieinhalb-Parteiensystem« die Bundesrepublik: Die beiden »Volksparteien« CDU/CSU und SPD stellen den Kanzler, die FDP spielte die Rolle des sprichwörtlichen »Zünglein an der Waage« und entschied, welche Koalition mit ihr die Regierung stellte. Im Kontext von Säkularisierungsprozessen, Bildungsexpansion, Emanzipation, Wertewandel und der Erfahrung der neuen sozialen Bewegungen etablierten sich seit Anfang der 1980er Jahre die Grü-



Die Linke, vormals SED und PDS, trug nachhaltig zur Regionalisierung des deutschen Parteiensystems bei; sie hat bis heute ihre Kernklientel in den ostdeutschen Bundesländern.



■ Schwindende Bindungskraft der großen Volksparteien. SPD und CDU verlieren im Laufe der Jahre ihre Stammwähler.



■ Nichtwähler und die kleinen Parteien. Die Zahl der Nichtwähler ist kontinuierlich angestiegen. Zu beobachten ist auch, dass die Anzahl der kleinen Parteien, die die Fünf-Prozent-Hürde nicht überspringen, angewachsen ist, was auch ein Indiz für die steigende Fragmentierung des Parteiensystems ist.

nen als vierte Kraft im deutschen Parteiensystem. Nun standen sich zwei Lager gegenüber und konkurrierten um die Regierungsmacht: CDU/CSU und FDP auf der einen Seite, SPD und Grüne auf der anderen.

Im Zuge der deutschen Vereinigung entstand aus der ehemaligen Sozialistischen Einheitspartei (SED) die PDS, die sich später als Linkspartei neu formierte und bis heute ihr Kernklientel auf dem Gebiet der ehemaligen DDR hat. Die Linkspartei trug nachhaltig zur Regionalisierung des deutschen Parteiensystems bei. Die allmähliche Etablierung der Grünen und dann der Linkspartei führte zu einem graduellen Zuwachs der kleinen Parteien auf Kosten der Großparteien. ■ Ob der erstaunliche Zuwachs der »Großen« bei der diesjährigen Bundestagswahl eine Trendumkehr signalisiert oder eher einmaliger Ausreißer ist, bleibt abzuwarten.

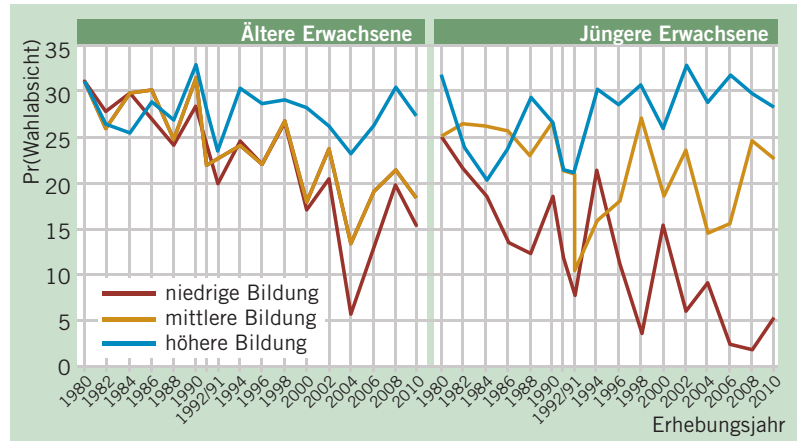
Bundestagswahl 2013: Strategisches Wahlverhalten

Die neue Mobilität der Parteienlandschaft lässt sich auch an den Ergebnissen der jüngsten Bundestagswahl 2013 eindrucksvoll demonstrieren. Selbst eine Partei wie die FDP, die das Schicksal der deutschen Politik über sehr lange Zeit nachhaltig mitbestimmt hat, konnte sich ihrer Vertretung im Bundestag nicht sicher sein. Zwar schafften Piraten und »Alternative für Deutschland« (AfD) nicht den Sprung über die Fünf-Prozent-Hürde, doch zeigt sich, dass weitere Parteien sich zumindest kurzfristig etablieren können. Mit dem Auftritt weiterer Parteien wird das Parteienangebot für die Wähler nicht nur vielschichtiger und reichhaltiger, auch die Anforderungen an die strategischen Überlegungen der Wähler steigen. Dies gilt insbesondere für

solche Wähler, die an der Wahlurne nicht nur die Präferenz für eine Partei, sondern für eine Regierungskoalition zum Ausdruck bringen wollen. Die Auswahl einer bestimmten Regierung wird umso schwerer, je mehr Parteien kandidieren, je unsicherer es ist, ob der präferierte Koalitionspartner den Sprung über die Fünf-Prozent-Hürde schaffen wird, und je unübersichtlicher die Koalitionssituation vor Wahlen ist.

Diese Fragmentierung des Parteiensystems ist nicht zuletzt der schwindenden Bindungskraft der beiden Großparteien geschuldet. Im Zuge der Auflösung der sozialen Milieus fühlen sich viele Kernwähler nicht länger fest an ihre Partei gebunden und sind daher – zumindest prinzipiell – auch für neue Parteien rekrutierbar.

Parallel mit den Stimmengewinnen der kleinen Parteien steigt der Anteil der Nichtwähler. ☒ Beide Prozesse – Anstieg der Kleinen auf Kosten der Großen und Anstieg der Nichtwähler – setzten sich im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts pointiert fort. Mehr Parteien im Angebot führen nicht – wie man vermuten könnte – zu einer höheren Attraktivität des Parteiensystems, sondern zu rückläufiger Wahlbeteiligung. Außerdem zeigt sich zunehmend eine soziale Spreizung in der Wahlbeteiligung. Wählten um 1980 noch alle Bürger unabhängig von ihrem Bildungshintergrund, so klappt heute zwischen Menschen niedriger und hoher Bildung eine Kluft von bis zu 20 Prozentpunkten. Der Niedergang der Wahlbeteiligung betrifft fast ausschließlich Wähler mit geringem Bildungsstatus. Da die soziale Schere bei Jungwählern bis 29 Jahren noch sehr viel deutlicher zu erkennen ist als bei älteren



☒ Bildungsabschluss und Nichtwähler. Die beiden Tabellen lassen erkennen, dass im Gegensatz zu früheren Jahren der Anteil der Personen mit niedrigem Bildungsabschluss die Gruppe der Nichtwähler beherrscht – das trifft insbesondere auf den jüngeren Bürger zu. (Logistische Regression auf Basis des kumulierten ALLBUS 1980–2010)

☐ Auf den Punkt gebracht

- Der Wähler von heute ist Wechselwähler. Oft entscheiden die Bürger erst an der Wahlurne, welcher Partei sie ihre Stimme geben.
- Die massiven Veränderungen in der Medien- und Informationslandschaft machen es schwieriger, politische Signale einzuordnen. Das Angebot ist nicht nur komplexer, sondern auch politikferner geworden.
- Die guten Jahre der Volksparteien sind vorbei: Immer weniger Arbeitnehmer sind gewerkschaftlich orientiert, damit schrumpft auch die Kernklientel der SPD. Ähnlich geht es der CDU/CSU, dort macht sich der Rückgang der aktiven Kirchgänger bemerkbar.
- Mit der schwindenden Bindungskraft der großen Parteien nimmt die Zahl neuer kleinerer Parteien zu, die sich nahe der Fünf-Prozent-Hürde bewegen – Ergebnis: die Fragmentierung des Parteiensystems.
- Mehr Parteien im Angebot führen nicht zu einer höheren Wahlbeteiligung. Gingen in den 1980er Jahren noch Bürger aller Schichten zur Wahl, sind es heute insbesondere die Wähler mit niedrigem Bildungsstatus, die zur stetig wachsenden Gruppe der Nichtwähler gehören.

Zur Person



Prof. Dr. Sigrid Roßteutscher, 47, studierte Politikwissenschaft, Neuere Geschichte und Zeitgeschichte an der Universität Mannheim. 1992 promovierte sie am Europäischen Hochschulinstitut (EUI) in Florenz, Italien, die Habilitation folgte 2006 an der Universität Mannheim., 2000 bis 2006 war sie wissenschaftliche Assistentin am Institut für Politik-

wissenschaft der Universität Mannheim und Projektleiterin am Mannheimer Zentrum für Europäische Sozialforschung (MZES). Seit 2007 ist Roßteutscher Professorin am Institut für Soziologie an der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Zu ihren Forschungsgebieten gehören: Soziales Kapital, Zivilgesellschaft, Partizipation, Wahlforschung, Werte und Einstellungen, Demokratieforschung, Politik und Religion. Einige ihrer wichtigsten Veröffentlichungen: Die konfessionell-religiöse Konfliktlinie zwischen Säkularisierung und Mobilisierung, *Politische Vierteljahresschrift*, Sonderheft 45, 111–133 (2012). Social Capital Worldwide: Potential for Democratization or Stabiliser of Authoritarian Rule?, In: *American Behavioral Scientist* 53, 3: 737–757 (2010); Religion, Zivilgesellschaft, Demokratie. Eine international vergleichende Studie zur Natur religiöser Märkte und der demokratischen Rolle religiöser Zivilgesellschaften, Baden-Baden: Nomos (2009); Advocate or Reflection? Associations and Political Culture, In: *Political Studies* 56, v2, 445–658 (2008).

rossteutscher@soz.uni-frankfurt.de

Wählern, spricht viel dafür, dass diese Ungleichheit ein bleibendes Merkmal des politischen Systems Deutschlands wird. ☒

Die Bundestagswahl 2013 hat die Wahlforschung zudem mit der Erkenntnis überrascht, dass auch Großparteien, deren kontinuierliches Schrumpfen den bisherigen Prozess kennzeichnete, massiv anwachsen können. Die gestiegenen Herausforderungen an strategisches Wahlverhalten im Kontext neuer Parteialternativen wie der AfD, über deren Abschneiden selbst Demoskopen nur spekulieren konnten, zeigt sich an der immens hohen Anzahl verschenkter Stimmen. Rechnet man auch die ebenfalls an der Fünf-Prozent-Hürde gescheiterte FDP hinzu, so haben die »Sonstigen« mit über 15 Prozent bei der Bundestagswahl ein Rekordergebnis erzielt.

Bundestagswahlen im Vergleich: Die »German Longitudinal Election Study« (GLES)



Die Deutsche Forschungsgemeinschaft fördert im Rahmen ihrer »Langfristförderung Geisteswissenschaften« die »German Longitudinal Election Study« (GLES). In diesem bislang umfassendsten Projekt der deutschen Wahlforschung werden als Datenbasis Querschnitts- und sowohl kurz- als auch langfristige Längsschnittumfragen eingesetzt und mit einem Kandidatensurvey, einer Analyse von TV-Duellen sowie Inhaltsanalysen der Medienberichterstattung kombiniert. Bei den jüngsten Bundestagswahlen kulminierten Prozesse der gesellschaftlichen und politischen Veränderung. Das betrifft sowohl die Wähler als auch die Parteien und ihre Kandidaten sowie deren Wahlkampfführung und nicht zuletzt die Massenmedien. Zusammen genommen haben sie zu einem beträchtlichen Anwachsen der Wählermobilität und Instabilität des elektoralen Prozesses geführt mit möglicherweise weitreichenden Konsequenzen für die repräsentative Demokratie in Deutschland. Mit Blick auf die Bundestagswahlen 2009, 2013 und 2017 untersucht die GLES, wie die mobilere Wählerschaft auf die Herausforderungen dieser neuen, sehr komplexen Konstellation elektoraler Politik reagiert. Die in diesem Beitrag dargestellten Entwicklungen der Wählermobilität waren Motivation für diese wissenschaftliche Langfriststudie, die das Ziel hat, die kausalen Mechanismen und politischen Auswirkungen des Wählerverhaltens in Deutschland besser verstehen zu können.

Bisher liegen intensive Untersuchungen zur Bundestagswahl 2009 vor, die Daten zu 2013 werden derzeit für die Analyse aufbereitet, eine erste gemeinsame Veröffentlichung zu den Besonderheiten dieser Wahl erscheint im Sommer 2014. Die

Langfristperspektive wird dann vor allem nach der Bundestagswahl 2017, wenn Daten für drei aufeinanderfolgende Wahlen vorliegen, im Mittelpunkt der wissenschaftlichen Analyse stehen.

Drei von insgesamt neun Studienkomponenten der GLES werden unter Leitung von Prof. Sigrid Roßteutscher an der Goethe-Universität Frankfurt realisiert. Die Deutsche Nationale Wahlstudie ist ein Kooperationsprojekt der Universitäten Frankfurt und Mannheim (Prof. Hans Rattinger, Prof. Rüdiger Schmitt-Beck) sowie des Wissenschaftszentrums Berlin (Prof. Bernhard Weißels) und der GESIS – Leibniz Institut für Sozialwissenschaften (Prof. Christof Wolf). Hervorgegangen ist dieses Projekt ursprünglich aus einer Initiative der Deutschen Gesellschaft für Wahlforschung (DGfW).

Als bislang ehrgeizigstes Forschungsprogramm der deutschen Wahlforschung generiert und analysiert das Projekt eine umfassende und integrierte Datenbasis. Es versteht sich als wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur hoch qualitativer Programme sozialwissenschaftlicher Datenerhebung in Deutschland. Alle Daten werden als öffentliches Gut behandelt und interessierten Sozialwissenschaftlern über die GESIS (<http://www.gesis.org/wahlen/gles/>) frei zugänglich gemacht. Langfristiges Ziel der GLES ist die dauerhafte Institutionalisierung einer wissenschaftlichen Wahlstudie, wie es in vielen Ländern bereits seit Langem Tradition ist. Außerdem will die GLES die Vernetzung und Förderung junger Wissenschaftler stärken; zu diesem Zweck wurde das »GLES Young Researcher's Network« eingerichtet.

Für weitergehende Informationen zur GLES besuchen Sie bitte die offizielle Webseite des Projekts.

Die Mobilität der Wähler: Von Wahl zu Wahl eine neue Entscheidung

Angesichts dieser vielfältigen und tief greifenden Veränderungen scheint es kaum verwunderlich, dass die Wähler mobil geworden sind. Die Wahl der »richtigen« Partei ist in der Tat schwieriger als noch vor wenigen Jahrzehnten. Der Wähler entscheidet vermehrt unter Unsicherheit und in zunehmender Komplexität. Immer weniger Wähler sind durch langfristige Loyalitäten an eine bestimmte Partei gebunden und müs-

sen daher von Wahl zu Wahl eine echte Entscheidung treffen. Kein Wunder, dass der Anteil der Wechselwähler, also der Wähler, die bei zwei aufeinanderfolgenden Wahlen für unterschiedliche Parteien stimmen, steigt. Ihr Anteil lag 1972 bei 14 Prozent und erreichte 2009 mit 35 Prozent einen bisherigen Höhepunkt (für 2013 liegen noch keine belastbaren Zahlen vor).

Alles ist somit schwerer kalkulierbar und eine Herausforderung für Parteien und Demoskopen gleichermaßen! Aber ist es aus demokratietheoretischer Sicht auch ein Problem? Kaum – auch die nicht allzu ferne Vergangenheit, als Wahlen kaum mehr als Zählappelle waren und Wähler loyal bei ihrer Partei verblieben, egal wie überzeugend ihre Politik oder ihre Spitzenpolitiker waren, entsprach nicht wirklich dem Idealbild vom politisch kompetenten und mündigen Bürger. Grund zur Sorge gibt allerdings der steigende Anteil an Nichtwählern. Wenn Komplexität und Unsicherheit Wahlabstinz provozieren und diese Abstinz vor allem bei weniger hoch Gebildeten und politisch nicht so versierten Schichten kumuliert, dann ist ein zentrales Versprechen der Demokratie – die Realisation politischer Gleichheit – nicht länger eingelöst. ♦

Anmerkungen und Literatur

Dieser Beitrag ist eine stark modifizierte und gekürzte Version eines Einleitungskapitels, das im Frühjahr 2014 bei VS Springer unter dem Titel *Bürger und Wähler im Wandel der Zeit. 25 Jahre Wahl- und Einstellungsforschung in Deutschland* erscheinen wird, herausgegeben von Sigrid Roßteutscher, Thorsten Faas und Ulrich Rosar.

Bisherige Publikationen mit Schwerpunkt zur Bundestagswahl 2009:

Weißels, Bernhard; Rattinger, Hans; Roßteutscher, Sigrid und Schmitt-Beck, Rüdiger (Hrsg.) *Voters on*

the Move or on the Run? Information-processing and Vote Choice in a Complex World, Oxford: Oxford University Press (erscheint im Frühjahr 2014).

Bytzeck, Evelyn und Sigrid Roßteutscher (2011) (Hrsg.) *Der unbekannt Wähler? Mythen und Fakten über das Wahlverhalten der Deutschen* Frankfurt/New York: Campus.

Rattinger, Hans; Roßteutscher, Sigrid; Schmitt-Beck, Rüdiger; Weißels, Bernhard u. a. (2011) *Zwischen Langeweile und Extremen: Die Bundestagswahl 2009* Baden-Baden: Nomos.

Treffpunkt Nordwestzentrum: Besonders »unter der Woche« machen Senioren aus diesem Stadtteil dort ihre Erledigungen und treffen sich mit anderen.



Mobilität und Wohnen im Alter

Wenn das Quartier wichtiger wird

Der Blick der Altersforscher richtet sich auf ganz unterschiedliche Aspekte der Mobilität: Dazu gehören unter anderem körperliche Bewegungsfähigkeit oder altersbedingte Funktionseinbußen, alltägliche Mobilitätsmuster, sportliche Leistungen, genutzte Transportmittel, zurückgelegte Entfernungen und Aktionsradien oder Umzüge im hohen Alter. Es werden Möglichkeiten und Barrieren für Mobilität erforscht oder positive und negative Folgen der Mobilität beispielsweise bei Menschen mit Demenz. Welche technischen Hilfen tragen zur Erhaltung von Mobilität bei – vom Aufzug über das E-Bike bis zum stützenden Exoskelett? Schließlich werden auch Autofahren, Fernmobilität und Tourismus bis ins sehr hohe Alter wissenschaftlich untersucht. Dieses Spektrum macht deutlich, dass daran zahlreiche Disziplinen beteiligt sind, zum Beispiel die Medizin, Sportwissenschaft, Psychologie, Erziehungswissenschaft, Soziologie oder Geographie (Claßen et al., 2014).

Welche Bedeutung hat Mobilität aus der Sicht ältere Menschen? Arbeiten der Heidelberger Gerontologin Heidrun Mollenkopf und anderer haben gezeigt, dass ältere Menschen mit Mobilität auch positive Emotionen und Erlebnisse verbinden, und dass es ihnen ein inneres Bedürfnis ist, sich zu bewegen, um sich wohl zu fühlen. Viele nutzen die Natur als Erlebnisraum, um neben frischer Luft auch neue Eindrücke und Anregungen zu bekommen und andere Menschen zu treffen. Schließlich hat Mobilität sogar etwas mit unserer Identität als Mensch zu tun, denn mobil zu sein und dies bis ins hohe Alter zu bleiben, kann auch bedeuten, die eigene Lebendigkeit und Lebenskraft zu spüren. Als wissenschaftlich gut belegt gilt: Mobilität wirkt

Mobilität ist für ältere Menschen ein hohes Gut und wirkt sich positiv auf ihre Lebensqualität aus. Wer mobil bleibt – und sei es nur im engeren Umkreis seines eigenen Wohnquartiers –, fühlt sich wohler und bleibt gesünder. Altersforscher analysieren individuelle Verhaltensweisen und Bedürfnisse hochbetagter Menschen (80 Jahre und älter), sie schauen aber auch in die Zukunft: Wie sieht das Mobilitätsprofil der »jungen Alten« zwischen 65 und 80 Jahren aus, und wie wird es sich entwickeln, wenn die »Baby Boomer«-Generation, also die heute Fünfzigjährigen, Rentner sind?

sich positiv auf Körper und Geist aus. Wer mehrmals wöchentlich 30 Minuten bis eine Stunde zu Fuß geht, reduziert gesundheitliche Risiken erheblich, wie epidemiologische Studien zeigen.

von Frank Oswald

Automobilität: Ältere Autofahrer sind besser als ihr Ruf

Studien zur Automobilität im Alter bestätigen, dass Vorurteile gegenüber älteren Autofahrern oft nicht berechtigt sind. Denn ältere Autofahrer verursachen seltener als andere Altersgruppen Unfälle. Doch gleichzeitig wurde festgestellt, dass Ältere in unübersichtlichen Verkehrssituationen wie Linksabbiegen an Kreuzungen oder Einfädeln in fließenden Verkehr vermehrt Schwierigkeiten haben. Über technische Hilfen wie Navigationssysteme, Einparkhilfen und Autopiloten wird derzeit kontrovers diskutiert. Denn sie erleichtern zwar den Umgang mit Barrieren und die Orientierung, könnten andererseits aber dazu führen, dass die Fähigkeit, sich im Raum zu orientieren, langfristig abnimmt (Claßen et al., 2014).



Mit dem Fahrrad ist man im Frankfurter Verkehr meist gut unterwegs, auch wenn es im höheren Alter eher selten genutzt wird.

und nur circa 10 Prozent in anderen Heimen wohnten. Etwa 20 Prozent aller Umzüge im Alter sind Wechsel in Alten- und Pflegeheime (Schneekloth & Wahl, 2009).

Nahraummobilität: Zu Fuß unterwegs und verbunden mit dem eigenen Stadtteil

Die Alltagsmobilität, insbesondere als Aktivität außerhalb der eigenen vier Wände, kann als eine wichtige Facette des Wohnens und Lebens im Quartier verstanden werden. Wir haben uns in der Studie »Hier will ich wohnen bleiben« (finanziert von der BHF-Bank-Stiftung) mit der urbanen Mobilität älterer Frankfurter beschäftigt und dabei das nähere Wohnumfeld und die Alltagsaktivitäten von Menschen, die selbstständig in ihrer Wohnung in den Frankfurter Stadtteilen Schwanheim, Bockenheim und Nordweststadt leben, untersucht (Oswald et al., 2013).

Der Großteil der Aktivitäten, die ältere Menschen außer Haus unternehmen, findet im eigenen Stadtteil statt. Dabei ist das Quartier im hohen Alter nicht nur wichtig für die Selbstständigkeit, sondern auch für die Teilhabe am Leben, den sozialen Austausch und das eigene Wohlbefinden. Unser Forschungsteam hat im Gespräch mit knapp 600 Frauen und Männern im Alter von 70 bis 89 Jahren erkundet, wie sie sich ihrem Quartier verbunden fühlen. Von April 2010 bis September 2012 haben wir die älteren Menschen »vis-à-vis« zu ihrer Lebens- und Wohnsituation befragt und sie gebeten, in Tagebücher alle Aktivitäten außer Haus zu notieren. Unser Ansatz von Altersforschung ist partizipativ und praxisnah ausgerichtet und bietet gute Anknüpfungspunkte für alle Akteure in Einrichtungen, Verbänden und der Kommunalpolitik. Im Folgenden einige Ergebnisse unserer Studie.

Wohnmobilität: Einen alten Baum verpflanzt man nicht?

Deutsche jenseits des 65. Lebensjahres ziehen im Vergleich zu anderen Altersgruppen dreimal seltener um. Zwei Drittel ihrer Umzüge finden im Umkreis von 50 Kilometern statt. Auch über die Hälfte der Ruhezit-Wanderer auf den Kanaren oder auf Mallorca haben noch einen Wohnsitz in Deutschland. Auch wenn der normale Privathaushalt auf absehbare Zeit noch die häufigste Wohnform im Alter bleiben wird, finden Umzüge ins Gemeinschaftliche Wohnen oder Betreute Wohnen immer mehr Zuspruch. Zurzeit leben allerdings nur etwa 3 Prozent der über 65-Jährigen in alternativen Wohnformen; bei den kommenden Kohorten der »Baby Boomer« wird mit einem deutlichen Anstieg gerechnet (Oswald, 2012).

Allerdings trägt die intensive öffentliche Diskussion über Wohnalternativen dazu bei, dass nicht nur der Unterstützungs- und Versorgungsaspekt beim Umzug betrachtet wird, sondern auch die Möglichkeiten, das eigene Leben neu zu gestalten. Anders bei Umzügen ins Heim. Eine Repräsentativbefragung zeigte, dass von den 749 000 Menschen, die Ende 2005 in 9100 vollstationären Einrichtungen lebten, vorher etwa 60 Prozent selbstständig allein in ihrer Wohnung zurechtkamen, circa 27 Prozent im privaten Zwei-Personen-Haushalt

Das eigene vertraute Lebensumfeld möglichst lange bewahren zu können – das ist einer der am häufigsten genannten Wünsche älterer Menschen.



Altersforschung in Frankfurt ist auch »Feldforschung«: Das heißt Interviews führen, die Umwelt vermessen und das Ganze sinnvoll interpretieren.



Ältere Menschen sind häufig zu Fuß an zentralen Orten im Stadtteil unterwegs, und das ist unabhängig davon, wie weit sie von diesen Zentren entfernt wohnen. Die Tagebücher geben Auskunft über mehr als 10 000 Wege an über 7 000 Tagen und zeigen, dass 54 Prozent aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden, bei den 80- bis 89-Jährigen sind es sogar 58 Prozent. Die Befragten aus Bockenheim sind am meisten zu Fuß unterwegs, am wenigsten die Schwanheimer. Insgesamt dienen 37 Prozent der Wege dem Einkaufen, 26 Prozent der Erholung, 14 Prozent der Gesundheitspflege, 13 Prozent dem sozialen Austausch und 7 Prozent kulturellen Aktivitäten. Daraus lässt sich ableiten, dass Einrichtungen wie kleine Läden und Cafés in den Stadtteilzentren gefahrlos, barrierefrei und zu Fuß erreichbar sein müssen. Dies ist nicht immer der Fall. Besonders viele Hindernisse sind in der Nordweststadt zu überwinden.

Ältere Menschen sind beständige und kritische Nutzer sowie Kenner ihres Quartiers. Sie wohnen im Durchschnitt seit über 45 Jahren im Stadtteil (am längsten in Schwanheim). Veränderungen im Stadtteil bewerten sie sehr differenziert, und keinesfalls war »früher alles nur besser«. Die Mobilitätsinfrastruktur hat sich nach Einschätzung der Befragten besonders in Bockenheim verschlechtert. Während sich in der Nordweststadt positive und negative Urteile über die Versorgungssituation die Waage halten, beklagen die Bockenheimer und Schwanheimer eher eine Verschlechterung. Ältere Menschen wissen und beobachten sehr genau, was im Stadtteil vor sich geht und haben auch eine klare Meinung dazu. Diese Kompetenz gilt es in Zukunft besser zu nutzen, wenn es um die Weiterentwicklung in den Stadtteilen geht.

Stadtteilverbundenheit ist wichtig für das Wohlbefinden im Alter; ältere Menschen mögen ihr Quartier. Die Befragungen zeigen: Sie fühlen sich mit ihrem Quartier tief verbunden und blicken optimistisch in die eigene Zukunft in ihrem Stadtteil. Die Verbundenheit ist in Schwanheim besonders eng, in der Nordweststadt enger als in Bockenheim. Die Älteren nutzen nicht nur zentrale Orte und Plätze ihres Stadtteils für Besorgungen, hier erleben sie auch Verbundenheit mit anderen Menschen und bekannten Orten. Neu ist der Nachweis, dass diese Verbundenheit einen bedeutsamen Einfluss auf das eigene Wohlbefinden und auf die Erwartung hat, auch in fünf Jahren noch im Stadtteil zu wohnen – und zwar unabhängig vom Gesundheitszustand und von Barrieren in der Umwelt. Es kommt also nicht nur darauf an, dass Ältere sich in ihrem Stadtteil versorgt und sicher fühlen, sondern dass sie sich auch von dem Umfeld anregen lassen, sich aufgehoben und zu Hause fühlen. Die Gestaltung von zentralen Wegen und Plätzen – ähnlich wie Dorfbrunnen



in Südeuropa – bieten die besten Chancen, viele ältere Menschen zu erreichen.

Wer alt ist, muss nicht einsam sein; Teilhabe am Leben im Stadtteil und sozialer Austausch sind wichtig. Mit dem Alter wächst das Einsamkeitsrisiko, insbesondere für Alleinlebende. Überraschend ist aber, dass sich hochbetagte Befragte (80 bis 89 Jahre) in Frankfurt – anders als in vielen Studien andernorts – nicht einsamer fühlen als jüngere Befragte (70 bis 79 Jahre). Wichtig ist es – so zeigt unsere Studie –, dass sich Menschen auch im höheren Alter als Teil der Nachbarschaft fühlen: Es trägt zum Wohlbefinden bei, wenn man mitbekommt, was passiert und man sich selbst aktiv in der Nachbarschaft einbringen kann. Hier unterscheiden sich die drei Stadtteile mit klaren Vorteilen für Schwanheim und die Nordweststadt.

Im derzeit laufenden Nachfolgeprojekt »Gesund Altern in der Stadt: Wissenschaftliche Begleitung ausgewählter stadtteilspezifischer Maßnahmen« werden aus den zuvor diskutierten Maßnahmen, die förderlich sind, um im Quartier wohnen bleiben zu können, einige auf Stadtebene gemeinsam mit den älteren Menschen umgesetzt und wissenschaftlich begleitet. Dazu gehört ein »Urban Gardening«-Projekt in Bockenheim, bei dem eine zentrale Fläche im Stadtteil als Raum der Besinnung, Erholung, sozialen Begegnung, Bewegungsförderung und der sinnlich-ästhetischen Erfahrung genutzt und gestaltet werden soll. Geplant sind auch ein Bewegungsparcours in Schwanheim mit gut beleuchteten und leicht begeharen unterschiedlich anspruchsvollen Touren durch den Stadtteil und den Stadtwald sowie eine Anlauf- und Informationsstelle in der Nordweststadt, die im Nordwestzentrum angesiedelt sein und die Aspekte Information, Versorgung und Anregung gut verknüpfen könnte.

Per U-Bahn in die Innenstadt: Die öffentlichen Verkehrsmittel wären im höheren Alter häufiger eine Alternative zum Zufußgehen, wenn sie nicht so teuer wären. Das haben die Frankfurter Altersforscher in vielen Gesprächen in Bockenheim, in der Nordweststadt und in Schwanheim gehört.

Mobilität bei kognitiven Einbußen: Spazierengehen ist gut für die Stimmung

In dem interdisziplinären und regionsübergreifenden Projekt »SenTra« haben Geographen, Mediziner, Sozialarbeiter, Gerontologen und Psychologen aus Jerusalem, Tel Aviv, Heidelberg und Frankfurt zusammengewirkt, um über einen Zeitraum von vier Wochen außerhäusliche Mobilitätsmuster mit GIS/GPS-Technologie objektiv zu erfassen. Diese Mobilitätsmuster wurden mit Gesundheit und anderen Fak-



toren in Beziehung gesetzt. Deshalb wurden auch medizinische Informationen, Daten zum Alltagserleben und zu psychischen sowie sozialen Aspekten des Alterns erfragt. Einbezogen wurden privat wohnende gesunde, leicht kognitiv beeinträchtigte ältere Menschen sowie Ältere mit einer leichten Demenz und ihre jeweiligen Lebenspartner.

Deutlich wurde, dass außerhäusliche Mobilität vor allem zwischen 8 und 20 Uhr und insbesondere in der näheren Umwelt, also in einem Radius von fünf Kilometern um die Wohnung, stattfindet. Außerhäusliche Mobilität ist zudem insbesondere bei Personen mit leichter Demenz stimmungsbabhängig. Dabei schlägt sich das Gehen außer Haus im Nahbereich grundsätzlich positiv auf die Stimmung nieder, weniger gut war die Tagesstimmung der Befragten allerdings, wenn an einem Tag viele Wege oder längere Fahrten zurückgelegt wurden.

Auf den Punkt gebracht

- **Mobilitätserleben:** Mobilität ist Ausdruck von Aktivität, Selbstständigkeit, Wohlbefinden und Identität auch im höheren Lebensalter.
- **Mobilität und Gesundheit:** Wer mehrmals in der Woche mindestens 30 Minuten zu Fuß geht, stärkt Körper und Geist und reduziert so gesundheitliche Risiken.
- **Umzugsmobilität:** Menschen über 65 Jahre ziehen deutlich seltener um als jüngere – und wenn, bleiben sie meist im Umkreis von 50 Kilometern wohnen.
- **Mobilität im Quartier:** Das wichtigste Fortbewegungsmittel im Quartier bleiben bis ins sehr hohe Alter die eigenen Füße.

Mobilität, Klima und Gesundheit im Alter in der Stadt der Zukunft

Ganz aktuell startet derzeit ein von der Fritz und Hildegard Berg-Stiftung gefördertes Projekt mit fünf Doktorandinnen und Doktoranden in einem interdisziplinären Verbund aus Gerontologen und Geriatern, Gesundheitswissenschaftlern, Landschaftsarchitekten und Raum- und Stadtplanern aus Stuttgart, Dortmund und Frankfurt am Main. Die Gruppe untersucht die Wechselwirkungen zwischen Umweltfaktoren (klimatische, lärm- und lufthygienische Faktoren sowie baulich-räumliche Bedingungen), dem Mobilitätsverhalten älterer Menschen und deren Gesundheit und Wohlbefinden. Dabei wird erforscht, welche Formen von Mobilität in der Stadt stattfinden und wie körperliche Aktivität für Ältere sichergestellt werden kann.

Ziel ist es, Empfehlungen für die Gestaltung einer generationenfreundlichen Stadt zu geben. Diese könnten dann übertragbar sein auf viele urbane Regionen und auf die Lebensbedingungen der nachrückenden Älteren. Denn »Baby Boomer« haben im Laufe des Lebens aufgrund notwendiger beruflicher Mobilität und häufiger Umzüge typische Formen der Freizeitgestaltung wie Fernreisen und Techniknutzung entwickelt und andere Mobilitätserfahrungen gesammelt als heute ältere Menschen. Und sie warten auf neue Antworten von der Altersforschung. ◆

Zur Person



Prof. Dr. Frank Oswald, 49, ist Diplom-Psychologe und hat seit 2009 die Professur für Interdisziplinäre Alterswissenschaft am Fachbereich Erziehungswissenschaften der Goethe-Universität inne, die von der BHF-BANK-Stiftung finanziert wird. Er war zuvor am Deutschen Zentrum für Altersforschung (DZFA) und am Psychologischen Institut der Universität Heidelberg tätig.

Seine Forschungsschwerpunkte sind Entwicklung im mittleren und höheren Alter, Wohnen, Quartiersbezüge, Umzug und Technik im Alter sowie die Bedeutung von Wechselwirkungen zwischen Personen und der Umwelt für ihre Selbstständigkeit und Lebensqualität. Einige seiner aktuellen Publikationen: Oswald, F., & Wahl, H.-W. (2013). Creating and sustaining homelike places in own home environments. In G. D. Rowles & M. Bernard (Eds.), *Environmental Gerontology* (pp. 53–77). New York: Springer; Oswald, F., & Kaspar, R. (2012). On the quantitative assessment of perceived housing in later life. *Journal of Housing for the Elderly*, 26, 72–93; Oswald, F., Jopp, D., Rott, C. & Wahl, H.-W. (2011). Is aging in place a resource for or risk to life satisfaction? *The Gerontologist*, 51(2), 238–250.

Frank Oswald

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einem guten Frühstück.

Am liebsten bewege ich mich fort mit den eigenen Füßen.

»Entschleunigen« bedeutet für mich Besinnung auf das Wesentliche und den Blick ruhen lassen.

Zuhause ist mein persönlicher Anker und meine Tankstelle für neue Lebenskraft.

Unterwegssein finde ich anregend, bildend und den Horizont öffnend.

Mein Weg führt mich täglich zu neuen Erfahrungen mit anderen Menschen, Orten und Dingen.

oswald@em.uni-frankfurt.de

Weiterführende Informationen und Literatur

Claßen, K., Oswald, F., Doh, M., Kleinemas, U., & Wahl, H.-W. (2014) *Umwelten des Alterns: Wohnen, Mobilität, Technik und Medien* In der Reihe »Grundriss Gerontologie« Stuttgart: Kohlhammer.

Oswald, F. (2012) *Umzug im Alter* In: H.-W. Wahl, C. Tesch-Römer & J. Ziegelmann (Hrsg.) *Angewandte Gerontologie: Interventionen für ein gutes Altern in 100 Schlüsselbegriffen* (S. 569–575). Stuttgart: Kohlhammer.

Oswald, F., Kaspar, R., Frenzel-Erkert, U., & Konopik, N. (2013) *»Hier will ich wohnen bleiben!« Ergebnisse eines Frankfurter Forschungsprojekts zur Bedeutung des Wohnens in der Nachbarschaft für gesundes Altern (BEWOHNT)* Frankfurt am Main: BHF-BANK Stiftung.

[Bericht zur Studie: www.uni-frankfurt.de/fb/fb04/we5/alterswissenschaft]

Schneekloth, U. & Wahl, H.-W. (Hrsg.) (2009) *Möglichkeiten und Grenzen selbständiger Lebensführung in Einrichtungen. Demenz, Angehörige und Freiwillige, Versorgungssituation, Good Practice* Stuttgart: Kohlhammer.



Pendeln kostet Zeit und Nerven. Doch für einen besser bezahlten Job in der Großstadt nehmen viele Erwerbstätige lange Anfahrtswege in Kauf. Wie kann das Arbeitsangebot in der ländlichen Region wieder attraktiver werden? Das Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur an der Goethe-Universität entwickelt mit verschiedenen Akteuren vor Ort passgenaue Strategien.

Pendler zwischen den Welten

Besserer Verdienst und attraktivere Arbeitsplätze fördern Mobilität – Ländliche Regionen entwickeln Strategien gegen Abwanderung

von **Christa Larsen, Oliver Lauxen, Oliver Nüchter und Claudia Knobel**

Viele Initiativen und Programme zielen darauf, die Mobilität von Arbeitskräften zu stärken. Der gemeinsame Europäische Arbeitsmarkt ist bislang eher ein politischer Wunsch, denn gelebte Realität: Weniger als 10 Prozent der Erwerbstätigen arbeiten nicht in ihrem Herkunftsland. Insbesondere junge Menschen bewegen sich von Ost nach West oder von Süd nach Nord – meistens mit dem Ziel, die eigene ökonomische Situation zu verbessern. Der Anteil der Tagespendler ist dagegen mit knapp 24 Prozent deutlich höher. Neben einem höheren Einkommen lockt die Erwerbstätigen auch ein Mangel an passfähigen Arbeitsplätzen am Wohnort in die Nachbarregionen.

Im Folgenden sollen aus dem Forschungsbereich des Instituts für Wirtschaft, Arbeit und Kultur (IWAK), einem Zentrum der Goethe-Universität, an zwei Fallbeispielen aufgezeigt werden, welche Effekte Mobilität haben kann, und wo sich aktuell und mittelfristig Handlungsbedarfe ergeben.

Der Pflegearbeitsmarkt und die »neue« Mobilität der Fachkräfte

Noch gilt es als selbstverständlich, dass jeder an seinem Wohnort die Pflege erhalten kann, die er braucht.

So bilden beispielsweise in Hessen über 1000 ambulante Pflegedienste ein flächendeckendes Versorgungsnetz, dessen Personal ebenfalls dezentral in Alten- oder Krankenpflegeschulen ausgebildet wird und sich – anders als andere Berufsgruppen – bisher als relativ wenig mobil erweist. Die wesentlichen Gründe liegen darin, dass überall im Land relativ einheitliche Tarife gezahlt werden und somit der für Mobilität wichtige Anreiz höherer Einkommen im urbanen Bereich nicht greift. Dazu kommt, dass es sich um einen Frauenberuf handelt, der vielfach in Teilzeit ausgeübt wird, um



Noch ist das Netz an Pflegediensten flächendeckend gespannt. Grund sind die einheitlichen Tarife. Doch erste Lücken tun sich in den Grenzregionen auf, wenn deutsche Pflegekräfte wie in der Schweiz und Luxemburg mehr verdienen.

Beruf und Familie am Wohnort besser vereinbaren zu können.

Die seit einigen Jahren zu beobachtenden Engpässe beim Pflegepersonal haben also mit Mobilität wenig zu tun, vielmehr steigt der Pflegebedarf, und gleichzeitig suchen sich viele Pflegekräfte eine Beschäftigung außerhalb der Pflege. Damit steigen die Arbeitsverdichtung und die Belastung für die Verbliebenen. Da der deutsche Pflegearbeitsmarkt stark reguliert ist, lässt sich auch eine von den Pflegekräften gewünschte höhere Entlohnung nicht durchsetzen.

Für die grenznah wohnenden Pflegekräfte gerät das benachbarte Ausland zunehmend ins Blickfeld: Viele pendeln jeden Tag nach Luxemburg oder in die Schweiz. Dort empfinden sie die Hierarchien als flacher und die Arbeit als weniger verdichtet. Zudem liegen die Verdienste deutlich über jenen, die in Deutschland erreicht werden können. Beispielsweise können in Luxemburg im Schnitt bis zu 20 Prozent mehr als in Deutschland verdient werden. Das Monitoring des Pflegearbeitsmarkts in Rheinland-Pfalz, das das Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur (IWAK) seit fast zehn Jahren durchführt, belegt diesen Trend: So arbeiteten beispielsweise 2009 2777 deutsche Tagespendlerinnen und -pendler in den Bereichen Krankenhaus und Altenhilfe in Luxemburg; im Jahr 2012 waren dies schon 3573 (Statistisches Amt Luxemburg). Dies entspricht einer Zunahme von nahezu 30 Prozent in nur drei Jahren – Tendenz steigend. Das hat deutliche Per-

Das IWAK

Das Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur (IWAK) ist ein Zentrum für angewandte Forschung an der Goethe-Universität. Es richtet sich mit seinem Leistungsangebot an öffentliche Institutionen, Verbände/Kammern, Unternehmen sowie wissenschaftliche Einrichtungen. Ziel des IWAK ist die Verbindung von Wissenschaft und Praxis in den Themenfeldern Arbeitsmarkt und Beschäftigung, Qualifizierung und Regionalforschung.

Im Themenfeld »Mobilität« werden im IWAK zurzeit folgende Forschungsvorhaben durchgeführt:

- **Nachqualifizierung in der Logistikbranche:** Bisher gibt es nur wenige systematische Ansätze zur Umsetzung von Nachqualifizierungen als Strategie zur betrieblichen Fachkräftesicherung. Durch strategische Qualifizierung un- und angelernter Beschäftigter können vorhandene Potenziale für den Betrieb gehoben werden, was besonders in der Logistikbranche aufgrund der steigenden Bedarfe an Fachkräften von hoher Bedeutung ist.
- **Pflege in der Großregion:** Im Projekt wird eine Bestandsaufnahme über den Pflegearbeitsmarkt

in der Großregion Saarland/Lothringen/Luxemburg/Rheinland-Pfalz/Wallonie/Französische und deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens erstellt. In Kooperation mit Forschungseinrichtungen und Datenlieferanten in den Teilregionen werden vorhandene Datenbestände recherchiert und zusammengeführt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Mobilität von Pflegekräften innerhalb der Großregion.

- **Wissenstransfer in der Kontraktlogistik:** Insbesondere Unternehmen kleiner und mittlerer Größe in der Kontraktlogistik benötigen Informationen und Wissen, wie man Innovationsblockaden beseitigt und wettbewerbsfähig bleibt. Bei der Kontraktlogistik geht es um Dienstleistungsverträge, die die arbeitsteilige Kooperation zwischen einem Hersteller oder Händler von Gütern und einem Logistikdienstleister umfassen. Bei dem Transfer wird eruiert, welches Wissen gebraucht wird und wie Hochschulen in Hessen zu dessen Aufbau beitragen können; Handlungsfelder sind die Regionen Rhein-Main und Kassel.

www.iwak-frankfurt.de

sonallücken zur Folge, so weist das Branchenmonitoring Gesundheitsfachberufe 2010 die größte Lücke bei den Krankenpflegekräften in Rheinland-Pfalz in der Stadt Trier aus. Die Verantwortlichen in Politik und Verbänden haben das Problem erkannt und entwickeln innovative Ansätze, wie die Herkunftsregionen abgewanderte Pflegekräfte wieder zurückgewinnen können oder wie sich Arbeitsbedingungen verbessern lassen, um die Abwanderung zu stoppen. Die Chancen, dass solche Strategien wirken können, sind positiv einzuschätzen, da Pflegekräfte an guten und befriedigenden Arbeitsbedingungen interessiert sind und dies wichtiger sein kann als die materielle Seite. Ziel ist es, die Mobilität von Pflegekräften so zu beeinflussen, dass überall in der Großregion sichere Pflege gewährleistet werden kann.

Anders sieht es in Hessen aus, das zwar keine Grenzregion zu einem einkommensstarken Nachbarstaat hat, wo der Markt an Pflegekräften aber auch leer gefegt ist. Hier entsteht die Konkurrenz eher zwischen den kleineren Pflegediensten und den finanzstarken, oft größeren Einrichtungen und Ketten, die gut qualifizierte, motivierte und berufserfahrene Pflegekräfte anwerben. Obwohl das Einkommen von den Pflegesätzen der Kassen abhängt, können diese Einrichtungen höhere Gehälter zahlen. Über Quersubventionen nutzen sie ihre finanziellen Spielräume, um mit kleinen finanziellen Anreizen in Verbindung mit dem »Dienstwagenprivileg« neue Pflegekräfte anzuwerben und zu binden. Das fördert die Mobilität der Arbeitskräfte nach den Marktgesetzen, aber nicht die flächendeckende Versorgung, die insbesondere durch viele kleine ambulante Dienste aufrechterhalten wird. Auch hier sind innovative Lösungen notwendig, die auch kleineren Unternehmen helfen, ihr Personal zu binden. Gute und gesunde Arbeitsbedingungen sind möglicherweise wichtige Schlüssel. Doch damit die kleinen Unternehmen sich dies leisten können, brauchen sie Unterstützung von ihren Verbänden, aber auch von der Landespolitik, die ihnen direkt hilft oder Mittel dafür zur Verfügung stellt, dass sie ihre Arbeitsbedingungen entsprechend verbessern können.

Gegen die Abwanderung der Fachkräfte in ländlichen Regionen

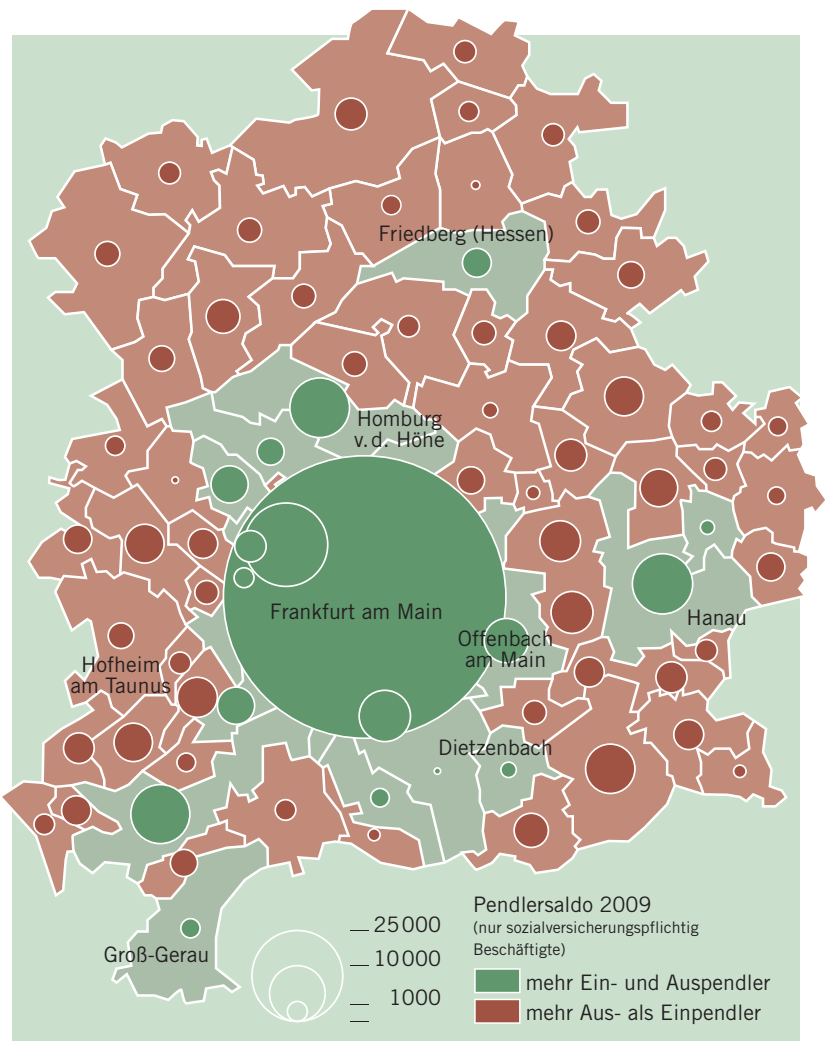
Dass Menschen nicht an ihrem Wohnort arbeiten, ist nichts Ungewöhnliches. Besonders hoch ist die Mobilität zwischen den kreisfreien Städten Hessens und ihrem Umland: So liegt die Quote der Arbeitskräfte, die jeden Tag nach Frankfurt pendeln, bei 70 Prozent (Statistik Südwest der Bundesagentur für Arbeit 2011). Aber es pendeln nicht nur viele Arbeitskräfte nach Frankfurt ein, sondern – wenn auch in deutlich geringerem Maße – in die umliegenden Regionen aus:

Großer Einpendler-Überschuss in Frankfurt: Mit 257 800 Pendlern weist die Main-Metropole den mit Abstand höchsten Wert auf, aber auch Eschborn, Hanau, Rüsselsheim, Bad Homburg, Neu-Isenburg und Offenbach bieten vergleichsweise viele Arbeitsplätze an. Insgesamt gibt es in 18 von 75 Mitgliedskommunen des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main mehr Ein- als Auspendler, ein Hinweis auf ein erwartungsgemäß großes Arbeitsplatzangebot in den jeweiligen Städten und Gemeinden. Diese Informationen und Daten sind dem »Regionalen Monitoring 2010« des Planungsverbands entnommen.

30 Prozent der Arbeitskräfte, die in Frankfurt leben, arbeiten woanders.

Auch in ländlichen Flächenkreisen pendeln viele Arbeitskräfte, entweder weil Arbeitsplätze fehlen oder weil die Attraktivität der Arbeitsplätze anderswo höher ist. So fuhrten beispielsweise 2011 jeden Tag ein Fünftel der Arbeitskräfte, die in Waldeck-Frankenberg leben, in andere Kreise, um dort zu arbeiten. Wenn auch tägliches Pendeln individuelle Belastungen mit sich bringt, so ist aus Arbeitsmarktperspektive diese Arbeitskräftemobilität zunächst zu begrüßen, da auf diesem Weg das Angebot an Arbeitskräften der regionalen Nachfrage nach Arbeitskräften entspricht, regionale Mismatches nivelliert werden und die Arbeitsmärkte ausgeglichen werden.

Bereits heute ist es jedoch absehbar, dass die günstige Situation nicht so bleiben wird: Die Bedarfe an Arbeitskräften werden aufgrund des demografischen Wandels zukünftig in der ländlichen Region nicht mehr durch die eigene Bevölkerung gedeckt werden können. Dies ist auf zwei miteinander verknüpfte Entwicklungen zurückzuführen: Zum einen schrumpft die Bevölkerung und damit verringert sich die Zahl der potenziellen Arbeitskräfte; im Kreis Waldeck-Frankenberg wird beispielsweise bis 2030 mit einem Bevölkerungsrückgang von 12 Prozent gerechnet (Hessen Agentur 2010: Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte). Zum anderen sind die Regionen betroffen, die bereits heu-





te über ein weniger attraktives Angebot an Arbeitsplätzen verfügen und so bei der Suche nach zusätzlichen Arbeitskräften einen Standortnachteil haben. Der Teufelskreis von zunehmenden Fachkräftengpässen ist vorgezeichnet: Wegen des Wettbewerbsnachteils wandern weitere Betriebe und Menschen ab.

Will man diese Abwärtsspirale durchbrechen, müssen bereits heute Strategien zur Arbeits- und Fach-

📍 Auf den Punkt gebracht

- Der europäische Arbeitsmarkt ist nicht so mobil, wie man dies erwarten könnte und wie dies politisch gewünscht ist: Nur 10 Prozent der Erwerbstätigen arbeiten in einem anderen EU-Land, dies sind vor allem junge Menschen.
- Arbeitskräfte in grenznahen Regionen suchen sich ihren Job auch im Nachbarland. So pendeln viele deutsche Pflegekräfte aus der Region Trier beispielsweise nach Luxemburg – Tendenz steigend. Neben dem besseren Verdienst locken die besseren Arbeitsbedingungen.
- Besonders hoch ist die Mobilität der Arbeitskräfte zwischen kreisfreien Städten und ihrem Umland. Beispiel Frankfurt: Die Quote der Pendler liegt bei 70 Prozent der Erwerbstätigen; allerdings arbeiten auch 30 Prozent der Frankfurter außerhalb der Stadt.
- Der demografische Wandel macht neue Strategien erforderlich, um Arbeitskräfte in der ländlichen Region zu halten, wenn die Bevölkerung dort empfindlich abnimmt. Dazu könnten beispielsweise flexiblere Arbeitszeitmodelle und bessere Betreuungsangebote für Kinder und alte Menschen gehören.

Fachkräfte in ländlichen Regionen sind gesucht – die Unternehmen vor Ort müssen sich Strategien überlegen, ihre Mitarbeiter zu binden.

kräftesicherung für die ländlichen Regionen in Hessen entwickelt werden. Insbesondere die hessischen Kreise in Nord- und Mittelhessen, aber auch einige Kreise in Südhessen sind gefordert, eigene passgenaue Maßnahmen zu kreieren, die aufgrund der Arbeitsmarktlage, der spezifischen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Kreises und der Interessen der jeweiligen Akteure sehr verschieden sein können. Unter dem Aspekt der Mobilität sind jedoch zwei Handlungsfelder von Belang:

► **Weitere Abwanderung von Arbeitskräften verhindern:** Eine zentrale Aufgabe aller Akteure sollte es sein, die bereits im Kreis Beschäftigten zu binden und deren Potenziale möglichst vollständig zu erschließen. Da die ökonomischen Standortnachteile bestehen bleiben, sollten die Arbeitsbedingungen verbessert werden. Dazu gehören beispielsweise flexible Arbeitszeitmodelle, die die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sichern und eine Erweiterung des Arbeitszeitumfangs ermöglichen, oder die Verlängerung der Lebensarbeitszeit mit gezielten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz. Ziel der Kreise ohne eigene Hochschulen sollte es auch sein, Studienabsolventen aus der Region zurückzugewinnen, indem ihnen frühzeitig Perspektiven aufgezeigt werden.

► **Auspendler in der Region beschäftigen:** Ein regional begrenztes Angebot an Arbeitsplätzen, aber auch die vergleichsweise niedrigere Entlohnung und die geringeren Karrierechancen führten in der Vergangenheit zur Abwanderung der Arbeitskräfte. Hier sind die regionalen Akteure gefordert, das Gefälle zwischen Stadt und Land zu verringern, beispielsweise durch Lohnzuschüsse für spezifische Berufsgruppen oder geringe Kosten für die kleinräumige Mobilität. Als begleitende Maßnahmen sind ein attraktives Freizeitangebot oder auch Betreuungsangebote für Kinder und zu pflegende Angehörige denkbar.

Während bislang eine Förderung der Arbeitskräfte-mobilität aus arbeitsmarktpolitischer Perspektive eine funktionale Strategie war, muss in Zukunft in den ländlichen Regionen Hessens stärker über eine Steuerung der Arbeitskräftemobilität nachgedacht werden, die auch Anreize zur Eindämmung berücksichtigt. Allerdings sind derartige Eingriffe in die Mobilität überaus komplex, denn es lässt sich nur schwer einschätzen, welche nicht intendierten Effekte daraus resultieren und zu welchen Wechselwirkungen mit anderen Aspekten des demografischen Wandels dies führt.

Sollten die ländlichen Regionen mit ihren Bindungsstrategien tatsächlich Erfolg haben und die intraregionale Mobilität abnehmen, hätte dies auch Konsequenzen für jene Regionen, insbesondere kreisfreie Städte, die bisher große Teile ihrer Bedarfe an Arbeits- und Fachkräften durch Einpendler gesichert haben. Somit sind auch diese gefordert, Strategien zur

Die Autorinnen und Autoren



Claudia Knobel, 47, studierte Volkswirtschaftslehre an der Universität Paderborn. Nach ihrem Abschluss war sie dort als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Regionalökonomie, Konzentration und Wettbewerb tätig. Seit dem Jahr 2000 ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin beim IWAK, seit 2007 betreut sie das Projekt »regio pro«.

In diesem Zusammenhang hat sie regionale Frühinformationssysteme entwickelt, beteiligungsorientierte Evaluationsdesigns entworfen sowie regionale Netzwerke initiiert und begleitet.



Dr. Christa Larsen, 51, studierte Soziologie, Politische Wissenschaften und Volkswirtschaftslehre in Deutschland und den USA. Seit vielen Jahren ist sie in der empirischen Arbeitsmarktforschung tätig, insbesondere zu Pflegearbeitsmärkten und deren Monitoring. Daneben hat sie sich länger mit Berufsforschung, vor allem bei

Sozialberufen, befasst. Die Mobilität von Arbeitskräften ist Gegenstand mehrerer Forschungsarbeiten und Veröffentlichungen. Seit 2008 ist Christa Larsen Geschäftsführerin des Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur (IWAK).

c.knobel@em.uni-frankfurt.de
c.larsen@em.uni-frankfurt.de



Oliver Lauxen, 37, ist examinierter Altenpfleger und hat Pflege- und Gesundheitswissenschaften an der Evangelischen Fachhochschule Darmstadt studiert. Er verfügt über mehrjährige Berufserfahrung in der stationären und ambulanten Pflege und war zuletzt als stellvertretender Pflegedienstleiter in einem ambulanten Pflegedienst beschäftigt.

Seit Oktober 2010 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am IWAK und betreut dort die Projekte »Branchenmonitoring und Fachkräftebedarfe in den Gesundheitsfachberufen in Rheinland-Pfalz« und »Pflege in der Großregion Lux-LORWA-SA-RLP«.



Oliver Nüchter, 44, studierte Soziologie, Romanistik und Politologie an der Goethe-Universität Frankfurt. Seit dem Jahr 2000 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am IWAK. Er hat langjährige Forschungs- und Projekterfahrungen in der Konzeption, Durchführung und Auswertung von Befragungen, Sozialpolitik und Sozialindikatoren

sowie betrieblicher Weiterbildung. Seit Anfang 2009 leitet er den Schwerpunkt »Befragungen und Methoden« im IWAK.

lauxen@em.uni-frankfurt.de
ol.nuechter@em.uni-frankfurt.de

Arbeits- und Fachkräftesicherung zu entwickeln. Für die Städte, die in der Regel ein attraktives Arbeits- und Wohnumfeld bieten, können Arbeits- und Fachkräfte von außen, also aus anderen Regionen Deutschlands und aus dem Ausland, angeworben werden. Damit dies nicht zum Nullsummenspiel wird, sollten die vorhandenen Potenziale in den Städten selbst stärker als bislang genutzt werden, sei es durch verstärkte betriebliche Ausbildung, die auch leistungsschwächere Jugendliche einschließt, oder durch Erschließung ungenutzter innerbetrieblicher Potenziale, indem zum Beispiel an- und ungelernete Beschäftigte für höherwertige Tätigkeiten nachqualifiziert werden.

Grundlage für derartige Strategien liefern Daten aus dem Frühinformationssystem »regio pro«. Es wird ge-

fördert vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und liefert bereits heute Planungsdaten für das Gesamtkonzept »Fachkräftesicherung Hessen« und wird in vielen Kreisen zur Entwicklung von Arbeits- und Fachkräftesicherungsstrategien genutzt. Aktuell liegen Prognosedaten bis 2018 vor und sind unter www.regio-pro.eu abrufbar. Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und beim Mobilitätsverhalten der Beschäftigten sind so abbildbar, gegebenenfalls kann zudem bei den bereits entwickelten Maßnahmen und implementierten Arbeits- und Fachkräftestrategien nachgesteuert und der regionale Wandel in Hessen prospektiv von den arbeitsmarktpolitischen Akteuren gestaltet werden. ◆

Literatur

Knobel, Claudia/Demireva, Lora (2012): *regio pro – Berufs- und Qualifikationsprognosen bis 2018 für alle Kreise und kreisfreien Städte, Regierungsbezirke und Hessen insgesamt*, Frankfurt

Larsen, Christa/Hasberg, Ruth/Schmid, Alfons/Clement, Franz/Bittner, Marc (Eds) (2011): *Measuring Geographical Mobility of Labour in Regional Labour Market Monitoring*. München. Mering. Rainer Hampp-Verlag – Volume 5

Lauxen, Oliver; Bieräugel, Roland (2013): *Der Hessische Pflegemonitor. Transparenz über regionale Pflegearbeitsmärkte*. In: Bundesgesundheitsblatt. Jg. 56, Heft 8, S. 1056 – 1063

Kuhlmann, Ellen/Batenburg, Ronald/ Groenewegen, Peter/Larsen, Christa (2012): *Bringing a European Perspective to the Health Human Resource De-*

bate: A Scoping Study, in: Health Policy 11.002 (<http://dx.doi.org/10.1016/j.healthpol.2012.11.002>)

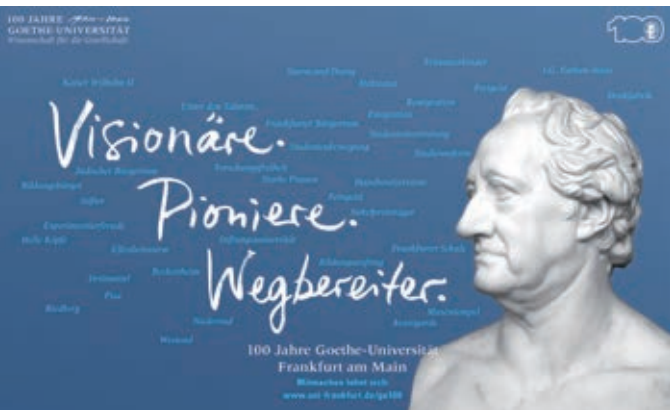
Larsen, Christa/Kuhlmann, Ellen (2010): *Health Workforce Governance and Labour Market Trends in Germany*, in: European Journal of Public Health, 20 (Suppl. 1), 146 – 147

Kuhlmann, Ellen/ Bourgeault, Ivy Lynn/ Larsen, Christa/ Shofield, Toni (2012): *Gendering Health Human Resource Policy and Management*, in: Kuhlmann, Ellen/ Annandale, Ellen (Eds.): *The Palgrave Handbook of Gender and Healthcare*. Hampshire. New York. (Second Edition). pp. 72 – 92

Larsen, Christa/Kuhlmann, Ellen (2010): *Health Workforce Governance and Labour Market Trends in Germany*, in: European Journal of Public Health, 20 (Suppl. 1), 146 – 147

Die nächste Ausgabe von »Forschung Frankfurt« erscheint im Juli 2014

100 Jahre Goethe-Universität: Im Wandel der Wissenschaften



Vor 100 Jahren wurde die Goethe-Universität von Frankfurter Bürgerinnen und Bürger gegründet. Sie war von Beginn an ein besonderer Ort der Liberalität, Weltoffenheit und Internationalität – und der innovativen Forschung. Zu den Wissenschaftlern der ersten Stunde – unter ihnen viele Forscher mit jüdischen Wurzeln – zählten die Nobelpreisträger Max von Laue und Paul Ehrlich, der Röntgenpionier Friedrich Dessauer, der erste Soziologie-Professor Franz Oppenheimer und einer der ersten Arbeitsrechtler Hugo Sinzheimer. Viele suchten jenseits des Mainstreams der alt ehrwürdigen Universitäten ganz neue Themen. In der kommenden Ausgabe von »Forschung Frankfurt« schauen wir zurück, aber auch nach vorn: Wie hat sich die Arbeit der Forscher verändert? Wer bestimmt heute Trends und Moden der Forschung? Wo sind die Freiräume, wo Wissenschaftler ihre Neugier ausleben können – auch abseits der öffentlichen und privaten Fördertöpfe?

Wissenschaftsmagazin der Goethe-Universität

Impressum

Herausgeber: Der Präsident der Goethe-Universität Frankfurt am Main
V.i.S.d.P. Dr. Olaf Kaltenborn, Leiter der Abteilung Marketing und Kommunikation

Redaktion: Ulrike Jaspers, Diplom-Journalistin, Referentin für Wissenschaftskommunikation (Geistes- und Sozialwissenschaften), Grüneburgplatz 1, Campus Westend, Gebäude PA, Raum 4P.31, 60323 Frankfurt am Main, Telefon (069) 798-13066, Telefax (069) 798-763-12531
E-Mail: jaspers@pww.uni-frankfurt.de

Dr. phil. Anne Hardy, Diplom-Physikerin, Referentin für Wissenschaftskommunikation (Naturwissenschaften und Medizin), Grüneburgplatz 1, Campus Westend, Gebäude PA, Raum 4P.31, 60323 Frankfurt am Main, Telefon (069) 798-12498/ oder 798-29228, Telefax (069) 798-763-12531, E-Mail: hardy@pww.uni-frankfurt.de

Wissenschaftliche Berater: Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Stiftungsprofessor für Mobilitätsforschung am Institut für Humangeographie

Vertrieb: Helga Ott, Grüneburgplatz 1, Campus Westend, Gebäude PA, Raum 4P.36A, 60323 Frankfurt am Main, Telefon (069) 798-12472, Telefax (069) 798-763-12531, E-Mail: ott@pww.uni-frankfurt.de

Forschung Frankfurt im Internet
www.muk.uni-frankfurt.de / Publikationen / FFFM / index.html

Anzeigenvermarktung: Zeitungsanzeigengesellschaft RheinMainMedia mbH, Frankenallee 71–81, 60327 Frankfurt, www.rheinmainmedia.de
Ansprechpartner: Reinhold Dussmann, Telefon: 069 7501 4183, E-Mail r.dussmann@rheinmainmedia.de

Druck: Societätsdruck, Westdeutsche Verlags- und Druckerei GmbH, Kurlhessenstraße 4–6, 64546 Mörfelden-Walldorf

Illustrationen, Layout und Herstellung: schreiberVIS, Büro für Gestaltung, Joachim Schreiber, Philipp-Reis-Str. 8, 64404 Bickenbach, Tel. (06257) 962131
E-Mail: joachim@schreibervis.de, Internet: www.schreibervis.de

Grafisches Konzept: Elmar Lixenfeld, Büro für Redaktion und Gestaltung, Werrastraße 2, 60486 Frankfurt am Main, Telefon (069) 7075828
E-Mail: e.lixenfeld@t-online.de

Bezugsbedingungen: »Forschung Frankfurt« kann gegen eine jährliche Gebühr von 12 Euro abonniert werden. Das Einzelheft kostet 6 Euro. Einzelverkauf beim Vertrieb: Helga Ott, Senckenberganlage 31, Raum 1052, 60054 Frankfurt am Main, Telefon (069) 798-22472, E-Mail: Ott@pww.uni-frankfurt.de

Für Mitglieder der Vereinigung von Freunden und Förderern der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main e.V. sind die Abonnementgebühren für »Forschung Frankfurt« im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Hinweis für Bezieher von »Forschung Frankfurt« (gem. Hess. Datenschutzgesetz): Für Vertrieb und Abonnementverwaltung von »Forschung Frankfurt« werden die erforderlichen Daten der Bezieher in einer automatisierten Datei gespeichert, die folgende Angaben enthält: Name, Vorname, Anschrift, Bezugszeitraum und – bei Teilnahme am Abbuchungsverfahren – die Bankverbindung. Die Daten werden nach Beendigung des Bezugs gelöscht.
Die Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Der Nachdruck von Beiträgen ist nach Absprache möglich.

Abbildungsnachweis:

Titel: Illustration von Jan Buckard, Bonn.
Aus der Redaktion: Foto von Uwe Dettmar, Frankfurt.
Inhalt: Siehe Hinweise bei den jeweiligen Beiträgen.

Auftakt: Seite 4 und 5: Foto von Rudi Schreiber, Unterensingen; Seite 6 bis 13: Fotos von Dettmar; Seite 12: Foto von Chris Hartung, Frankfurt; Seite 14: Foto von Fotolia; Seite 15 und 16: Grafiken von Lattnr und Dallmeyer; Seite 17: Autorenfotos privat; Seite 20: Foto von traffiq/Vogler, Frankfurt.

Formen der Mobilität: Seite 22: Foto von bpk, Bildagentur für Kunst, Kultur und Geschichte, Berlin; Seite 23: Foto von Gerd Spittler, Universität Bayreuth; Seite 24: Foto von Gabriel Kläger, Frankfurt; Seite 25: Foto von Hans Peter Hahn, Frankfurt; Seite 26: Autorenfoto von Hans Peter Hahn; Seite 27 und 29: Fotos von Elmar Lixenfeld, Frankfurt; Seite 30 bis 33: Fotos von Johannes Krenzer; Seite 34: Autorenfotos privat; Seite 35 bis 40: alle Illustrationen von Tobias Borries, Wiesbaden; Seite 40: Autorenfoto privat; Seite 41: Foto von Jorgen Carling, Oslo (Norwegen); Seite 42: Foto von Dany Jaimovich, Frankfurt; Seite 43: Foto oben von Sophia Thubauville, Frankfurt; Foto unten von Dany Jaimovich; Seite 44: Foto von Centre for Chinese Studies, Stellenbosch; Seite 44: Autorenfoto privat; Seite 45 bis 48: alle Karikaturen von Freimut Woessner, Berlin; Seite 48: Autorenfoto von Dettmar.
Hochmobile: Seite 50 bis 55: Fotos von Dettmar, Karte Seite 56 von Robert Schönduwe; Seite 57 bis 61: Fotos von Dettmar.

Blick zurück: Seite 62: Foto von Vikingskibsmuseet, Roskilde (Dänemark); Seite 63: Abbildung von akg-images, Berlin; Seite 64: Foto von www.denstoredanske.dk/@api/deki/files/83856=bd-02-132.jpg; Zeichnung: www.denstoredanske.dk/@api/deki/files/88508=daol-3-320.jpg?size=webview; Seite 65: Abbildung oben: http://de.wikipedia.org/wiki/Marco_Polo; Abbildung unten: http://en.wikipedia.org/wiki/Westminster_Psalter; Seite 66: Autorenfoto privat; Seite 88: Karte vom C.H. Beck Verlag, München aus Johannes Fried, Karl der Große, München 2013; Foto von ullstein bild, Berlin; Seite 69: Abbildung oben von dpa picture alliance, Frankfurt; Abbildung unten von Hs Corpus Christi College, Cambridge (England); Seite 70: Abbildung von Stiftungsbibliothek St. Gallen (Schweiz), Cod. Sang. 268p 19.; Seite 71: Abbildung oben von dpa picture alliance; Abbildung unten von ullstein bild; Seite 72: Autorenfoto von dpa picture alliance; Seite 73: Abbildung vom Historischen Museum, Frankfurt, B1528; Seite 74: Abbildung vom Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt, S7Z1840/010101; Seite 75 oben: Abbildung vom Institut für Stadtgeschichte, S7A1998/35701; Seite 75 unten: Abbildung vom Haus der Stadtgeschichte Offenbach, Archiv, Zeitgeschichtliche Sammlung, M 670/7., Seite 76: Abbildung vom Historisches Museum, C10944; Seite 77 und 78: Abbildung vom Institut für Stadtgeschichte; Seite 78: Autorenfoto von Dettmar.

Elektromobilität: Seite 80 bis 82: Fotos von dpa picture alliance; Seite 82: Foto unten von Dettmar, Seite 84: Foto von der Hessischen Staatskanzlei; Autorenfoto privat; Seite 85: Foto von Stadt Klagenfurt (Österreich); Seite 86: Foto von Benjamin Auer, Ökoinstitut Südtirol (Italien); Seite 87: Grafik von Konsortium REZIPE, Foto von artino Soragni/Provinz Reggio Emilia (Italien); Seite 89: Foto von Till Gläser – WE ARE TRAFFIC; Seite 90: Grafik von Steffi Schubert – urbane konzepte GmbH, Foto von Thomas Prill; Seite 91: Grafik von BMVBS; Seite 92: Autorenfoto von Dettmar.

Zukunftsvisionen: Seite 93 bis 95: Abbildungen von Jan Buckard, Bonn; Seite 96: Foto von Getty Images, München; Seite 97: Foto von Kenworthy; Seite 98: Foto von Melanie Gärtner; Seite 99 bis 101: Abbildungen von Buckard, Autorinnenfoto: privat.

Kultur unterwegs: Seite 102 bis 105: Quellenhinweis zum Film im jeweiligen Bildtext; Seite 105: Autorenfoto privat; Seite 106 bis 109: Abbildungen der französischen Originalausgabe, entnommen aus der Sonderausgabe Jules Verne: Romane, Anaconda-Verlag 2003; Seite 111 bis 115: alle Abbildungen von den entsprechenden Verlagen; Seite 117: Abbildung von der Österreichischen Nationalbibliothek, Musiksammlung; Seite 118 und Seite 120 oben: Abbildungen von der Universitätsbibliothek Johann Christian Senckenberg, Musik- und Theatersammlung, Frankfurt; Seite 120 unten: Abbildung von der Sächsischen Staats- und Landesbibliothek, Musiksammlung, Dresden; Seite 121: Foto von dpa picture alliance; Seite 121: Autorenfoto von Dettmar.

Mobile Gesellschaft: Seite 122: Foto von dpa picture alliance; Seite 123: Foto von dpa picture alliance; Seite 124: Foto oben von Süddeutsche Zeitung, DIZ, München, Foto unten von dpa picture alliance; Seite 125: Autorenfoto privat; Seite 127 bis 129: alle Farbfotos von Walter Vorjohann, Frankfurt; Seite 128: alle Schwarz-Weiß-Fotos von Klaus Ditté, Frankfurt; Seite 129: Schwarz-Weiß-Foto von Vanessa Röder, Frankfurt; Seite 130: Autorenfoto privat; Seite 131 und Seite 132: Foto von dpa picture alliance; Seite 134: Foto von Süddeutsche Zeitung, DIZ; Seite 135: Autorenfoto privat.

Vorschau: Illustration von Alexander Michaelopoulos, Frankfurt.



Diese Publikation wurde unter Einsatz von FSC® Papier und umwelt-schonender Druckverfahren hergestellt. Das Forest Stewardship Council® (FSC) zertifiziert verantwortungsbewusst bewirtschaftete Wälder nach sozialen und umweltverträglichen Kriterien. Durch die Produktion sind Treibhausgasemissionen in Höhe von 6,6 t CO₂-Äquivalenten entstanden. Dieses Zertifikat bestätigt die Stilllegung dieser Treibhausgasemissionen durch Investitionen in das WWF Gold Standard Klimaschutzprojekt »Windenergie in Yuntdag, Türkei«.



Raum...



Campus Westend

beeindruckend



Campus Bockenheimer

traditionell



Campus Riedberg

modern

... für Ihre Veranstaltung

**Sie suchen Veranstaltungsräume,
die Ihnen etwas anderes als
Hotels, Kongress-Center und
Tagungszentren bieten?**

Dann sind Sie bei uns richtig! Die Johann Wolfgang Goethe-Universität bietet Ihnen für jede Art von Veranstaltung die passenden Räumlichkeiten.

An den drei Frankfurter Standorten Westend, Bockenheimer und Riedberg stehen Ihnen Konferenz- und Seminarräume, Festsäle, die Eisenhower-Rotunde, Hörsäle und die historische Aula mit moderner technischer Einrichtung zu Verfügung. Überzeugen Sie sich selbst von den vielen Möglichkeiten!

Fordern Sie gleich unser Informationsmaterial an oder besuchen Sie uns auf unserer Website unter www.campuslocation-frankfurt.de. Wir freuen uns auf Ihre Anfrage und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung!

Räume – so individuell wie Ihre Veranstaltung.

Freigeist

Frankfurter Bürgertum

Kaiser Wilhelm II

Starke Frauen

Riedberg

Sturm und Drang

Stifterinnen.

Bockenheim

I.G. Farben-Haus

Westend

Trümmerkinder

Jüdisches Bürgertum

Remigration

Holocaust

Emigration

Niederrad

Helle Köpfe

Denkerinnen.

Studentenbewegung

Bildungsbürger

Unter den Talaren...

Stifter

Stiftungsuniversität

Studentenvertretung

Experimentierfreude

Revolutionärinnen.

Avantgarde

Hausbesetzerszene

Feingeist

Nobelpreisträger

Denkort

Frankfurter Schule

Pisa

Musentempel

Bildungsauftrag

Forschungsfreiheit

Studienreform

Drittmittel

Elfenbeinturm



100 JAHRE 1911 - 2011
GOETHE-UNIVERSITÄT
Wissenschaft für die Gesellschaft.

Mitmachen lohnt sich:
www.uni-frankfurt.de/gu100



Wir danken unserem Hauptförderer

unseren Projektpartnern

unseren Medienpartnern



Josef-Buchmann-Stiftung

