



ILVY NJOKIKTJEN / VII

FOTO-TABLEAU

## Die junge Generation der «born free» verändert Südafrika 4/5

Tanya Grobler hebt die Füsse hoch, damit ihre Putzfrau dem Sofa entlangwischen kann. Schon seit Jahren kommt die Frau an sechs Tagen in der Woche in das Haus der Familie, doch ihren Namen kennen die Groblers nicht. Wenn sie ihre Hilfe benötigen, rufen sie sie an und sagen nur: «Tss tss.» So hat es die Fotografin Ilvy Njokiktjen beobachtet, die Grobler und andere junge Menschen in Südafrika über Jahre begleitet hat. Vertreter dieser Generation der «born free» haben die Apartheid nicht mehr selbst erlebt. Erste rassistische Gesetze gab es bereits ab 1910, als Schwarze dazu verpflichtet wurden, nur niedrige Arbeit zu verrichten. Vollends trat das rassistische Regime 1948 in Kraft. Schwarze und Weisse lebten fortan strikt getrennt, Spitäler, Banken und Geschäfte hatten getrennte Eingänge. Heute hält die weisse Minderheit noch immer den Grossteil der ökonomischen Macht, und es gibt Teile der Gesellschaft, die finden, dass das auch so bleiben sollte. Tanya Groblers Bruder Johan besuchte einmal ein Camp der sogenannten Kommandokorps. Dabei handelt es sich um eine paramilitärische Gruppe, nach eigenen Angaben eine «Eliteorganisation», die junge Weisse lehrt, «sich selbst und einander zu schützen», wie es auf der Website heisst. Die Lehrinhalte fussen auf rassistischen Vorstellungen. Schwarze, so heisst es etwa, könnten von Natur aus schlechter die Initiative ergreifen und könnten nicht effizient regieren. Wer so etwas glaubt, interessiert sich auch nicht für den Namen seiner Putzfrau.

Trotz Klimadebatte eine bleibende Ikone der Modernität

# Autos werden bei uns noch lang herumfahren

Gastkommentar  
von MARCEL SCHÜTZ

Allen klimapolitischen Querelen zum Trotz erfreut sich das Auto weiterhin grosser Beliebtheit. Fast mag es ironisch erscheinen: In dem Masse, wie die Risiken des emissionsreichen Autoverkehrs für Mensch, Tier und Natur offenbar geworden sind, ist der Komfort des Gefährts gestiegen. Autotechnologie und Autofahren wurden schon immer als mehr als nur Mittel zum Zweck begriffen. Blech und Benzin formten eine imposante Institution der Moderne, welche mit ästhetischen Reizen und allherd Annehmlichkeiten aufwarten kann. Zudem zählen immaterielle und imaginierte Werte: Freiheit und Unabhängigkeit, Tempo, Status und Eigentum – all das erfährt nicht erst seit heute reichlich Kritik, galt aber einem mondänen Lebensstil lange Zeit, mehr oder weniger, als zugehörig. Nicht zuletzt helfen uns die quirligen und windschnittigen Flitzer, Ordnung zu halten. Was schwer ist und sperrig, kommt gleich in den Wagen. Vielleicht ist das Auto eine Art rasender Rollator für die von Natur eher behäbigen und langsamen Menschen.

## Mobilität im Alltag

Dennoch: Die Einsicht, dass man diese Entwicklung einmal wird bremsen müssen, findet heute einigen Zuspruch, schlägt doch die lokale Verkehrsbelastung gehörig zu Buche. Und schnell kochen die Emotionen hoch, wie eine Erhebung der Stadt Zürich zeigt: Fussgänger, Auto- und Velofahrer geraten sich häufig in die Quere. Die Atmosphäre auf Zürichs Strassen wird tendenziell als eher schlecht empfunden. Länger schon heisst es auch, die Stadt habe sich für Autofahrer zum harten Pflaster des Landes entwickelt. Vor acht Jahren hat die Stadtzürcher Stimmbevölkerung eine Initiative zur Reduktion des Autoverkehrs angenommen. Sukzessive sinkt der Anteil am Stadtverkehr. 2025 soll er auf 20 Prozent gemindert sein. 2000 waren es noch 40. Abstrakte Forderungen nach einer ökologischen Verkehrswende können indes wenig zu Frieden stellen. Mit Carsharing, E-Bike und E-Scooter sind zwar alternative bzw. additive Angebote auf dem Markt. Doch erst im örtlichen Bezug lässt sich vollends verstehen, welche Mobilität für Verkehrsteilnehmer eine Rolle spielt – warum, wie gegliedert und wie elementar.

Diese Verzahnung von Alltag und Fortbewegung ist auch das Thema einer aktuellen Untersuchung von Katharina Manderscheid im «Swiss Journal of Sociology». Ausgewertet wurden Daten der Bundesverwaltung zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Deutlich springt die siedlungsräumliche Einbindung ins Auge (verkehrsmässige Erschliessung, ÖV-Integration, Länge der Wegstrecken, Platzierung der

## Immer mehr Menschen können verreisen und nutzen diese Entgrenzung ausgiebig.

Halte- bzw. Knotenpunkte usw.). Die Frage, welchen Aktivitäten die Verkehrsnutzer nachgehen und welche Transportmittel sie dazu benötigen, erscheint alles andere als trivial. Während Ausbildung, Beruf und Betreuungsdienste hohe Autofizierung bedingen, erweisen sich Freizeit und Einkaufen als stärker vom Auto entkoppelt. Wenig überraschend, obschon politisch relevant, ist die Bindung sozialer Aktivitäten an die Automobilität in den Städten geringer.

Eine ähnliche Stossrichtung hat eine Arbeit des Innsbrucker Verkehrsforschers Markus Mailer in der «Zeitschrift für Tourismuswissenschaft». Hier ging es darum, wie Bewohner, Beschäftigte und Gäste in einem Tiroler Feriengebiet, der Gemeinde Alpbach, zu Klimawandel, Nachhaltigkeit und sanfterem Tourismus stehen. Während es offenkundig nicht an einer gewissen Sensibilität mangelt, ist in puncto Mitwirkung von einem durchwachsenden Resultat zu sprechen. Die Touristen zeigen sich gut informiert, haben aber geringe Neigung, Reisefrequenz und -intensität zu minimieren. Leicht praktikable Umstellungen werden akzeptiert, spürbare und wirksame hingegen gemieden. Hoffnungen auf rein freiwillige, individuelle Verhaltensänderungen, so steht es im Alpbacher Forschungspapier, seien insoweit verfehlt.

Einige Beobachtungen lassen sich anfügen. Zum einen werden Formen der mobilen Mässigung bisweilen als leibhaftige Einschränkung gefürchtet; als habe man es gleich mit körperlicher Behinderung

und Verlust von Lebensqualität zu tun. Besserungen der Verkehrspolitik bleiben ohnehin vielfach recht abstrakt, und diese Unschärfe setzt sich in den persönlichen Verhaltensweisen fort. Zum anderen markieren die Ferien eine Zeit der Differenzierung. Wenn man dafür zahlt, sich Gutes zu gönnen, will man sich nicht unnötig einschränken. Künstliche Eingriffe stehen einer ungezwungenen Erholung entgegen.

Schliesslich: Management und Kommodität heutigen Massenreisens zementieren zum Teil Gewohnheiten und Haltungen. Immer mehr Menschen können verreisen und nutzen diese Entgrenzung ausgiebig. Dass gerade interkulturell versierte und weltläufige Personen ihren Bewegungsdrang besonders passioniert entfalten, ist weithin bekannt. Auch spielen die Destinationen eine Rolle. Denn es ist die Bereitschaft der Touristen festzustellen, am Zielort ihre Individualmobilität dann zu senken oder zu vermeiden, wenn ein angemessener Transport zur Verfügung steht.

## Anspruchsvolle Rahmenbedingungen

Gleichgültig, welche Verkehrsordnung in der Zukunft gilt – Planungen nachhaltiger Mobilität sind stets mit einer Reihe anspruchsvoller Rahmenbedingungen behaftet. So bieten mobile Systeme regelmässig keine klar definierten Grenzen; sie werden mit externen Energiequellen versorgt und erschweren die Zurechnung von Emissionen und Kosten, die durch ihren Einsatz und die damit verbundenen Technologien zusätzlich entstehen. Daher kommt der oft zitierten mobilen Vernetzung eine solche Bedeutung zu. Ressourcen, Fahrzeuge und Linien vermehren sich förmlich qua Funktion: Mehr Räder – mehr Verkehrswege; und mehr Verkehrswege erzeugen mehr Räder. Der Eindruck drängt sich auf, dass die Verkehrsmobilität deshalb so schwierig zu steuern ist, weil sie sich für uns wie naturgegeben in den Alltag fügt und auf endlichem Raum fast endlose Expansionen zu bieten scheint. Die Zwecke der Mobilität werden sich wohl nur wenig ändern lassen oder sind nicht zu vermeiden. Tatsächliche Zugriffe bietet insofern die Gestaltung der Verkehrsräume und Verkehrsmittel sowie ihrer Kontexte, sprich sozialer Praktiken.

Somit kommt es im Ergebnis darauf an, den für klimafreundliche Massnahmen günstigen Nährboden zu schaffen und sich nicht im aktionistischen Klein-Klein aufzureiben. Der grössere Wurf aber liefert wiederum Stoff für soziale Konflikte. Eine Umkrempelung des Verkehrs ohne adäquate Alternativen erlaubt nicht allen gesellschaftlichen Gruppen den problemlosen Umstieg. Man denke insbesondere an den bestehenden und voraussichtlich noch weiter zunehmenden Stadt-Land-Kontrast in Bezug auf die Siedlungsstruktur. Weniger günstig erschlossene und entwicklungsbedürftige Gebiete

geraten schnell ins Hintertreffen. Ohne Äquivalente und Anreize sind nachhaltige Effekte nicht zu erwarten.

Die ökologische Sensibilität hat also ihren Preis: Sie geht ins Geld, in die Zeit und in den Raum. Ferner liegen Zielkonflikte nahe. Ein verstärktes Engagement ist ohne behutsame Begrenzung privater Präferenzen nicht zu realisieren. Von kollektiven Klagen (Anwohner, Initiativen, Verbände) ganz zu schweigen.

Dass das Thema nicht nur polarisiert, sondern tiefgreifend unsere Deutungen bestimmt, zeigt bereits das alltägliche Gespräch: Jemand sagt, er sei nicht mobil, und meint damit nicht etwa, dass ihm die Füsse fehlten, sondern das Auto – irritierend, denkt man länger darüber nach. Förderhin werden verkehrspolitische Planer diese Bewusstseinsbildung zu beachten haben.

Drei Punkte seien hierzu skizziert: Erstens wäre es abwegig, das Verschwinden oder die Dämonisierung der Automobilität zu erwarten. Der technische Fokus ist auf schonendere Antriebstechnologien gerichtet, ergo Optimierung. Eine Suche nach dem Optimum ist eine nach dem «Hervorragenden». Was hervorragt, ist eine Sache der technischen Evolution, nicht der ideologischen Voreinstellung. Zweitens liegt Potenzial in der bedarfsmässigen Verbindung der Autonutzung. Der beachtliche maschinelle Aufwand wird in intelligenter Weise regelmässig nicht exklusiv für eine Person betrieben. Der Aspekt der Auslastung gilt vergleichbar für Schiene, Luft und Wasser. Man hat sich daran gewöhnt, Individualmobilität wörtlich zu nehmen, und die Kostenseite vernachlässigt. Und drittens hilft es, sich zu vergegenwärtigen, dass ein Grossteil unserer Fortbewegung auf kurzen Distanzen von wenigen Kilometern geschieht. Kompensationen und Kombinationen sind buchstäblich naheliegend, u. a. mithilfe von Abos oder Tarifen, die Nutzung von ÖV und Elektroauto inkludieren (siehe SBB).

## Einbettung in den Alltag

Zweifelhaft bleiben klima- und umweltbezogene Massnahmen aber auch in Zukunft immer dann, wenn sie «kaum genutzt werden können, da die Infrastruktur fehlt», wie der deutsche Volkswirt Jürgen Sorgenfrei kürzlich in einem Gutachten zum deutschen Klimaschutzprogramm notierte. Ein «soziomobiles» Verständnis im Blick auf die Einbettung von Alltagspraktiken bzw. Anschlüssen innerhalb vorhandener sowie erst noch zu projektierender Netze dürfte daher nicht schaden.

Marcel Schütz ist Research Fellow an der Northern Business School Hamburg und wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Oldenburg. Er lehrt Soziologie an der Universität Bielefeld.