



Formierung und Wandel hegemonialer Mobilitätsdispositive

Autor: Katharina Manderscheid

Erschienen 2014 in Zeitschrift für
Diskursforschung (ISSN 2195-867X), Ausgabe 01,
27 Seiten, (Seite 5)

BELTZ JUVENTA

Alle Artikel dieser Ausgabe

- [Editorial](#)
- [Formierung und Wandel hegemonialer Mobilitätsdispositive](#)
- [Studying Reconfigurations of Discourse](#)
- [Subjektivierung als Artikulation diskursiver Ordnungen](#)
- [Im Kampf um Bedeutung: Diskurstheorie und Diskursanalyse in der interpretativen Policy Analyse](#)
- ["Der Diskurs der Diskursforschung. Disziplinäre, transdisziplinäre und interdisziplinäre Perspektiven".
Tagung im Rahmen des 12. Netzwerktreffens von DiskursNetz in Bern am 10. und 11. Oktober 2013](#)
- [Masterstudiengang](#)
- [Diskurs - semiotisch](#)

Ausgeliefert durch content-select, ein Produkt der [Preselect.media GmbH](#)

Katharina Manderscheid

Formierung und Wandel hegemonialer Mobilitätsdispositive

Automobile Subjekte und urbane Nomaden

Zusammenfassung: Der vorliegende Beitrag verfolgt ein doppeltes Ziel: Mit dem Konzept des Mobilitätsdispositivs wird ein Vorschlag formuliert, wie ein soziologisches Verständnis von Automobilität aussehen könnte, das anschlussfähig ist für weitere theoretische und empirische Überlegungen. Dieser Vorschlag beinhaltet konzeptionelle und methodologische Überlegungen zur praktischen Dispositivanalyse und deren Verbindung mit Gouvernementalitätsstudien im Anschluss an Foucault, die das Zusammenspiel von Diskursen, Subjektkonstitutionen, Praktiken und deren materieller Verfestigung in den Blick nehmen. Entsprechend liegt der Schwerpunkt der Ausführungen auf der Frage nach der Konstitution automobiler Subjekte als einem Element dieser dispositiven Formation. Der Text schließt mit einem Ausblick auf den sich abzeichnenden Wandel des Mobilitätsregimes, der mit der Figur des ›urbanen Nomaden‹ skizziert wird. Dieses neue Subjektivierungsmuster kann als Element von neoliberalen Zugriffen auf das arbeitnehmende-unternehmerische Subjekt gesehen werden, dessen Mobilisierung erweitert wird um Informations- und Kommunikationstechnologien sowie die räumlich und sozial selektiv verfügbaren Hochgeschwindigkeitstransportstrecken.

Schlagwörter: Automobilität, Dispositiv, Raum, Mobilität, Gouvernementalität, Foucault

Summary: The following contribution aims at two points: By applying the concept of the mobilities dispositif, I want to outline a suggestion of a sociological understanding of automobility, which is open for further theoretical and empirical analyses. This suggestion entails conceptual and methodological reflections on practical dispositif-analysis and its connection with governmentality studies in a Foucauldian sense, which focuses on the interplay of discourses, subjectification, practices and their material manifestation. Correspondingly, the emphasis of the here presented text has been placed on the constitution of the automobile subject as one element of this dispositif-formation. The text concludes with an outlook on the observable change of mobility regimes, which will be illustrated through sketching the figure of the ›urban nomad‹. This new mode of subjectification can be interpreted as an element of the neoliberal grasp on the employed-entrepreneurial subject, whose mobilisation is going to be extended through information and communication technologies as well as spatially and socially selectively accessible high-speed transportation.

Keywords: automobility, dispositif, space, mobility, governmentality, Foucault

1. Einleitung

Das Automobil gehört zu den zentralen Kennzeichen industrialisierter Gesellschaften. Gerade in sich modernisierenden Gesellschaften wie China oder Indien zeigen sich Fort-

schritt und Wohlstand nicht zuletzt in der schnell wachsenden Zahl von privaten Autos im Straßenverkehr. Allgemein gesehen geht wirtschaftliches Wachstum generell mit einem überproportional steigenden Verkehrsaufkommen von Personen und Gütern einher (Verron et al. 2005, S. 7; Altvater 2007, S. 787). Und dieses Verkehrsaufkommen von Personen hat dabei seit etwa hundert Jahren mehr und mehr die Form der Automobilität angenommen.

In der deutschsprachigen soziologischen Diskussion wird die Verflechtung von kapitalistischer Modernisierung, räumlicher Organisation und Automobilität bislang, abgesehen von einigen Ausnahmen,¹ nicht systematisch beachtet. Hingegen soll hier die These vertreten werden, dass es sich bei dem Automobil nicht einfach um ein der Gesellschaft äußerliches Artefakt oder ein rein technisches Verkehrsmedium handelt, sondern dass dieses ein fundamentales Element der materiell-räumlichen Umwelten, der gesellschaftlichen Wissensbestände und Vorstellungswelten sowie der Subjektivierungsformen gegenwärtiger Gesellschaften darstellt. Zugespitzt formuliert ist die räumliche und soziale Ordnung gegenwärtiger Gesellschaften nur über das private Personenkraftfahrzeug als hegemoniales Mobilitätsmedium verständlich.²

Der vorliegende Beitrag macht einen Vorschlag, wie ein soziologisches Verständnis von Automobilität aussehen könnte, das anschlussfähig ist für weitere theoretische und empirische Überlegungen auch jenseits rein verkehrs- oder techniksoziologischer Fragestellungen. Hierfür wird auf den Dispositivbegriff von Michel Foucault zurückgegriffen, der das Zusammenspiel von Diskursen und deren materieller Verfestigung in den Blick nimmt. Vor diesem Hintergrund wird insbesondere nach der Konstitution automobiler Subjekte als einem Element dieser dispositiven Formation gefragt. Damit geht es also um die Dimension der räumlichen Flexibilisierung und Herauslösung der Individuen aus lokalen Zusammenhängen im Zusammenspiel zwischen technologischen und politisch-ökonomischen Entwicklungen.³

Aktuell besteht in der Öffentlichkeit und in politischen Diskussionen ein verstärktes Interesse am Autoverkehr, da zunehmend anerkannt wird, dass ein fortgesetztes Wachstum durch die fossilen Ölvorräte, die verfügbaren Flächen und die Emissionstoleranz des Klimas begrenzt ist. Ausgehend von einem sozialwissenschaftlichen Verständnis von Automobilität stellt sich dann die Frage nach möglichen Mobilitätszukünften der Gesellschaft aus einer umfassenderen gesellschaftspolitischen, nicht nur auf technische und ökonomische Entwicklungen begrenzten Perspektive (vgl. Dennis/Urry 2009). Inwieweit sich neue Dispositive bereits abzeichnen, die das Potential für zukünftige gesellschaftliche Hegemonialität ähnlich dem Automobil aufweisen, wird daher im zweiten Teil des

- 1 Ausnahmen sind: Krämer-Badoni et al. (1971), Burkart (1994), Kuhm (1997), Scheiner (2009), vgl. Manderscheid (2012).
- 2 Dies wird erst in jüngster Zeit von einer Reihe englischsprachiger Arbeiten aus der Perspektive des Mobilities Turn herausgearbeitet (u.a. Featherstone 2004).
- 3 In der Gouvernementalitätsdebatte (u.a. Bröckling et al. 2000; Bührmann 2004; Moebius/Schroer 2010) werden zwar seit einiger Zeit die radikalen Umstrukturierungsprozesse des Sozialstaats und eine allgemeine Ökonomisierung des Sozialen diskutiert, die damit verbundene räumliche Mobilisierung und ihre technologische Basis jedoch kaum angesprochen.

Beitrags aus der vorgeschlagenen dispositivanalytischen und subjektivierungsorientierten Konzeptionalisierung heraus skizziert.

2. Automobilität als Dispositiv

Mit dem an Foucaults Arbeiten anknüpfenden Dispositivkonzept besteht die Möglichkeit, die Vieldimensionalität gesellschaftlicher Automobilität sowie die darin eingelassenen Machtstrukturierungen theoretisch zu konzeptualisieren. Dispositive bezeichnen das gesellschaftliche Wissen, das nicht nur in Texten und Sprache, sondern auch in Vergegenständlichungen und nicht-diskursiven Praktiken sowie in Subjektivierungsmustern enthalten ist (Jäger 2001, S. 72). Damit greift die Dispositivanalyse sowohl auf das an Foucaults Arbeiten anschließende Vorgehen der Diskursanalysen zurück, sie beinhaltet aber auch Elemente des Forschungsfeldes der Gouvernementalitätsstudien, die an die später veröffentlichten Vorlesungen Foucaults anknüpfen (Foucault 2004, 2006).

In der bekanntesten Definition beschreibt Foucault Dispositive als Ensemble von

»Diskursen, Institutionen, architektonischen Einrichtungen, reglementierenden Entscheidungen, Gesetzen, administrativen Maßnahmen, wissenschaftlichen Aussagen, philosophischen, moralischen und philanthropischen Lehrsätzen, kurz Gesagtes ebenso wie Ungesagtes [...]. Das Dispositiv selbst ist das Netz, das man zwischen diesen Elementen herstellen kann.« (Foucault 2003, S. 392 f.)

Foucaults Dispositivkonzept stellt damit nicht einfach ein mehrdimensionales Gesellschaftsverständnis dar, das sich als Summe aus den Einzeldimensionen ableiten lässt. Vielmehr fokussiert der Dispositivbegriff die Verbindungen zwischen seinen konstitutiven Elementen, die gerade nicht bruchlos und widerspruchsfrei sein müssen (vgl. Bührmann/Schneider 2008, S. 118). Mit dem Dispositivkonzept verknüpfen sich bei Foucault also verschiedene Elemente zu »Strategien von Kräfteverhältnissen, die Typen von Wissen stützen und von diesen gestützt werden« (Foucault 1978, S. 123). Oder, ausgedrückt in den Worten von Sigfried Jäger (2012, S. 73), »haust« Wissen nicht nur im Gesagten und Geschriebenen, sondern auch im Handeln von Menschen und in den Gegenständen, die sie auf der Grundlage von Wissen produzieren. Anders ausgedrückt kann ein Dispositiv als »Bündel an Modalitäten der Wirklichkeitskonstitution« (Truschkat 2008, S. 64) verstanden werden. Das Automobil als Artefakt stellt in dieser Perspektive ein technisches Element dar, dessen Bedeutung sich erst aus dem Wechselverhältnis mit den anderen Elementen des Automobilitätsdispositives ergibt. Die Komplexität derartiger dispositiver Kräfteverhältnisse beschreibt Gilles Deleuze (1991) mit den Begriffen von Linien und Kurven:

»Die Dispositive sind also zusammengesetzt aus Sichtbarkeitslinien, Linien des Aussagens, Kräftelinien, Subjektivierungslinien, Riß-, Spalt- und Bruchlinien, die sich alle überkreuzen und vermischen und von denen die einen die anderen wie-

dergeben oder durch Variationen oder sogar durch Mutationen in der Verkettung wieder andere erzeugen.« (Deleuze 1991, S. 157)

In der darin zum Ausdruck kommenden Unabgeschlossenheit sieht Deleuze einen entscheidenden Unterschied zu homogenen, abgegrenzten Systemen. Die Dispositive zirkulieren und durchdringen einander, Elemente eines Dispositivs können also durchaus im Kontext eines anderen Dispositivs auftauchen (Jäger 2001, S. 84).

Ein Verständnis von Automobilität als Dispositiv bezeichnet damit einen Fokus auf sozio-technische Formationen, deren Einzelelemente in isolierter Betrachtung nur unvollständig beschrieben werden können.⁴ Automobilität meint dann nicht mehr nur eine Form technisch gestützter Bewegung im geographischen Raum, sondern einen historisch spezifischen Vergesellschaftungsmodus basierend auf dem Zusammenspiel von komplexen Technologien und materiellen Landschaften, Wissensformen und Symboliken, gouvernementalen Subjektanrufungen, empirisch beobachtbaren sozialen Praktiken der Interaktion, Konsumtion und Produktion sowie Teilhabe der Individuen als automobile Subjekte der Gesellschaft (vgl. Seiler 2008).

Dabei sind Dispositive immer als Antwort auf eine »Urgence«, ein gesellschaftliches Problem bzw. einen Notstand zu sehen (Foucault 1978, S. 119 f.; vgl. Caborn 2007, S. 114; Jäger 2012, S. 74) und damit als Operatoren zur Lösung gesellschaftlicher Transformationsphasen (Bührmann/Schneider 2008, S. 118 f.). Entsprechend unterliegen sie einem kontinuierlichen historischen Wandel. Dabei produzieren Dispositive aber auch negative oder nicht-intendierte Effekte, die sich auf die weiteren Entwicklungen auswirken können (Foucault 1978, S. 122 f.; vgl. Jäger 2012, S. 72). Dispositive können also zu neuen Notständen führen, durch neue abgelöst werden, die aus dem alten oder in anderen Feldern entstehen, das alte ersetzen oder verdrängen.

Die Frage nach der konkreten gesellschaftlichen »Urgence«, auf die das Dispositiv der Automobilität eine Antwort darstellt, kann im vorliegenden Rahmen nur angerissen werden: Vor dem Hintergrund der Gouvernementalitätsvorlesungen Foucaults soll die These eines so genannten *Bewegungsproblems der Moderne* vertreten werden und damit einer gesellschaftlichen Notwendigkeit, Bewegungen zu regieren (vgl. Manderscheid 2014). Foucault beschreibt dieses Problem am Beispiel der Entgrenzung der Städte durch den Fall von Stadtmauern als *Regierung der Zirkulation*:

»Anders gesagt, es handelte sich darum, die Zirkulation zu organisieren, das, was daran gefährlich war, zu eliminieren, eine Aufteilung zwischen guter und schlechter Zirkulation vorzunehmen und, indem man die schlechte Zirkulation vermindert, die gute zu maximieren.« (Foucault 2006, S. 37)

4 Mit dem Konzept des Dispositivs wird zudem die verschiedentlich vorgebrachte Forderung, den soziologischen Gegenstand der Gesellschaft als soziale Formation durch Relationen von sozio-technischen Hybriden (Latour 2005; vgl. Michael 2001) oder durch eine Soziologie der physischen, virtuellen und vorgestellten Mobilitäten (Urry 2000) zu ersetzen, aufgegriffen.

Das Bewegungsproblem scheint im Zusammenhang eines Wandels des stark statischen Weltbildes und Ordnungsbegriffes der Vormoderne hin zu einem grundsätzlichen Denken in Mobilitäten und Bewegungen, wie es sich in den Konzepten von Fortschritt und Entwicklung niederschlägt, zu stehen (Rammler 2008, S. 59 ff.; vgl. Rosa 2005).⁵ Die Verwobenheit modernen Denkens mit Mobilitäten und Bewegungen beschreibt Tim Cresswell wie folgt:

»Some of the foundational narratives of modernity have been constructed around the brute fact of moving. Mobility as liberty, mobility as progress. Everyday language reveals some of the meanings that accompany the idea of movement. We are always trying to get somewhere. No one wants to be stuck or bogged down.« (Cresswell 2010, S. 21)

Dieser Wandel an der Schwelle der Moderne ist dabei sicherlich eng verknüpft mit der Herausbildung der kapitalistischen Wirtschafts- und Gesellschaftsform, die in ihrer Entwicklungsdynamik auf Wachstum, d.h. auf zunehmende gesellschaftliche Verflechtungen (vgl. Elias 1999) und auf Erschließung immer neuer Märkte ausgerichtet ist. Die Frühphasen der kapitalistischen Wirtschaftsweise zeichnen sich gerade durch massenhafte Wanderungsbewegungen aus, vor allem die massive Landflucht. Historisch findet parallel mit der Mobilisierung von Menschen und quasi als Gegenbewegung eine *Territorialisierung* und Sedentarisierung der nun nationalstaatlich-territorial verfassten Bevölkerungen statt (Elden 2007): Politische Ordnungen, Nationalstaaten, Gesetzgebungen, Rechtsansprüche etc. basieren gerade auf der territorialen Verortung von Menschen. Diese Entwicklungen beschreibt Foucault mit den Begriffen der *Biopolitik* bzw. der *Sicherheit*, die sich als Regierungsprinzipien neben der historisch vorgängigen Souveränität und Disziplin im Europa des 18. Jahrhunderts ausbilden:

»Die Bevölkerung derart zur Basis sowohl des Reichtums als auch der Macht des Staates zu machen, ist gewiß nur unter der Bedingung möglich, daß sie von einem ganzen Verordnungsapparat eingerahmt ist, der die *Emigration verhindert*, *Immigranten lockt*, und die Natalität fördert, einem Verordnungsapparat zudem, der definiert, was die nützlichen und exportfähigen Erzeugnisse sind, der außerdem die zu produzierenden Gegenstände, die Mittel zu deren Produktion und ebenso die Löhne festlegt, der überdies den *Müßiggang und die Landstreicherei untersagt*. Kurz, ein ganzer Apparat, der aus dieser derart als Elementargrund betrachteten Bevölkerung gewissermaßen die Wurzel der Macht und des Reichtums des Staates macht und sicherstellt, daß diese Bevölkerung arbeitet, wie, wo und an was es sich gehört.« (Foucault 2006, S. 106; Hervorhebung K.M.)

5 Mit den hier dargestellten kursorischen Ausführungen wird natürlich keinerlei Anspruch auf eine historisch vollständige Rekonstruktion des Mobilitätsprinzips erhoben. Das Spannungsverhältnis von Territorialisierung und Staatenbildung, ökonomischen Dynamiken, Regierungsformen und Bevölkerungspolitiken ist vielmehr an anderer Stelle noch präziser zu analysieren.

10 Katharina Manderscheid

Allgemeiner formuliert scheint der moderne Staat also auf einer spezifischen Form der Regulierung von Bewegung zu basieren, um Unordnung und Chaos zu verhindern, die produktive Mobilisierung von Menschen, Gütern und Ideen jedoch zu fördern (vgl. Foucault 2006; Paterson 2007, S. 127). Dabei steht das jeweils spezifische Mobilitätsregime in einem grundsätzlichen Spannungsverhältnis zu dem, was Foucault mit *Biopolitik* bezeichnet, der Herstellung kulturell stabilisierter, territorial begrenzter Bevölkerungseinheiten.⁶

Vor dem Hintergrund dieser kursiven Skizze eines generellen Bewegungsproblems kann das in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts *hegemoniale Automobilitätsdispositiv* als ein spezifischer Operator interpretiert werden, um die produktive Mobilität von Körpern und Gütern zu maximieren.⁷ Als spezifisches Merkmal des Automobilitätsdispositivs kann dabei die *individualisierte* Herauslösung und Mobilisierung der Subjekte und ihre *selbstgesteuerte* Raumüberwindung gesehen werden. Dieses Verhältnis zwischen automobiler Ordnung im materiellen und diskursiven Sinne auf der einen Seite und den damit verbundenen Subjektivierungen auf der anderen Seite soll nun genauer untersucht werden.

3. Automobile Subjekte

Im Folgenden wird der *Formierung automobiler Subjekte als einem Aspekt des Automobilitätsdispositivs* nachgegangen. Dispositive Subjektformierungen werden dabei als »normative Realfiktionen« (Bröckling 2007, S. 35 ff.; Graefe 2010, S. 291) verstanden⁸ und damit als

»Kraftfelder, deren Linien – unter anderem – in institutionellen Arrangements und administrativen Verordnungen, in Arbeits- und Versicherungsverträgen, [...] in technischen Apparaturen und architektonischen Anordnungen, in medialen Inszenierungen und Alltagsroutinen wirksam sind.« (Bröckling 2007, S. 39)

6 Vgl. Rose (1999), Jessop (2000), Elden (2007), Rammler (2008).

7 Dabei ist dieses Dispositiv keineswegs funktional aus den wirtschaftlichen Interessen ableitbar noch zentral von irgendeinem gesellschaftlichen Akteur geplant worden. Vielmehr muss seine Emergenz genealogisch, als Effekt kontingenter, heterogener und potentiell widersprüchlicher Konstellationen gedacht werden. Die genauere Analyse der Beziehung zwischen ökonomischer Wirtschaftsweise, politischer Ordnung und Regierung der Bewegung wird Gegenstand weitergehender Untersuchungen sein.

8 Damit unterscheidet sich das hier vorgestellte automobiler Subjekt radikal vom essentialistisch-autonomen Subjekt der Rational Choice Theorien, das typischerweise von den Verkehrswissenschaften als Ausgangspunkt genommen wird. Das autonome rationale Subjekt ist aus der eingenommenen Perspektive vielmehr eine historisch spezifische Subjektconstitution neben anderen (Foucault 2002, S. 672; vgl. Reckwitz 2006).

Diese programmatische Anrufung automobiler Subjekte ist **analytisch von empirischen Individuen und ihren automobilen Praktiken** zu unterscheiden. Die Gouvernementalitätsstudien konzentrieren sich typischerweise auf die Subjektivierungsprogrammatiken und die damit geschaffenen Wirklichkeiten, während deren empirische Effekte auf die Praktiken der Individuen weitgehend vernachlässigt werden (Bröckling 2008, S. 35 f.; kritisch Reitz/Draheim 2007; Ott/Wrana 2010). Jedoch kann das konkrete Handeln, d.h. die empirisch beobachtbaren Praxismuster, keineswegs einfach von den Regierungsprogrammen und -technologien abgeleitet werden. Vielmehr gehen in die empirischen Situationen konkreter Individuen immer sehr viele, sich überschneidende, ergänzende und sich widersprechende Handlungsanweisungen und Möglichkeitsfelder ein, so dass beobachtbare Praxen immer auch mit einem hohen Maß an Eigensinn behaftet sind (vgl. Butler 2001; Graefe 2010). Anders herum ignorieren viele empirische Arbeiten (nicht nur) zu Verkehrs- und Mobilitätshandeln die in den gesellschaftlichen Vorstellungen verankerten Subjektkonstitutionen als wirkungsmächtige Denk- und Handlungsorientierungen. Eine dispositivanalytische Perspektive mit ihrem Fokus auf die multidimensionale Verknüpfungsordnung ermöglicht prinzipiell, die Ebene subjektiver Perspektivierungen und praktischer Aneignungen dieser gouvernementalen Anrufungen mit einzubeziehen. Allerdings kann im vorliegenden Text mit seiner eher konzeptionellen Ausrichtung auf diese Dispositivenebene der empirischen Praktiken nur sehr marginal, angedeutet als Effekte der materiell-räumlichen und der diskursiven Formierung sowie der körperlichen Zurichtung, eingegangen werden.

Entsprechend stellt der **Fokus auf die programmatische automobilen Subjektconstitution** nur eine von mehreren möglichen Perspektiven auf das Automobilitätsdispositiv dar. Beides, die automobilen Subjektivierungsregimes und das Automobilitätsdispositiv insgesamt, sind dabei nicht aus einer Zentralperspektive rekonstruierbar, sondern müssen, ähnlich wie Bröckling (2008, S. 27) bezüglich des unternehmerischen Selbst sein methodologisches Vorgehen beschreibt, aus Mikrotechniken und Denkweisen, die sich zu Makrostrukturen und Diskursen verstetigen, die dann zurück wirken auf die Mikroebene, zusammengesetzt werden. **Entsprechend wird die Formierung automobiler Subjekte entlang der dispositiven Dimensionen der Objektivierungen und Materialitäten, der Diskurse und gesellschaftlichen Wissensformen sowie der Disziplinierung der Körper nachgezeichnet werden.** Hierfür werde ich im Weiteren dem von Bröckling aufgegriffenen Vorschlag von Nicolas Rose folgend, eine »Genealogie der automobilen Subjektivierung« (Bröckling 2007, S. 23) entwerfen, indem ich auf ausgewählte historische Entwicklungslinien und -brüche verweise. Diese Genealogie kann dabei natürlich nur für eine bestimmte historische Phase und Raumformation Gültigkeit beanspruchen: Das verwendete Material bezieht sich auf die Entwicklungen vor allem seit der Mitte des 20. Jahrhunderts in der westlich-industrialisierten Welt mit einem Schwerpunkt auf Deutschland.

3.1 Materiell-räumliche Formierungen automobiler Subjekte

Nicht zuletzt die aktuelle Raumsoziologie betont die Notwendigkeit, *Materialitäten* als konstitutiven Teil sozialer Prozesse mit in die soziologische Analyse einzubeziehen (Löw 2001; Günzel 2007). In der hier gewählten dispositivanalytischen Perspektive wird jedoch davon ausgegangen, dass Materialitäten und gegenständliche Sichtbarkeiten nicht an sich zu verstehen sind, sondern prinzipiell durch diskursive und nicht-diskursive Praktiken hergestellt und aufrecht erhalten werden. Damit muss, anders ausgedrückt, ein dispositivanalytischer Zugang zu materiell-räumlichen Objektivierungen diese stets ins Verhältnis zu Diskursen und Praktiken stellen und in ihrer Machtwirkung auf Subjekte untersuchen (vgl. Bührmann/Schneider 2008, S. 103 f.). Die Dispositivenebene der materiell-räumlichen Objektivierungen als aufgespannt zwischen Diskursen und Praktiken weist damit Parallelen auf zu dem von Martina Löw (2001, S. 263) vorgeschlagenen soziologischen Verständnis von Raum als »Synthese [...] in Vorstellungen, durch Wahrnehmungen und Erinnerungen, aber auch [...] Spacing durch Platzierung [...] in Relationen [...]«. Über die repetitiven Handlungen werden räumliche Strukturen rekursiv reproduziert«. Dabei erweitert die Dispositivperspektive diesen soziologischen Raumbegriff in produktiver Weise um Subjektivierungen und damit einhergehende Gouvernamentalitäten.

Materiell-objektivierte Automobilität bezeichnet in diesem Zusammenhang also mehr als das technische Vehikel des Autos als Transportmedium. Gemeint sind vielmehr automobilen Landschaften oder »Motorscapes« (Edensor 2004), die automobilen Infrastrukturen wie Straßen, Parkplätze, Tankstellen, Motels, Drive-Ins etc. umfassen. Auch darüber hinaus hat sich Automobilität in die räumliche Gestalt gegenwärtiger gesellschaftlicher Ordnung eingeschrieben und fungiert damit als »Modalität der Raumproduktion«: Als extremes Beispiel sind viele US-amerikanischen Städte überhaupt nur mit dem Auto zu bewohnen, da andere Möglichkeiten der Fortbewegung nicht vorgesehen sind. Aber auch europäische Städte wurden und werden um das Auto herum gebaut und organisiert – Fuß-, Fahrrad- und öffentliche Verkehrswege sind, abgesehen von wenigen Ausnahmen (beispielsweise Venedig), als ergänzend und bereits vom Flächenverbrauch her gesehen nachgeordnet und zweitrangig angelegt. Automobilität stellt in diesem Sinne auch ein hegemoniales Dispositiv der Raum- und Siedlungsplanung dar.

Neben dieser physischen Raumebene zeitigt das Automobilitätsdispositiv auch auf der Ebene gesellschaftlicher, rechtlicher und politischer Institutionen und Regelungen deutliche Effekte, die die materiell-physische Raumproduktion flankieren. Dazu gehören beispielsweise Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungen, Verkehrsgesetze, Verkehrserziehung, Planungs- und Verwaltungsadministrationen, Behörden wie das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt, das Flensburger Verkehrszentralregister etc., durch die die massenhafte Integration des Autoeinsatzes in die Gesellschaft überhaupt erst möglich gemacht wird (Kuhm 1997, S. 176 ff.). Weiterhin ist die Automobilproduktion zentraler Bestandteil der Industrialisierung und kapitalistischen Produktion des 20. Jahrhunderts im Allgemeinen und in Deutschland im Besonderen (Wolf 1992; Altvater 2007) und verankert

damit Automobilität in der politischen Ökonomie. Diese unvollständige Aufzählung objektiver Effekte der Automobilität verweist auf die dispositive Durchdringung zentraler gesellschaftlicher Bereiche.

Die Emergenz dieser automobilen Landschaften und die damit einhergehende Präformierung sozialer Praktiken erscheinen im Rückblick geradezu naturwüchsig oder als das Ergebnis der gesellschaftlichen Akzeptanz einer neuen Technik, die sich in der Masse individueller Autokaufentscheidungen niederschlägt. Verschiedene Arbeiten⁹ zeigen jedoch, dass dieser gesellschaftlichen Akzeptanz massiver Lobbyismus durch verschiedene Interessensgruppen und entsprechende politische Aushandlungsprozesse vorausgingen. Zudem mussten die entsprechenden Infrastrukturen, nicht zuletzt autogerechte Straßen und Stadtstrukturen, überhaupt erst gebaut und angepasst werden. Die Verdrängung der öffentlichen Schienenfahrzeuge als bis dahin massenhaftes Verkehrsmittel frühindustrieller Gesellschaften resultierte gerade nicht aus deren technischer oder ökonomischer Unterlegenheit, vielmehr wurde sie durch politische, nicht durch marktwirtschaftliche Entscheide durchgesetzt.¹⁰ Automobilität als hegemoniales Dispositiv ist damit historisch kontingent und war zum Zeitpunkt der ersten motorisierten Fahrzeuge keineswegs selbstverständlich oder unaufhaltsam. **Erst ab einem bestimmten Zeitpunkt kann Automobilität als hegemonial angesehen werden und es kommt zu einem »Lock-In« der weiteren Entwicklung (vgl. Urry 2004, S. 27).** Kuhm (1997, S. 15–120) macht diesen Zeitpunkt für Deutschland am Ende der 1950er Jahren aus. Hingegen verfügt in Deutschland erst seit dem Ende der 1960er bzw. Anfang der 1970er Jahre die Mehrheit der Haushalte über ein eigenes Autos (ebd., S. 185).

Ein sichtbarer Effekt der Einschreibung von Automobilität in die Raumproduktion, aber auch in die Vorstellungen vom »guten Leben«, zeigt sich im Prozess der *Suburbanisierung*. Obwohl die Suche nach dem Leben im Grünen und die Flucht vor den Zumutungen städtischer Zentren schon vor dem Auftauchen motorisierter Fahrzeuge einsetzte (vgl. Wachs 1996; Frank 2003), rückte das Eigenheim am Stadtrand erst mit der massenhaften Verfügbarkeit von privaten Automobilen in den Möglichkeitsraum und damit das Begehren breiter Bevölkerungsschichten. Die mit dieser Wohnform verbundenen spezifischen Subjektivierungen und Normalitätskonstruktionen inklusive einer geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und entsprechenden räumlichen Alltagsorganisationen sind nicht nur in bürgerlichen Diskursen verankert und medial popularisiert, sondern wurden und werden mittels Bebauungsplänen, fiskalischen Steuererleichterungen für Bausparen, dem Eigenheimerwerb und dem Pendeln politisch gefördert und in-

9 Kuhm (1995, 1997), Paterson (2007), Peters (2006), Norton (2008), Dennis/Urry (2009).

10 Peter Norton (2008) zeichnet die gesellschaftspolitischen Auseinandersetzungen, die dieser materiellen und gesellschaftlichen Verankerung des Autos als Massenverkehrsmittel vorausgingen, in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts für die USA nach. In diesen Kontext gehört aber auch die Entscheidung des Berliner Senats Anfang der 1960er Jahre, die Straßenbahn in Westberlin, mit der zu diesem Zeitpunkt mehr Menschen als mit allen anderen Transportmitteln zusammen befördert wurden, abzuschaffen, noch bevor Autos zum Massenverkehrsmittel geworden waren (Knie 2007, S. 51).

stitutionalisiert. Gerade das suburbane, tendenziell männliche,¹¹ automobiler Subjekt erscheint dann als paradigmatische Figur einer spezifischen Gesellschaftsordnung: der Mittelschichtgesellschaft im fordistischen Wohlfahrtsstaat der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In diesem Blickwinkel ist die Durchsetzung des privaten Personenkraftfahrzeugs als Massenverkehrsmittel und -konsumobjekt Teil und Ausdruck umfassender gesellschaftspolitischer und -räumlicher Entwicklungen, wie sie Ulrich Beck (1986) mit dem Begriff der *Individualisierung* zusammengefasst hat: Die Herauslösung der einzelnen Person aus tradierten sozialen und räumlichen Zusammenhängen und das geographische Auseinandertreten von Wohnen und Arbeiten manifestiert sich in einer individuellen Herstellung sozial-räumlicher Einbindungen nicht zuletzt mithilfe des privaten Autos. An dieser Stelle wird sichtbar, dass die individualisierten Sozial- und Raumkonstitutionen mit den entsprechenden Subjektpositionen untrennbarer Bestandteil des automobilen Dispositivs sind. Entsprechend kann das Auto auch als Vehikel der Individualisierung bzw. der individualisierenden, selbstdisziplinierenden Regierung der Subjekte verstanden werden. Wie Beck (1986) zeigt, gehen mit dieser Freisetzung der Individuen immer auch individualisierte Verantwortungszuschreibungen bzw. Risiken einher, beispielsweise die Gefahr des Scheiterns von Berufskarrieren, Familien und Lebensarrangements, deren Lasten und Kosten dem Individuum überantwortet werden. Parallel dazu findet sich auch für das Autofahren eine Risiko- und Unsicherheitsindividualisierung, vom Planen von Autofahrten, das Beurteilungen von Straßen, Distanzen und Gefahren voraussetzt, bis hin zum Bonus-Malus-System der Autoversicherungen, das das Risiko von Unfallbeteiligungen der Verantwortung von Einzelindividuen überträgt.

Trotz des Erstarkens prinzipiell gegenläufiger Diskurse, wie der des beginnenden Klimawandels oder dem Ende fossiler Energieträger, wächst der Motorisierungsgrad weltweit.¹² In Deutschland verfügten im Jahr 2008 77,1 von 100 Haushalten über ein privates Personenkraftfahrzeug (Statistisches Bundesamt 2008, Ü 2.2), das sind 501 Autos pro 1000 EinwohnerInnen (Bundesamt für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 57). Allerdings differenziert sich dieses automobiler Wachstum gegenwärtig immer stärker räumlich aus: Tendenziell scheinen dichte Besiedlung und entsprechend verdichtete Gelegenheitsstrukturen immer schon mit geringerer privater Autoverfügbarkeit einher zu gehen als ländliche, dünn besiedelte Regionen (Canzler 2007, S. 522; Bundesamt für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 59). Seit einigen Jahrzehnten wird diese Differenzierung durch Wandlungsprozesse auf der politischen Ebene verstärkt: Während die Phase des Wohlfahrtsstaates raumplanerisch vom so genannten »Infrastructural Ideal« (Graham/Marvin 2001), dem Leitbild der »gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilräumen« (vgl. Strubelt 2004) geprägt wurde und entsprechend Ausbau und Auswei-

11 Erst mit wachsendem Wohlstand erlaubt das »Zweitauto« den suburbanen Frauen eine eigenständige Teilnahme am gesellschaftlich-öffentlichen und ökonomischen Leben.

12 Es zeichnet sich jedoch in einigen westlichen Ländern gerade bei den jüngeren Generationen eine tendenzielle Abkehr vom privaten Auto ab, die bereits als »Peak Car« diskutiert wird (vgl. ifmo 2013; Metz 2013; Kuhnimhof et al. 2013 und Abschnitt 4).

tungen von Straßen und Infrastrukturen im Mittelpunkt standen, werden in den letzten Jahrzehnten Mobilitätslandschaften sichtbar, die zunehmend durch Ungleichheiten, Peripherien, Tunnel, »Wormholes« und unterschiedliche Geschwindigkeiten charakterisiert sind. Diesen »Splintering Urbanism« zeichnen unter anderem Stephen Graham und Simon Marvin (2001) materialreich in ihrer Studie nach. Dazu gehört die nun nicht mehr am Ausgleich orientierte Infrastrukturentwicklung, sondern der nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit entschiedene selektive Ausbau bzw. die regionale Abkoppelung von Autobahnen, Hochgeschwindigkeitszugstrecken, die orts- und zeitabhängige Gebührenerhebung für Autobahnbenutzungen in Europa bis hin zum Bezahlen einer schnellen bzw. staufreien Autobahnspur in den USA, usw. Die zugrunde liegende öffentliche Infrastruktur- und Verkehrspolitik zielt nun primär auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Verbindung ausgewählter leistungsstarker Zentren und verfolgt entsprechend weniger sozialpolitische Ziele (vgl. BBR 2005; Manderscheid 2012a). Neue und alte sozialräumliche Peripherien sind dabei nicht unbedingt durch absolute geographische Randlagen, sondern durch fehlende Verbindungswege und schlechte Erreichbarkeiten charakterisiert (vgl. Graham 2001; Manderscheid 2007, S. 65). Gerade für außer-urbane Gebiete besteht damit weiterhin eine imperative Automobilität als Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.

Inwieweit diese polarisierte Entwicklung der automobilen Landschaften Effekte auf die Subjektivierungen zeigt, wird vor allem im letzten Teil dieses Textes diskutiert.

3.2. Diskursive Formierungen automobiler Subjekte

Dass materiell-räumliche Strukturen ein bestimmtes Verkehrsverhalten nahe legen oder behindern, stellt die Ausgangsannahme des raum- und verkehrsplanerischen Handelns sowie den dahinter stehenden Planungswissenschaften dar. Ein soziologischer Zugang sollte darüber hinaus auch die Verankerung des Automobils in gesellschaftlichen Wissensbeständen und Normalitätsvorstellungen, d.h. in Diskursen in den Blick nehmen und als Teil des Beharrungsvermögens dieses Dispositivs untersuchen.

Im Anschluss an Foucault (1974/2007) bezeichnen Diskurse Wissen/Macht-Konfigurationen, die in Prozessen der konflikthaften Auseinandersetzung, der Ausgrenzung von Nicht-Wissen und in konkurrierenden Wissensansprüchen und hegemonialen Definitionsmächten produziert werden. Diskurse meinen also nicht ein spezifisches explizites Wissen, sondern vielmehr eine überindividuelle Praxis, die die Art und Weise des Denkens und Sprechens bestimmt (Diaz-Bone 2006, S. 251, dazu auch Keller 2007, Abs. 3). Die gewählte dispositivanalytische Perspektive untersucht diese Diskurse nicht isoliert auf der textlich-sprachlichen Ebene, sondern in ihren Wechselbeziehungen mit Objektivierungen, Subjektivierungen und Praktiken.

Diskursive Automobilität lässt sich dann, so die hier vertretene These, nicht nur in den expliziten Raum- und Verkehrsdisziplinen finden, sondern geht in weite Bereiche gesellschaftlichen Wissens und kollektiver Vorstellungen ein. An diesen Diskursen fällt insbesondere auf, dass die Figur des automobilen, des sich selbst fortbewegenden Subjekts

tes als geradezu »natürlich« erscheint, wodurch die Kontingenz desselben unsichtbar gemacht wird. Das scheinbar »natürliche« Bedürfnis der Individuen, selbstgesteuert und motorisiert mobil zu sein, fußt auf der historisch hervorgebrachten positiven Bewertung von maximierter und flexibler Bewegungsfähigkeit (Bonham 2006, S. 69; Paterson 2007, S. 121). »Verkehr« als gerichtete und geplante Bewegung zwischen zwei Orten musste überhaupt erst als Wissensobjekt geschaffen werden, um ihn wissenschaftlicher und politischer Bearbeitung, ökonomischer und technischer Optimierung, der Klassifizierung nach Effizienzkriterien und der Ordnungsmacht zugänglich zu machen (Bonham 2006, S. 58; vgl. auch Norton 2008).

»The production of transport knowledge has involved separating out, classifying, and ordering travel practices in relation to their efficiency. This ordering of travel establishes a hierarchy which not only values some travel practices (rapid, direct, uninterrupted) and some travellers (fast, orderly, single-purpose) over others but also enables their prioritization in public space. [...] Thinking about urban travel in terms of transport has made it possible to govern the movement of urban population, to maximize choice and to secure the economical operation of the urban environment.« (Bonham 2006, S. 58)

Mit dieser Gegenstandskonstruktion und den darin enthaltenen hierarchisierten Subjektpositionen ging historisch auch eine diskursive Neukonstruktion städtischer Straßen von öffentlichen, jeder Person zugänglichen und frei nutzbaren Flächen hin zu einem Verkehrs- bzw. Transitraum einher, die die Legitimation für entsprechende Objektivierungen bildet (Norton 2008).¹³ Erst die Umwertung der Straßen zu Verkehrsachsen und der autogerechte Umbau der Städte beförderte die »Normalisierung« des automobilen Subjektes, dem nach der Verdrängung des Schienenverkehrs kaum noch Mobilitätsalternativen zur Verfügung standen.

Die Wertschätzung von selbstgesteuerter und motorisierter Automobilität basiert darüber hinaus maßgeblich auf einer historisch nachvollziehbaren Koppelung mit bereits bestehenden Diskurssträngen und Kollektivsymbolen wie *Freiheit*, *Fortschrittlichkeit* und *Individualität*: Gegen Ende des 19. Jahrhunderts mehrten sich in den europäischen Eliten Stimmen, die die Rigidität und Vermassung des Eisen- und Straßenbahnverkehrs beklagten (Paterson 2007, S. 132; Kuhm 1995, S. 18 f.). Nicht zuletzt die Strecken- und Fahrplangebundenheit erschien manchen sozialen Gruppen als von außen vorgegebene Einschränkung. Vor diesem diskursiven Hintergrund konnte das neu auftauchende Automobil für die bürgerlichen Schichten als einer attraktiven Alternative zum entindividualisierenden Schienentransport, aber auch als Flucht aus den Vorgaben des urbanen Industrieregimes, gerahmt werden. Das Auto versprach also zu Beginn gerade den bürger-

13 Dieser Prozess der Verkehrsrationalisierung setzte jedoch bereits vor der Verbreitung des Autos, mit der Einführung von Eisen- und Strassenbahnen und den Raumordnungspolitiken der sich industrialisierenden Städte ein (Sennett 1994; Bonham 2006).

lichen Schichten Freiheit und Status.¹⁴ Im Vordergrund stand dabei die Autonutzung zu Freizeit- und Vergnügungszwecken als einer Möglichkeit, den Alltagsroutinen und -orten zu entkommen (Bonham 2006, S. 62). Für die USA zeigt Norton (2008), wie vor allem Freiheit und Individualität seit den 1920er Jahren von den Automobilclubs gezielt mit dem Auto verknüpft wurden (ebd., S. 205).

Allerdings musste dieses neue bürgerliche automobile Subjekt als Mitglied national-territorial verfasster Ordnungen von Anfang an von diversen problematischen mobilen Figuren, wie dem ›Vagranten‹ und ›Zigeuner‹ unterschieden werden, die die immer auch vorhandene andere Seite, die unproduktive Bewegung, verkörperten. Diese Figuren wurden etwa mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts zum Gegenstand verschiedener Diskurse und Disziplinarmaßnahmen, die später in der NS-Ideologie und -Politik ihren Höhepunkt fanden. Wie Gerhard (2000) zeigt, werden in psychologischen, medizinischen und kriminologischen Wissensproduktionen mobile Sozialfiguren weitgehend binär, entlang einer Achse von auf Territorialisierung ausgerichteten Bewegungen bis zu unregulierten, die räumlich-territoriale Ordnung bedrohende nomadischen Formen, angeordnet. Für die Disziplinen der Eugenik und Rassenhygiene werden Entwurzelung, Zerstreuung, aber auch Vermischung der Figur des problematischen Vagranten zu Faktoren und Merkmalen der Degeneration und des Identitätsverlustes (ebd., S. 228 f.). Hingegen wird die neue Mobilitätspraktik des so genannten ›Mo-Tourismus‹ in Anlehnung an die positiv konnotierte Figur des ›Wanderers‹ konstruiert, die mit Heimatliebe und -verbundenheit sowie Persönlichkeitsbildung assoziiert ist und die über Autokennzeichen¹⁵ immer auch territorial und kulturell verortbar bleibt (ebd., S. 231 ff.).

Die gesellschaftspolitischen Debatten im Nachkriegsdeutschland, die erst in den späten 1950er Jahren klar das Auto als Massenverkehrsmittel favorisierten, verbinden dieses mit Modernität und technischem Fortschritt. Darüber hinaus wird im Auto auch ein Vehikel einer »nicht-kollektivistischen Gesellschaftsform« (ADAC-Vizepräsident Bretz, zitiert in Kuhm 1997, S. 26) gesehen, ein zu dieser Zeit signifikanter Orientierungspunkt (Kuhm 1995, 1997). Damit wird die Förderung des privaten Autoverkehrs explizit in Abgrenzung zu traditionellen ebenso wie zu sozialistischen Gesellschaften postuliert. Dieser Logik entspricht auch, dass der Ausbau des Autoverkehrs seither als Daseinsvorsorge und damit als Aufgabe des Staates angesehen wird. Unter anderem findet sich die Notwendigkeit des Autos bzw. der Straße als Grundstein moderner Gesellschaften in folgendem Zitat des Verkehrspolitikers Böhringer aus den 1970er Jahren:

»Für unsere technische Welt ist der Verkehr zur Elementarvoraussetzung der Existenz des Einzelnen und der Gesellschaft geworden. Die Direktverbindung [...] von Haus zu Haus ist nur über die Straße herzustellen. [...] Die Straße ist auch der

14 Die Stratifizierung des Autobesitzes setzte sich auch nach der fordistischen Demokratisierung dieses Konsumobjektes fort: Die Ausdifferenzierung nach Autotypen und -größen und, seit neuestem, nach Schadstoffklassen und Antriebsarten, erlaubt eine lebensstilspezifische Aneignung dieses Objektes. Auch Bourdieu (1996) trägt dieser Stratifizierung in seinem Raum der Lebensstile, gemessen als kulturelle Praktiken, Rechnung, wenn er Autotypen mit aufnimmt.

15 In Deutschland wurden Autokennzeichen bereits 1907 eingeführt.

einzigem Weg, über den alle Menschen uneingeschränkt in die wirtschaftlichen, politischen, sozialen und soziologischen Realitäten integriert werden können.« (Böhringer 1974, zitiert nach Kuhm 1995, S. 168)

Instrumente der diskursiv legitimierten, fortgesetzten direkten und indirekten Subventionierung des Autoverkehrs sind neben dem Straßenbau und -unterhalt die steuerliche Förderung von Autokäufen und -verschrottungen, aber auch die bereits erwähnten Pendelpauschalen, Bausparverträge und Eigenheimzulagen. Die selbstverständliche Voraussetzung und damit einhergehende kontinuierliche Produktion und Naturalisierung des automobilen Subjektes lässt sich auch im aktuellen Raumordnungsbericht (BBR 2005; vgl. Manderscheid/Richardson 2011) wiederfinden, in dem die Erreichbarkeiten von Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ganz selbstverständlich in Autofahrzeiten angegeben und damit räumliche Disparitäten nur für die automobilen Bürgerinnen und Bürger, als Relationen innerhalb einer automobilen Ordnung operationalisiert werden.

Im Gegensatz zur unhinterfragten Bereitstellung automobiler Infrastrukturen wird der öffentliche Personenverkehr jenseits der profitablen Streckenverbindungen als Daseinsfürsorge für die nicht-automobile Bevölkerung konzeptualisiert. Arme, Alte und Jugendliche, aber auch Fußgänger und Radfahrerinnen werden so als Abweichung vom oder bestenfalls als Ergänzung zu dem automobilen Normalsubjekt konstruiert. Diese diskursive Rahmung macht es in der Folge aber auch möglich, die öffentliche Förderung des Personennahverkehrs ebenso wie den Ausbau von Fuß- und Radwegen angesichts der hegemonialen Effizienz- und Kostenkriterien zur Disposition zu stellen (Gegner 2007, S. 406).

Das in staatlichem Regierungshandeln selbstverständlich vorausgesetzte Subjekt ist dabei jedoch nicht nur ein automobiles, sondern zusätzlich in erster Linie ein *produktives* (oder konsumierendes) Subjekt.¹⁶ Spätestens ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wird in westlichen Gesellschaften das arbeitnehmende Subjekt zu einem automobilen Subjekt: Nicht zufällig steht am Beginn des Erwachsenenalters typischerweise der Führerscheinwerb als Voraussetzung für räumliche und soziale Unabhängigkeit eines vollwertigen, produktiven Gesellschaftsmitglieds. Entsprechend werden in der Verkehrs- und Raumplanung Fragen von Verkehr- und Infrastruktur vor allem als Wege konsumierender oder arbeitnehmender Individuen verhandelt, deren soziale und räumliche Einbettung jedoch außerhalb des politischen Blickwinkels liegt (u.a. BBR 2005; vgl. Manderscheid/Richardson 2011; Manderscheid 2012). Diese automobilen ArbeitnehmerInnen werden jedoch nicht nur einfach vorausgesetzt, sondern explizit, über mehr oder weniger repressive und produktive Politiken, hergestellt: Einerseits über die bereits angesprochene politisch gewollte Suburbanisierung und das damit einhergehende Auseinandertreten von

16 Beispielsweise zeigt Norton, dass das Interesse städtischer Gewerbetreibender in den USA an fließendem Autoverkehr vom Wunsch nach möglichst vielen KundInnen getragen war (Norton 2008, S. 103 ff.). Dieses Ziel stand jedoch zunächst im Widerspruch zur ursprünglich hegemonialen Doktrin der Straßenordnung, die die Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen vorsah und daher auch die AutofahrerInnen zu Schrittgeschwindigkeiten zwang (ebd.: S. 47 ff.).

Wohnen und Arbeiten, andererseits aber auch über Sozialpolitik. Musste bei Sozialhilfebezug in Deutschland ein eigenes Auto noch als Luxusobjekt verkauft werden, so wird bei BezieherInnen von Leistungen nach dem ALG II das private Automobil als Mittel zur Sicherung der Mobilität anerkannt. Allerdings wurden die zumutbaren Distanzen zu potentiellen Arbeitsstellen parallel mit dieser Neubewertung des Autos hoch gesetzt (vgl. Leitfaden ALG II/Sozialhilfe 2005; zitiert in Knie 2007, S. 50). Automobilität ist offenbar eine notwendige Eigenschaft des vermittelbaren unternehmerischen Subjektes und schlägt sich in mobilisierenden gouvernementalen Politiken nieder, die von sozialen Einbindungen, wie Familien- und Freundschaftsnetzwerken, ebenso wie von räumlichen Verwurzelungen zugunsten der Einbindung in ökonomische Verwertungszusammenhänge abstrahieren (vgl. Rose 1999; Bröckling 2007).

Neben dieser, auf eine produktive Gesellschaftsintegration zielende und in Freiheitsbegriffen gerahmte automobiler Subjektconstitution durchziehen jedoch auch Assoziationen von *Sicherheit* und *Schutz durch das Auto* gesellschaftliche Wissensbestände, gerade in Verbindung mit der Reproduktionssphäre. Die darin zu findende Geschlechtsspezifität zeigt zudem die Verbindung des Automobilitätsdispositivs mit anderen Dispositiven: So legen die dominanten Diskurse zum Thema verantwortungsvolle Elternschaft nahe, dass eine gute Mutter eine ist, die ihre Kinder zur Schule und zu verschiedensten Freizeitangeboten mit dem Auto fährt. Sehr früh in der Geschichte des Autos taucht der Schutz von Kindern vor dem Straßenverkehr durch das Transportieren im Auto als Werbestrategie auf: Chevrolet formulierte beispielsweise in den 1920er Jahren in einer Werbekampagne »See the children safely to school« die rhetorische Frage »Why worry about the safety of your little ones on the highway or crossing city streets on the way to school?« (Wachs 1996, S. 104). Und während noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts öffentliche Straßen und Plätze als legitime Aufenthaltsorte für Kinder galten, wurden diese in den folgenden Jahrzehnten durch das Aufkommen des Autoverkehrs bedroht. In etwa zeitgleich mit der Neuordnung der Straßenräume und der Schaffung von spezialisierten Spielplätzen stellten vermehrt PsychologInnen fest, dass der angemessene Ort für kindliche Abenteuer der Schulhof, der Spielplatz oder der Park sei (Stack 1931, S. 285 f., zitiert nach Bonham 2006, S. 69). Diese Koppelung von Sicherheit, Kindern und Auto geht offenbar mit einer auch anderswo (vgl. Ruhne 2002; Frank 2003) zu findenden Konstruktion des öffentlichstädtischen Raumes als für Kinder (und Frauen) potentiell gefährlichen Orten einher.

3.3 Automobilisierte Körper

Foucault gehört zu den sozialwissenschaftlichen Klassikern, die sich auch mit der **körperlichen Dimension von Macht und Herrschaft** befassen, wenn er seinen Blick auf die historischen Konstellationen richtet, in denen Machtverhältnisse objektiviert, naturalisiert, aber eben auch inkorporiert werden (Foucault 1983; Butler 2001, S. 81 ff.; Alkemeyer/Villa 2010, S. 316). Das gesellschaftlich geformte Subjekt ist über seine körperlichen Praktiken dann immer auch ein die Machtverhältnisse reproduzierendes Subjekt. Daher muss ein dispositivanalytischer Blick auf die automobiler Subjektformierung auch die

Ebene der Emotionen, vorbewussten Empfindungen, Dispositionen und des körperlichen Erlebens einschließen.

Die mobilen Körper sind, wie Bonham an Foucaults Arbeiten anschließend argumentiert, keine ›natürlichen‹ Körper, sondern – analog zu anderen gesellschaftlichen Körpern – durch Machtbeziehungen und Mobilitätswissen geformte Körper, die bestimmte Arten, Distanzen zu überwinden, gelernt haben (Bonham 2006, S. 57). Der Prozess der automobilen Prägung bzw. Verinnerlichung automobiler Dispositionen beginnt bereits mit der frühesten Kindheit und wird von Mimi Sheller eindrücklich am Beispiel ihrer Tochter beschrieben:

»At 6 weeks old my baby already expresses an exited anticipation of car rides. As I place her in the car seat (while still in the house) her countenance brightens and she looks around in expectation. As I fasten the seat into the back of the car she turns her face toward the window and looks expectantly for the show to begin as the car moves.« (Sheller 2004, S. 227)

Der gesellschaftliche Umgang mit dem Objekt Autoverkehr erforderte historisch massive ›Lernprozesse‹, die zunächst darauf zielten, die hohe Zahl der Unfalltoten zu reduzieren, die sich langfristig aber zu einem spezifischen *Regime der Disziplinierung sich bewegender Körper* verdichteten. Schon sehr früh in der Geschichte des automobilen Verkehrs wurden verschiedene Erziehungsmaßnahmen mit dem Ziel entwickelt, die FußgängerInnen und den Langsamverkehr, die traditionell den Straßenraum gleichberechtigt in Anspruch genommen hatten, zu sich effizient und zielgerichteten, dem motorisierten Verkehr jedoch untergeordneten VerkehrsteilnehmerInnen zu formen (Bonham 2006, S. 66 ff.). Die extrem hohen Unfallzahlen während des wirtschaftlichen Aufschwungs in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg wurden beispielsweise von dem soziologischen Zeitgenossen Claessens (1966, S. 36 f.) mit ungenügend ausgeprägten Distanzierungs-, Abstraktions- und Bewältigungsfähigkeiten der Individuen erklärt und als »moralische Inkompetenz« der Kleinbürger interpretiert (zitiert nach Kuhm 1997, S. 179). Und schon in den 1920er Jahren wurden in den USA in offiziellen Lehrbüchern des AAA¹⁷ Fußgänger als potentiell dumm dargestellt: »Pedestrians often appear stupid or careless, and lots of them are« (AAA 1923, S. 7, zitiert nach Norton 2008, S. 370).

In der Eliasschen Terminologie ausgedrückt bestand zu diesem Zeitpunkt offenbar eine massive Kluft zwischen Sozio- und Technogenese einerseits und Psychogenese als Selbststeuerungsfähigkeit der Individuen andererseits (vgl. Elias 1999). In dieser historischen Phase lässt sich entsprechend der Prozess der Normalisierung des automobilen Subjektes zusammen mit davon abgeleiteten Subjektpositionen wie dem Fußgänger beobachten. Dazu gehören auch die rechtlichen, sozialen und ökonomischen Formalisierungsprozesse des Verkehrshandelns zur Steigerung der Verkehrsdisziplin. Wichtiger Bestandteil dieser Subjektformierungen ist die Einführung von Verkehrserziehung in Schule und Medien, die in Deutschland während der 1950er Jahren, unterstützt von den

17 American Automobile Association.

Automobilclubs etabliert wurde (Kuhm 1997, S. 178 ff.), ähnlich wie bereits in den 1920er Jahren in den Vereinigten Staaten (Norton 2008, S. 65 ff.) und Australien (Bonham 2006). Damit gehört das Erlernen der Regeln für die Teilnahme am Straßenverkehr seither zum staatlichen Bildungsauftrag.

Aber auch das Autofahren selbst muss explizit erlernt und verinnerlicht werden, was mit einem hohen Maß an Körperdisziplinierung verbunden ist. Diese beschreibt Urry wie folgt:

»Once in the car, there is almost no kinaesthetic movement from the driver. So although automobility is a system of mobility, it necessitates minimal movement once one is strapped into the driving seat. Eyes have to be constantly on the lookout for danger, hands and feet are ready for the next manoeuvre, the body is gripped into a fixed position, lights and noises may indicate that the car-driver needs to make instantaneous adjustments, and so on. [...] The driver's body is itself fragmented and disciplined to the machine, with eyes, ears, hands and feet, all trained to respond instantaneously and consistently, while desires even to stretch, to change position, to doze or to look around are being suppressed. The car becomes an extension of the driver's body, creating new subjectivities organized around the extraordinarily disciplined ›driving body.« (Urry 2004, S. 31)

In dieser Verwobenheit von Körper und Maschine, die zu spezifischen Empfindungen, Bewegungsabläufen und Raumwahrnehmungen führt (Dant 2004; Thrift 2004; Paterson 2007, S. 139 f.; Sheller 2007), verschiebt sich gegenwärtig das Verhältnis zwischen automobilen Subjekt und materieller Technik durch eine zunehmende Informatisierung. Dabei wird die Kontrolle des Fahrzeugs im Zusammenspiel mit diversen ›intelligenten‹ Verkehrssteuerungssystemen und Kommunikationstechnologien zum Objekt einer zunehmenden äußerlichen, teils staatlichen, teils privatisierten Überwachung (Sheller 2007; vgl. Packer 2008; Dennis/Urry 2009, S. 155 ff.; ifmo 2010). Beispielsweise gibt das Auto inzwischen dem Fahrer bzw. der Fahrerin direkt Anweisung sich anzuschnallen, an der nächsten Ampel rechts abzubiegen, zu bremsen oder wegen möglichem Glatteis vorsichtig zu fahren. Darüber hinaus kommunizieren diverse mobile Geräte wie Smartphone, Navigationssystem etc. während der Fahrt kontinuierlich mit einer zunehmend informatisierten Umwelt, was zunehmend für Verkehrssteuerung und -überwachung genutzt wird.

Den Versprechen der Autoindustrie zufolge ist unfallfreier Autoverkehr durch den Einsatz von intelligenten Selbststeuerungstechnologien in Fahrzeug und Straßenumwelt nur eine Frage der Zeit (Dery 2006; Packer 2007). Diese Entwicklungen werden in der Literatur verschiedentlich in einen größeren Kontext des Wandels von der Disziplinar- zur Kontrollgesellschaft eingeordnet (vgl. Deleuze 1990; Packer 2008, S. 107).

4. Urbane Nomaden

Automobilität stellt, so die hier vertretene These, das hegemoniale Mobilitätsdispositiv einer spezifischen Gesellschaftsformation dar, das im Kontext der fordistischen Produktionsweise entstand und die historisch spezifische räumlich-soziale Ordnung mit den entsprechenden Subjektformationen geprägt hat. Der gewählte theoretische Rahmen, die Dispositivanalyse, verweist dabei auch auf die Wandelbarkeit der hierin zum Ausdruck kommenden gesellschaftlichen Antworten auf eine »Urgence«. Entsprechend hat sich, wie in den vorangegangenen Abschnitten skizziert wurde, Automobilität fortwährend verändert und sowohl soziale als auch technologische Entwicklungen in immer wieder neuer Weise integriert.

Gegenwärtig deuten einige Entwicklungen darauf hin, dass eine weitere Fortschreibung der automobilen Gesellschaftsformation problematisch sein könnte – sowohl angesichts einer Endlichkeit der fossilen Treibstoffe und der weitgehend politisch anerkannten ökologischen Notwendigkeit, klimaschädliche Emissionen zu reduzieren, als auch angesichts räumlicher und sozialer Grenzen. Daher stellt sich die Frage nach sich abzeichnenden Entwicklungen, die möglicherweise Elemente eines neuen hegemonialen Mobilitätsdispositivs werden können.

Anzeichen für einen solchen Wandel lassen sich in der gegenwärtig beobachteten und diskutierten Tendenz ausmachen, dass in den verdichteten Ballungszentren und vor allem in den Kernstädten Deutschlands die Anteile des Langsam- und des Öffentlichen Verkehrs zu Lasten der relativen Anteile des Autos kontinuierlich steigen (Bundesamt für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 25 ff.). Insbesondere die jüngeren städtischen Kohorten haben seltener einen Führerschein und ein Auto als die vorangegangenen Generationen in diesem Alter. Teilweise scheint das Smartphone als technisches Artefakt für einige soziale Gruppen wichtiger zu sein als das eigene Auto. Dieses Phänomen wird bereits seit einiger Zeit unter dem Begriff des »Peak Car« wissenschaftlich und politisch diskutiert (Cohen 2012; ifmo 2013; Kuhnimhof et al. 2013; Metz 2013). Parallel bzw. komplementär zu dieser Abkehr vom privaten Auto nehmen die Langdistanzreisen mit Bahn und Flugzeug vor allem zwischen den städtischen Zentren zu (Bundesamt für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 50 und S. 72).

Dieser sich abzeichnende Wandel wird im letzten Teil des vorliegenden Beitrages mit der Figur des »urbanen Nomaden« skizziert.¹⁸ Dieses neue Subjektivierungsmuster ist, so meine These, nicht nur aus technologischen und ökologischen Bedingungen heraus zu verstehen, sondern auch in den Zusammenhang von neoliberalen Zugriffen auf das arbeitnehmende-unternehmerische Subjekt zu stellen, das nun noch umfassender und schneller mobil sein kann. Die für eine genauere Beurteilung der Entwicklung notwendigen umfassenden empirischen Forschungen stehen jedoch noch aus.

18 Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht von einer umfassenden Verankerung dieses nomadischen Subjektes in einem qualitativ anderen Mobilitätsdispositiv die Rede sein kann, spreche ich von einer Figur und (noch) nicht von einem Dispositiv des Nomadischen.

Der Nomade gehörte bis vor wenigen Jahrzehnten eher zu den problematischen Mobilitätsfiguren, die staatlich-gesellschaftliche Ordnung durch ihre Grenzüberschreitungen bedrohen (vgl. Gerhard 2000; Schroer 2006). Seit den 1980er Jahren hingegen tauchen Nomaden in der poststrukturalistischen Theorie als (Hoffnungs-)Träger einer Verflüssigung des Sozialen, Deterritorialisierung auf und als VertreterInnen von alternativen und gegenkulturellen Sozialformationen (Braidotti 1994; Deleuze/Guattari 1997).

Im Kontext der gesellschaftlichen Mobilitätsordnung und deren Wandel erscheint jedoch diese nomadische Subjektivierung als ambivalente Figur postfordistischer Gesellschaften, die neben einer fortgesetzten Herauslösung aus überkommenen und einschränkenden sozialräumlichen Kontexten auch eine deutliche Aufforderung zu noch mehr Beweglichkeit und Flexibilität beinhaltet. In diesem Sinne kann das umgewertete nomadische Subjekt auch als Normalisierung hypermobiler Lebensformen verstanden werden, als »Anrufung des initiativen, mobilen, beweglichen, marktgängigen [...] Subjektes und [...] [der] Propagierung einer immerwährenden Flexibilität und Mobilität als letzte Wertbezüge eines für moderne Gesellschaften entworfenen Anforderungsprofils« (Gross 2010, S. 322). Diese Steigerung der räumlichen Mobilitätsanforderung kann dann in den Zusammenhang einer Beschleunigungsdynamik gestellt werden, die Rosa (2005) als grundsätzliches Charakteristikum kapitalistischer Gesellschaftsformationen herausgearbeitet hat.¹⁹ Als typisches Beispiel für dieses Nomadentum wird hier ein Text aus dem Handelsblatt unter der Überschrift »Der moderne Nomade« aufgeführt, der einen Manager und seinen hochgradig virtuell und räumlich mobilen Arbeitsalltag als Manager von morgen präsentiert:

»Das ist Eric Duffaut, 49. Er ist in Frankreich geboren, er hat schon in vielen verschiedenen Ländern gearbeitet, unter anderem in Irland und in den USA. Zurzeit hängt sein Namensschild vor einem Büro in Walldorf, in Süddeutschland. Gerade aber ist er zu Hause in Bordeaux und telefoniert auf Englisch mit Düsseldorf. Von dort aus wird er nach Philadelphia fliegen. [...] Er hält Kontakt via E-Mail und Skype, mithilfe von sozialen Netzwerken und Videogrüßbotschaften. Er telefoniert gerne mit Videobildschirmen, »weil man damit das Gefühl hat, man wäre in einem Raum«, auch wenn er in Wirklichkeit mit dem iPad auf dem Schoß in einer Flughafenlounge sitzt. Er führt ein beinahe komplett virtuelles Leben. Für Duffaut ist das, was die meisten Menschen für die Zukunft halten, schon Gegenwart.« (Schröder 2012)

Offenbar heben mobile Informations- und Kommunikationstechnologien die Notwendigkeit einer geographisch fixierten Adresse auf: Über Smartphone, Laptop und Wireless Internet ist alles und jeder bzw. jede erreichbar, vom Schreibtisch zu Hause, während der Zugfahrt oder am Strand. Trotz dieser scheinbaren Auflösung des geographischen Rau-

19 Lessenich (2009) thematisiert zwar auf einer ähnlichen Diagnose aufbauend eine gesteigerte Mobilisierung der Subjekte, er beschränkt sich dabei jedoch auf die gouvernementale Programmatik, ohne die räumliche oder materiell/technische Dimension derselben in die Analyse mit einzubeziehen.

mes sind die nomadischen Subjekte jedoch nicht nur virtuell, sondern auch physisch hoch mobil und finden sich, begleitet von Accessoires wie dem Rollkoffer, in Hochgeschwindigkeitszügen, an Flughäfen oder in den Hotels der Business Class (Castells 2001). Denn obwohl die nomadischen Subjekte mittels Informations- und Kommunikationsmedien über geographische Distanzen hinweg zusammenarbeiten, wird diese virtuelle Vernetzung über immer größere Distanzen hinweg begleitet von regelmäßigen Meetings und entsprechenden Flugreisen. In dieser Hinsicht findet das automobilen Subjekt als produktives Gesellschaftsmitglied in der nomadischen Figur eine Fortsetzung und Steigerung: Mit der anhaltenden geographischen Ausdehnung ökonomischer Zusammenhänge vervielfältigen und verteilen sich vor allem die Arbeitsorte, die dann über mobile Praktiken – virtuell und physisch – miteinander verbunden werden. Die physische Mobilität wird dabei durch individuelle Kombinationen von Flugreisen, Hochgeschwindigkeitszügen sowie von flexibel nutzbaren Individualverkehrsmedien wie Car- oder Bikesharing-Angeboten hergestellt. Dabei werden die Verkehrsmittel zunehmend über Informationstechnologien miteinander verbunden zu neuen flexiblen und so genannten smarten Mobilitätssystemen: Fahrpläne und Tickets, Carsharing Angebote und Leihfahrräder werden immer häufiger über Smartphone und Netbook »on the Go« abgerufen und gebucht (Schroer 2006; Packer 2008; Sheller 2007). Darüber jedoch verengen sich die Zugänge sozial auf die digital kompetenten und gebildeten Bevölkerungsgruppen.

Von lokalen sozialen Einbindungen wie Familien und Freundschaftsnetzwerken wird dabei weitgehend abstrahiert bzw. stärker noch, regionale Verwurzelung wird tendenziell als rückständig diffamiert (vgl. Schroer 2006, S. 116 ff.). Dies legt nahe, dass es sich bei den postulierten Nomaden um von Reproduktionsarbeiten entlastete und damit um prinzipiell männliche Subjekte handelt. Weibliche Figuren tauchen vor allem an den End- und Knotenpunkten der Reisewege auf, als Ehefrauen, Liebhaberinnen, Mütter, Zimmermädchen oder Sexarbeiterinnen (vgl. Wolff 1993). Auch der beschriebene Vertreter der nomadischen Zukunft des Managementberufs, Eric Duffaut, hat Frau und Kinder in Bordeaux (Schröder 2012). Das heißt, dass auch in dieser Hinsicht das nomadische Subjekt den mit der räumlichen Differenzierung von Wohnen und Arbeiten einhergehenden Genderbias fortsetzt. Auch in diesem Zusammenhang geht die Konstitution des hochmobilen Subjektes mit der Ko-Konstitution genderisierter (und stratifizierter) immobiler und untergeordneter Subjektpositionen einher (vgl. Villa 2006). Dabei handelt es sich nicht um eine ausschließlich diskursive Genderisierung (z.B. Bröckling 2002), vielmehr verlängert sich diese materiell-geographisch in die Familienorganisation über aufgeteilte An- und Abwesenheiten und daraus folgende Verantwortungszuweisungen.

Darüber hinaus erweist sich das nomadische Subjekt ebenfalls als sozial hochgradig exklusive Figur, die den Lebenswelten der westlichen Wissensarbeiter der Mittel- und Oberklassen entspricht (vgl. Clifford 1992; Wolff 1993; Villa 2006). Denn die Grundlage einer vorgestellten Normalität nomadischer Lebensformen besteht in der Idee der Wissensgesellschaft, die davon ausgeht, dass in Zukunft Daten und Informationen, Wissen und Know-How den Kern der Arbeit ausmachen werden. Empirisch finden sich diese Arbeitsformen jedoch nur in den so genannten kreativen Berufen, Tätigkeiten im Managementbereich, in Forschung und Wissenschaft etc.

Diese ersten Beobachtungen verweisen auf die Differenzierung und Hierarchisierung des »Raumes der Ströme« selbst: Entgegen der verbreiteten Vorstellung einer global vernetzten Welt, die von einer Ubiquität der Informations- und Kommunikationstechnologien ausgeht, konzentrieren sich diese gerade auf die ökonomischen Zentren. Unter anderem haben Castells (2001), Sassen (2001), Graham und Marvin (2001) gezeigt, dass sowohl die Hochgeschwindigkeitstransportnetze als auch die Informations- und Kommunikationstechnologien primär urbane prosperierende Zentren verbinden und dabei städtische und ländliche Peripherien mehr oder weniger außen vor lassen. Wie bereits in Bezug auf die automobile Landschaftsproduktion angesprochen, findet offenbar auf allen geographischen Skalenniveaus eine Polarisierung der Mobilitätschancen zwischen ökonomisch starken Zentren und schrumpfenden, ökonomisch marginalisierten Peripherien statt.

Insgesamt scheint die Figur des urbanen Nomaden einen Lebens- und Denkstil zu charakterisieren, der mit den positiv bewerteten Attributen aktiv, mobil und flexibel verbunden ist. In dieser Logik kann der Nomade als eine Art Prototyp für eine beschleunigte mobilisierende Moderne (Gross 2010, S. 317) interpretiert werden. Die abgewertete Gegenfigur besteht in einem sesshaften, immobilen, lokal verhafteten Subjekt, das unproduktiv, rigide und altmodisch erscheint (Moisander/Eriksson 2006, S. 268).

Obwohl die Ausführungen zur Figur des Nomaden notwendigerweise noch sehr kurssorisch waren, erweist sich diese, angesichts ihrer technischen, sozialen und ökonomischen Voraussetzungen und ihrer neoliberalen Vereinnahmung als zumindest ambivalente Figur. In einer genealogischen dispositivanalytischen Perspektive und kontrastiert mit der Figur des automobilen Subjektes kann die Figur des Nomaden zudem in einen größeren Zusammenhang gestellt werden, nämlich den der Regierung mobiler Körper und als neue, im Kontext von Beschleunigung und neoliberaler Ökonomie stehenden Antwort auf das fortbestehende Mobilitätsproblem der Moderne. Urbane nomadische Subjekt-konstitutionen stehen geradezu paradigmatisch für die beschleunigten Arbeitswelten und die Verwischung der Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit (vgl. Rose 1996; Bührmann 2004; Bröckling 2007). Und stärker noch als bei dem automobilen Subjekt handelt es sich beim Nomaden um eine entgesellschaflichte und enträumlichte Figur und damit um eine Fortschreibung des modernen produktiven Subjektes zu Lasten alternativer Subjektivierungen, wie beispielsweise von sozial und räumlich eingebundenen Subjektformationen oder langsamen, unproduktiven Lebensformen jenseits der ökonomischen Verwertungszusammenhänge (Harding 1992; Rose 1999). Die Normalisierung dieser Subjektivierungsform enthält damit eine Reihe neuer und alter Hierarchien und Ungleichheiten, die jedoch im Diskurs weitgehend unsichtbar gemacht werden. Dazu gehören die kulturelle Zelebrierung bestimmter »kosmopolitischer« mobiler Lebensformen bei gleichzeitiger Ausklammerung der ermöglichenden sozialen Kontexte, materiellen Bedingungen und ökologischen Folgen.

Insgesamt zeigt die gewählte theoretische Perspektive, dass als problematisch erkannte Fortbewegungsmodi wie der Auto- und Flugverkehr nicht als einfach austauschbare Add-Ons gegenwärtiger Gesellschaften oder als korrigierbare Auswüchse an sich sinn-

voller technischer Möglichkeiten gesehen werden können, sondern als Effekt und Element der spezifischen sozio-ökonomischen Formation selbst verstanden werden müssen. Entsprechend lässt sich das in der Literatur viel diskutierte unternehmerische Subjekt beschleunigter ökonomischer Verwertungsdynamiken als notwendigerweise mobiles Subjekt näher bestimmen, das immer häufiger immer schneller immer längere Distanzen zurück legt und überbrückt. Gerade die hier nur cursorisch skizzierte Wandlungsdynamik, die möglicherweise in einer neuen Dispositivhegemonie und damit in einer Post-Automobilitätsära münden könnte, bedarf jedoch noch eingehender empirischer Analysen. In diesem Zusammenhang sehe ich insbesondere die Wechselwirkung zwischen gouvernementaler Programmatik und empirischen Aneignungen durch die Individuen in ihren Praktiken als Desiderat. Weiterhin ist auch nach verbleibenden emanzipativen Potentialen des nomadischen Subjektes bzw. der widerständigen und eigenlogischen Aneignung desselben zu fragen, dessen Wirkungsmächtigkeit über Arbeits- und Verkehrspolitik hinausgeht.

Die gewählte Perspektive verweist zudem auf die Machtverhältnisse und Ungleichheitsrelationen, die in die verschiedenen Elemente und zwischen den darüber konstituierten Subjektpositionen des Mobilitätsdispositivs strukturell eingelassenen sind. Auch diese sind in ihrer empirischen Wirkung und ihrer Verschränkung mit anderen Ungleichheitsverhältnissen noch genauer zu analysieren. In diesem Sinne können hier theoretische und methodologische Anschlusspunkte für eine poststrukturalistisch fundierte Ungleichheitssoziologie gesehen werden. Zudem erscheint diese Einsicht auch für die Politik grundlegend, als sie auf die zwangsläufig begrenzte Wirkungsmacht von Bildungsmaßnahmen, sozialstaatlichen Unterstützungen oder technischen Lösungen angesichts sozio-ökonomischer Polarisierungen ebenso wie in Klima- und Verkehrspolitiken verweist.

Literatur

- Alkemeyer, T./Villa, P.-I. (2010): Somatischer Eigensinn? Kritische Anmerkungen zu Diskurs- und Gouvernementalitätsforschung aus subjektivierungstheoretischer und praxeologischer Perspektive. In: van Dyk, S./Angermüller, J. (Hrsg.): Diskursanalyse meets Gouvernementalitätsforschung. Frankfurt am Main und New York: Campus, S. 315–336.
- Altwater, E. (2007): Verkehrtes Wachstum. In: Schöller, O./Canzler, W./Knie, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS, S. 787–802.
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bonham, J. (2006): Transport: disciplining the body that travels. In: Böhm, S./Campbell, J./Land C./Patterson, M. (Hrsg.): Against Automobility. Malden and Oxford: Blackwell, S. 57–74.
- Bourdieu, P. (1996): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Braidotti, R. (1994): Nomadic Subjects. Embodiment and Sexual Difference in Contemporary Feminist Theory. New York: Columbia University Press.
- Bröckling, U. (2002): Das unternehmerische Selbst und seine Geschlechter. Gender-Konstruktionen in Erfolgsratgebern. In: Leviathan 30, S. 175–194.

- Bröckling, U. (2007): Das unternehmerische Selbst. Soziologie einer Subjektivierungsform. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bröckling, U./Krassmann, S./Lemke, T. (2000): Gouvernamentalität der Gegenwart. Studien zur Ökonomisierung des Sozialen. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bührmann, A. D. (2004): Das Auftauchen des unternehmerischen Selbst und seine gegenwärtige Hegemonialität. Einige grundlegende Anmerkungen zur Analyse des (Trans)Formierungsgeschehens moderner Subjektivierungsweisen [49 Absätze]. In: Forum Qualitative Sozialforschung 6(1), www.nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0501165 (Abruf 20.12.2013).
- Bührmann, A.D./Schneider, W. (2008): Vom Diskurs zum Dispositiv. Eine Einführung in die Dispositivanalyse. Bielefeld: transcript.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2005): Raumordnungsbericht 2005. Bonn: Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung.
- Bundesamt für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn und Berlin.
- Burkart, G. (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus. In: Soziale Welt 45, S. 216–241.
- Butler, J. (2001): Psyche der Macht. Das Subjekt der Unterwerfung. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Caborn, J. (2007). On the Methodology of Dispositive Analysis. In: Critical Approaches to Discourse Analysis across Disciplines (CADAAD Journal) 1, S. 112–123.
- Canzler, W. (2007): Verkehrsinfrastrukturpolitik in der schrumpfenden Gesellschaft. In: Schöller, O./Canzler, W./Knie, A. (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS, S. 510–532
- Castells, M. (2001): Der Raum der Ströme. In: ders. (Hrsg.): Der Aufstieg der Netzwerkesellschaft. Teil I: Das Informationszeitalter. Opladen: Leske + Budrich, S. 431–484.
- Claessens, D. (1966): Angst, Furcht und gesellschaftlicher Druck und andere Aufsätze. Dortmund: Verlagsbuchhandlung Fr. Wilhelm Ruhfus.
- Clifford, J. (1992): Travelling Cultures. In: Grossberg L./Nelson, C./Treichler, P. (Hrsg.): Cultural Studies. New York und London: Routledge, S. 96–116.
- Cohen, M. J. (2012): The future of automobile society: a socio-technical transitions perspective. In: Technology Analysis & Strategic Management 24, S. 377–390.
- Cresswell, T. (2006): On the move: mobility in the modern Western world. New York and London: Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. In: Environment and Planning D: Society and Space, 28, S. 17–31.
- Dant, T. (2004): The Driver-car. In: Theory, Culture & Society 21, S. 61–79.
- Deleuze, G. (1990): Postskriptum über die Kontrollgesellschaft. In: ders. (Hrsg.): Unterhandlungen 1972-1990. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 254–262.
- Deleuze, G. (1991): Was ist ein Dispositiv? In: Ewald, F./Wadenfels, B. (Hrsg.): Spiele der Wahrheit. Michel Foucaults Denken. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 153–162.
- Deleuze, G./Guattari, F. (1997): Tausend Plateaus: Kapitalismus und Schizophrenie. Berlin: Merve.
- Dennis, K./Urry, J. (2009): After the Car. Cambridge: Polity Press.
- Dery, M. (2006): ›Always crashing in the same car: a head-on collision with the technosphere. In: The Sociological Review 54, S. 223–239.
- Diaz-Bone, R. (2006): Zur Methodologisierung der Foucaultschen Diskursanalyse. In: Historical Social Research 31, S. 243–274.
- Edensor, T. (2004): Automobility and National Identity. In: Theory, Culture & Society 21, S. 101–120.
- Elden, S. (2007): Governmentality, calculation, territory. In: Environment and Planning D: Society and Space 25, S. 562–580.
- Elias, N. (1999): Über den Prozess der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen. Zweiter Band: Wandlungen der Gesellschaft. Entwurf zu einer Theorie der Zivilisation. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Featherstone, M. (2004): *Automobility*. Special Issue *Theory, Culture & Society* 21.
- Foucault, M. (1978): *Dispositive der Macht. Über Sexualität, Wissen und Wahrheit*. Berlin: Merve.
- Foucault, M. (1983): *Der Wille zum Wissen. Sexualität und Wahrheit I*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, M. (2002): *Die Wahrheit und die juristischen Formen*. In: ders./Defert, D./Ewald, F. (Hrsg.): *Schriften in vier Bänden. Dits et Ecrits. Schriften: Band II, 1970-1975*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 669–792.
- Foucault, M. (2003): *Dits et Ecrits. Schriften: Band III, 1976-1979*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, M. (2004): *Die Geburt der Biopolitik. Geschichte der Gouvernementalität II. Vorlesungen am Collège de France 1978/1979*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, M. (2006): *Sicherheit, Territorium, Bevölkerung. Geschichte der Gouvernementalität I. Vorlesungen am Collège de France 1977/1978*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Foucault, M. (1974/2007): *Die Ordnung des Diskurses. Mit einem Essay von Ralf Konersmann*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Frank, S. (2003): *Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts*. Opladen: Leske + Budrich.
- Gartman, D. (2004): *Three Ages of the Automobile. The Cultural Logics of the Car*. In: *Theory, Culture & Society* 21, S. 169–195.
- Gegner, M. (2007): *Verkehr und Daseinsvorsorge*. In: Schöller, O./Canzler, W./Knie, A. (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS, S. 455–470.
- Gerhard, U. (2000): ›Nomaden‹. Zur Geschichte eines rassistischen Stereotyps und seiner Applikation. In: Grewenig, A./Jäger, M. (Hrsg.): *Medien in Konflikten. Holocaust – Krieg – Ausgrenzung*. Duisburg: DISS, S. 223–235.
- Graefe, S. (2010): *Effekt, Stützpunkt, Überzähliges? Subjektivität zwischen hegemonialer Rationalität und Eigensinn*. In: Angermüller, J./van Dyk, S. (Hrsg.): *Diskursanalyse meets Gouvernementalitätsforschung. Perspektiven auf das Verhältnis von Subjekt, Sprache, Macht und Wissen*. Frankfurt am Main und New York: Campus, S. 289–313.
- Graham, S. (2001): *The city as sociotechnical process. Networked mobilities and urban social inequalities*. In: *City* 5, S. 339–349.
- Graham, S./Marvin, S. (2001): *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London und New York: Routledge.
- Gross, P. (2010): *Der Nomade*. In: Moebius, S./Schroer, M. (Hrsg.): *Diven, Hacker, Spekulant*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 316–325.
- Harding, S. (1992): *Whose science? Whose knowledge? Thinking from women's lives*. Ithaca (N.Y.): Cornell University Press.
- Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) (2010): *Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2030*. München.
- Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) (2013): ›Mobility Y‹–*The Emerging Travel Patterns of Generation Y*. München: Institut für Mobilitätsforschung, ifmo.
- Günzel, S. (2007): *Topologie. Zur Raumbeschreibung in den Kultur- und Medienwissenschaften*. Bielefeld: transcript.
- Jäger, S. (2001): *Dispositiv*. In: Kleiner, M. (Hrsg.): *Michel Foucault. Eine Einführung in sein Denken*. Frankfurt am Main und New York: Campus, S. 72–89.
- Jäger, S. (2012): *Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung*, Münster: Unrast.
- Jessop, B. (2000): *The Crisis of the National Spatio-Temporal Fix and the Tendential Ecological Dominance of Globalizing Capitalism*. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 24, S. 323–360.
- Keller, R. (2007): *Diskurse und Dispositive analysieren. Die Wissenssoziologische Diskursanalyse als Beitrag zu einer wissenschaftlichen Profilierung der Diskursforschung [46 Absätze]*. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 8(2), www.nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssaoar-191085 (Abruf 20.12.2013).

- Knie, A. (2007): Ergebnisse und Probleme sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Verkehrsforschung. In: Schöller, O./Canzler, W./Knie A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS, S. 43–60
- Krämer-Badoni, T./Grymer, H./Rodenstein, M. (1971): Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Kuhm, K. (1995): Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft. Hamburg: Junius.
- Kuhm, K. (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler: Centaurus.
- Kuhnimhof, T./Zumkeller, D./Chlond, B. (2013): Who Made Peak Car, and How? A Breakdown of Trends over Four Decades in Four Countries. In: *Transport Reviews* 33, S. 325–342.
- Latour, B. (2005): *Reassembling the social: an introduction to actor-network-theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Lessenich, S. (2009): Mobilität und Kontrolle. Zur Dialektik der Aktivengesellschaft. In: Dörre, K./Lessenich, S./Rosa, H. (Hrsg.): *Soziologie – Kapitalismus – Kritik. Eine Debatte*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 126–177.
- Löw, M. (2001): *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Manderscheid, K. (2007): Urbanität im 21. Jahrhundert – Verfall oder Chance einer Lebensform? Eine soziologische Kontextualisierung. In: Baum, D. (Hrsg.): *Die Stadt in der Sozialen Arbeit. Ein Handbuch für soziale und planende Berufe*. Wiesbaden: VS, S. 52–70.
- Manderscheid, K. (2012a): Planning sustainability. Inter- and intragenerational justice in spatial planning strategies. In: *Antipode* 44: S. 197–216.
- Manderscheid, K. (2012b): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: Füller, H./Michel, B. (Hrsg.): *Die Ordnung der Räume*. Münster: Westphälisches Dampfboot, S. 145–178.
- Manderscheid, K. (2014, im Erscheinen): Ökonomische Krisen und der Wandel von Mobilitätsdispositiven: Die Integration von Regulations- und diskurstheoretischen Annahmen. In: Diaz-Bone, R./Hartz, R. (Hrsg.): *Dispositiv und Ökonomie: Diskurs- und dispositivanalytische Perspektiven auf Organisation und Märkte*. Wiesbaden: VS.
- Manderscheid, K./Richardson, T. (2011): Planning Inequality. Social and economic spaces in national spatial planning. In: *European Planning Studies* 19: S. 1797–1815.
- Metz, D. (2013): Peak Car and Beyond: The Fourth Era of Travel. In: *Transport Reviews* 33, S. 255–270.
- Michael, M. (2001). *The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage*. In: Miller, D. (Hrsg.): *Car Cultures*. Oxford, New York: Berg, S. 59–80.
- Moebius, S./Schroer, M. (2010): *Diven, Hacker, Spekulanten. Sozialfiguren der Gegenwart*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Moisander, J./Eriksson P. (2006): Corporate Narratives of Information Society: Making Up the Mobile Consumer Subject. In: *Consumption, Markets & Culture* 9, S. 257–275.
- Norton, P. D. (2008): *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge und London: MIT Press.
- Ott, M./Wrana, D. (2010): Governementalität diskursiver Praktiken. Zur Methodologie der Analyse von Machtverhältnissen am Beispiel einer Maßnahme zur Aktivierung von Erwerbslosen. In: Angermüller, J./van Dyk, S. (Hrsg.): *Diskursanalyse meets Governementalitätsforschung. Perspektiven auf das Verhältnis von Subjekt, Sprache, Macht und Wissen*. Frankfurt am Main und New York: Campus, S. 155–181.
- Packer, J. (2008): *Automobility and the Driving Force of Warfare: From Public Safety to National Security*. In: Bergmann, S./Sager, T. (Hrsg.): *The Ethics of Mobilities. Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*. Aldershot: Ashgate, S. 39–64.
- Paterson, M. (2007): *Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Peters, P. F. (2006): *Time, Innovation and Mobilities. Travel in technological cultures*. London und New York: Routledge.

- Rammler, S. (2008): The Wahlverwandschaft of Modernity and Mobility. In: Canzler, W./ Kaufmann, V./Kesselring, S. (Hrsg.): Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective. Aldershot: Ashgate, S. 57–75
- Reitz, T./Draheim, S. (2007): Schattenboxen im Neoliberalismus. Kritik und Perspektiven der deutschen Foucault-Rezeption. In: Kaindl, C. (Hrsg.): Subjekte im Neoliberalismus. Marburg: BdWi-Verlag, S. 109–121.
- Reckwitz, A. (2006): Das hybride Subjekt. Eine Theorie der Subjektkulturen von der bürgerlichen Moderne zur Postmoderne. Göttingen: Velbrück Wissenschaft.
- Rosa, H. (2005): Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Rose, N. (1996): *Inventing Our Selves. Psychology, Power, and Personhood*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rose, N. (1999): *Powers of Freedom. Reframing Political Thought*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ruhne, R. (2002): Raum Macht Geschlecht. Annäherung an ein machtvolles Wirkungsgefüge zwischen Raum und Geschlecht am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. In: Nachrichtenblatt zur Stadt- und Regionalsoziologie 16, S. 107–121.
- Sager, T. (2008): Freedom as mobility: implications of the distinction between actual and potential travelling. In: Bergmann, S./Hoff, T./Sager, T. (Hrsg.): *Spaces of Mobility. The Planning, Ethics, Engineering and Religion of Human Motion*. London: Equinox, S. 243–267.
- Sassen, S. (2001): *The Global City*. Princeton: Princeton University Press.
- Scheiner, J. (2009): *Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage*. Wiesbaden: VS.
- Schröder, M. (2012): Der moderne Nomade. In: Handelsblatt vom 14.01.2012.
- Schroer, M. (2006): Mobilität ohne Grenzen? Vom Dasein als Nomade und der Zukunft der Sesshaftigkeit. In: Gebhardt, W./Hitzler, R. (Hrsg.): *Nomaden, Flaneure, Vagabunden. Wissensformen und Denkstile der Gegenwart*. Wiesbaden: VS, S. 115–125.
- Schwanen, T. (2011): Car Use and Gender: The Case of Dual-Earner Families in Utrecht, The Netherlands. In: Lucas, K./Blumenberg, E./Weinberger, R. (Hrsg.): *Auto Motives. Understanding Car Use Behaviours*. Bingley: Emerald, S. 151–171.
- Seiler, C. (2008): *Republic of drivers: a cultural history of automobility in America, Chicago und London*, University of Chicago Press.
- Sennett, R. (1994): *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*. New York: W.W. Norton.
- Sheller, M. (2004): Automotive Emotions. In: *Theory, Culture & Society* 21, S. 221–242.
- Sheller, M. (2007): Bodies, cyberscars and the mundane incorporation of automated mobilities. In: *Social & Cultural Geography* 8, S. 175–197.
- Statistisches Bundesamt (2008): *Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchstichprobe Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern. Fachserie 15/1*.
- Strubelt, W. (2004): Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse als Element der sozialen Integration. In: Kecskes, R./Wagner, M./Wolf, C. (Hrsg.): *Angewandte Soziologie*. Wiesbaden: VS, S. 247–285
- Thrift, N. (2004): Driving in the City. In: *Theory, Culture & Society* 21, S. 41–59.
- Truschkat, I. (2008): *Kompetenzdiskurs und Bewerbungsgespräche. Eine Dispositivanalyse (neuer) Rationalitäten sozialer Differenzierung*. Wiesbaden: VS.
- Urry, J. (2000): *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge.
- Urry, J. (2004): ›The System‹ of Automobility. In: *Theory, Culture & Society* 21, S. 25–39.
- Verron, H./ Huckestein, B./Penn-Bressel, G./Röthke, P./Bölke, M./Hülsmann, W. (2005): *Determinanten der Verkehrsentstehung*. Dessau: Umweltbundesamt (UBA).

- Villa, P.-I. (2006): Fremd sein – schlau sein? Soziologische Überlegungen zur Nomadin. In: Gebhardt, W./Hitzler, R. (Hrsg.): Nomaden, Flaneure, Vagabunden. Wissensformen und Denkstile der Gegenwart. Wiesbaden: VS, S. 37–50.
- Wachs, M. (1996): The automobile and gender: A historical perspective. In: Proceedings of the Women's Travel Issues Second National Conference. U.S. Department of Transportation, S. 99–108.
- Wolf, W. (1992): Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene, Straße, in der Luft und zu Wasser. Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Hamburg und Zürich: Rasch und Röhling.
- Wolff, J. (1993): On the road again: Metaphors of travel in cultural criticism. In: Cultural Studies 7, S. 224–239.

Anschrift:

Dr. Katharina Manderscheid
Soziologisches Seminar
Universität Luzern
Frohburgstraße 3
Postfach 4466
CH-6002 Luzern
katharina.manderscheid@unilu.ch