

Michael Makropoulos
Die Ambivalenz der Mobilität

I.

Kaum ein Begriff ist so positiv besetzt wie der Begriff der „Mobilität“ – in allen seinen Bedeutungen und in allen seinen Verwendungen. Das gilt entsprechend für das Phänomen, das er bezeichnet: Die Wünschbarkeit von Mobilität hat eine Evidenz, die ihr die unbezweifelbare Selbstverständlichkeit des Universellen verleiht. Trotzdem gibt es eine Geschichte der Mobilität. Diese Geschichte ist nicht nur eine Technik-, Infrastruktur- und Sozialisationsgeschichte, sondern auch eine Diskurs-, Mentalitäts- und Reflexionsgeschichte. Es ist eine Geschichte, in deren Verlauf Mobilität allererst ein substantielles Element der politischen, der soziologischen und der anthropologischen Bestimmung des modernen Menschen geworden ist, eine Geschichte, die schon durch ihre bloße Existenz signalisiert, daß Mobilität weder zeitlos noch universell ist, sondern ein spezifisches Phänomen der europäischen Moderne, das erst im 18. Jahrhundert zu einer Dimension menschlicher Erfahrung von eigener Qualität avanciert ist.

Dahinter stand die Neubewertung von Bewegung, die aus einer eher lästigen Notwendigkeit eine erstrebenswerte Möglichkeit machte. Diese Neubewertung der Bewegung ging mit der Lösung des gesellschaftlichen Handelns aus seinen Bindungen an die Tradition einher und generierte mit der forcierten Diskontinuität von Herkunft und Zukunft seit der Französischen Revolution ein gesellschaftliches Möglichkeitsbewußtsein, das von neuen, ebenso autonomen wie fiktional entworfenen Handlungsperspektiven bestimmt war, in denen „der Mensch sich auf den Kopf, d.i. auf den Gedanken stellt und die Wirklichkeit nach diesem erbaut“, wie Hegel das zentrale Moment der Moderne beschrieben hat.¹ Die Differenz von „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“ im späten 18. Jahrhundert, die diese Fiktionalisierung des Möglichkeitsbewußtseins nach sich zog, setzte Transformations- und Innovationsprozesse in Gang, deren temporale Struktur als Beschleunigung erfahren und als Fortschritt auf den Begriff gebracht worden ist.² Und Mobilität wurde mit dieser Entwicklung zunehmend zur realen wie imaginären, in

¹ Vgl. Georg Friedrich Wilhelm Hegel: *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*. Werke, Bd. 12. Frankfurt/Main 1970 (1833ff), S. 529. Dazu vgl. Joachim Ritter: *Hegel und die französische Revolution*. Frankfurt/Main 1965, bes. S. 42ff.

² So Reinhart Koselleck: „Erfahrungsraum‘ und ‚Erwartungshorizont‘ – zwei historische Kategorien“, in: ders., *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Frankfurt/Main 1979, S. 349-375, bes. S. 359f.

jedem Fall aber diskursiv aufgeladenen und reflexiv ausgefalteten Voraussetzung für jene emphatische Selbstbestimmung und Selbstverwirklichung des Menschen, die sich vielleicht am eindrücklichsten in der schlichten Hoffnung ausdrückte, „sich selbst zu leben“.³ Mobilität bedeutet deshalb mehr und anderes als einfach nur Beweglichkeit im weitesten Sinne des Wortes: Beweglichkeit bekommt in ihrer diskursiven Aufladung und reflexiven Ausfaltung zu Mobilität vielmehr in allen Bedeutungen einen impliziten Überschuß, ein Moment der Entgrenzung und der Überschreitung, das aus jeder Wirklichkeit den Funken einer anderen Möglichkeit schlägt und auf diese Weise eine strukturell garantierte Potentialität etabliert. Vielleicht ist es am Ende dieser Überschuß, diese implizite Potentialität, was Mobilität so attraktiv macht und so positiv erscheinen läßt, daß jeder Verzicht auf sie nicht nur Bewegungslosigkeit wäre, sondern Stagnation bedeutete. Jedenfalls ist Mobilität wegen dieses Überschusses sowohl historisch als auch systematisch ein spezifisch modernes Phänomen, das als strukturelle Möglichkeitsoffenheit weit über bloße Beweglichkeit im physiologischen Sinne hinausweist, auch wenn sich die theoretische Bestimmung der Mobilität weiterhin und eigentlich bis heute mit den verschiedenen semantischen Modulationen der Beweglichkeit deckt, indem sie ihre konkrete Erfahrbarkeit zum Kriterium der Freiheit in der modernen Gesellschaft macht.⁴

Damit ist allerdings auch schon die andere Seite der Mobilität im Spiel, die die Selbstentfaltungsemphase relativiert, die im Begriff der Mobilität mitschwingt. Die bürgerliche Gesellschaft ist zwar die prototypische Mobilitätsgesellschaft, aber sie ist zugleich die Gesellschaft, die die Individuen zur Mobilität zwingt. Das hat Hegel aufs Deutlichste betont und die Ambivalenz der Mobilität in einer Weise exponiert, die noch das gegenwärtige Nachdenken über Mobilität grundiert. Es sei das Meer als Inbegriff des Raumes offener und riskanter Unternehmungen, auf dem sich der Verkehr als „das größte Bindemittel“ und das „größte Medium der Verbindung“ nicht nur „entfernter Länder“, sondern auch innerhalb der bürgerlichen Gesellschaft erweist. Denn das Meer ist nicht nur das Symbol, sondern der konkrete Ort, an dem sich die „Sucht des Erwerbs, dadurch, daß sie ihn der Gefahr aussetzt“, das „Festwerden an der Erdscholle und den begrenzten Kreisen des bürgerlichen Lebens“ vermeidet. Deshalb ist das Meer auch „das nach außen sie belebende natürliche Element“ der „Industrie“, also der gesellschaft-

³ Johann Wolfgang von Goethe: „Hermann und Dorothea“, in: ders., *Werke* (Hamburger Ausgabe), Bd. 2, München 1981 (1798), S. 437-514, hier S. 478.

⁴ Zur Modernität des Mobilitätsbegriffs vgl. kursorisch Wolfgang Bonß/Sven Kesselring: „Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs“, in: Claus J. Tully (Hg.), *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*, Frankfurt/Main, New York 1999, S. 39-66, hier S. 41 bzw. 47f.

lich produktiven Arbeit.⁵ „Welches Bildungsmittel aber in dem Zusammenhange mit dem Meere liegt, dafür vergleiche man das Verhältnis der Nationen, in welchen der Kunstfleiß aufgeblüht ist, zum Meere mit denen, die sich die Schifffahrt untersagt [haben] und, wie die Ägypter, die Inder, in sich verdumpft und in den fürchterlichsten und schmähhlichsten Aberglauben versunken sind.“⁶ Doch „die bürgerliche Gesellschaft ist“ gerade als neue Basis der individuellen „Subsistenz und Versorgung“, die an die Stelle der Familie tritt, auch „die ungeheure Macht, die den Menschen an sich reißt, von ihm fordert, daß er für sie arbeite und daß er alles durch sie sei und vermittels ihrer tue.“⁷ Denn „in der bürgerlichen Gesellschaft ist jeder sich Zweck, alles andere ist ihm nichts. Aber ohne Beziehung auf andere kann er den Umfang seiner Zwecke nicht erreichen.“⁸ Und vielleicht ist es am Ende wirklich diese dichte Vergesellschaftung des Individuums in der bürgerlichen Gesellschaft, die einen weiteren Aspekt der Mobilität erklärt, der ebenfalls um 1800 auf den historischen Plan tritt, nämlich „die Reise als Abenteuer“ und „als Selbstzweck“, die „bis tief ins 18. Jahrhundert hinein unbekannt war“, wie Hans Magnus Enzensberger erklärt hat. Der Tourismus, so Enzensberger, sei nämlich der Versuch, „seine Anhänger von der Gesellschaft zu erlösen“. Sein Impuls sei „das Fernweh nach der Freiheit von der Gesellschaft“. Und gerade im Nachgang zu seiner romantischen Ideologisierung hatte das zivilisationsflüchtige Moment der Reise, die als Abenteuer und Selbstzweck unternommen wurde, ein klares antisoziales Moment – auch wenn „das neue Menschenrecht, sich von der eigenen Zivilisation in der Ferne zu befreien“, zunehmend „die harmlosen Züge der Urlaubsreise“ annahm, nachdem sich im Lauf des 18. Jahrhunderts die „strenge Zweckhaftigkeit des Reisens“ gelockert hatte und nachdem die Ferne nicht mehr Verbannung und das Reisen nicht mehr ein zielloses Irren, ein instrumentelles Handeln oder ein unfreiwilliges Exil war, wie bei Odysseus, bei den Entdeckern und noch bei Robinson Crusoe.⁹

(...)

⁵ Georg Friedrich Wilhelm Hegel: *Grundlinien der Philosophie des Rechts*. Werke, Bd. 7. Frankfurt/Main 1970 (1821), S. 391.

⁶ Hegel, *Grundlinien der Philosophie des Rechts*, S. 392. Zur symbolisch-metaphorischen Bedeutung des Meeres vgl. Michael Makropoulos: „Meer“, in: *Wörterbuch der philosophischen Metaphern*, Darmstadt 2007, S. 236-248.

⁷ Hegel, *Grundlinien der Philosophie des Rechts*, S. 386.

⁸ Hegel, *Grundlinien der Philosophie des Rechts*, S. 339.

⁹ Hans Magnus Enzensberger: „Eine Theorie des Tourismus“, in: ders., *Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie*, Frankfurt/Main 1962 (1958), S. 179-205, hier S. 198, S. 195, S. 193 u. S. 186f.