

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 eindrucklichsten 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 schmachlichsten 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.

II.

Bewegungsfreiheit ist für das politische Denken der Neuzeit das unabweisable Kriterium der menschlichen Freiheit. Es war Thomas Hobbes, der die Freiheit in seiner politischen Philosophie als „nichts anderes als die Abwesenheit von allem“ definiert hat, „was die Bewegung hindert“. Dem entsprechend hat ein jeder „mehr oder weniger Freiheit, je nachdem er mehr oder weniger Raum zur Bewegung hat“.¹⁰ Hobbes hat die Bewegungsfreiheit allerdings nicht mit dem Naturzustand identifiziert, sondern als Bedingung für die Möglichkeit bürgerlicher Freiheit unter der gleichzeitigen Herrschaft des Souveräns konzipiert. Auf diese Weise sei es möglich, „ein Leben als freier Mensch zu führen, obwohl man in Unterwerfung unter die absolute Souveränität lebt“, wie Quentin Skinner Hobbes' immer wieder modifizierten Grundgedanken des „Rechts auf Freizügigkeit“ erläutert hat.¹¹ Das Neue an dieser Bestimmung, die Hobbes als Grenze der Herrschaft konzipiert hat, ist allerdings nicht die Sache selbst – Freiheit als Bewegungsfreiheit –, das Neue ist vielmehr der theoretische Status, den die Körperlichkeit des Menschen durch diese Bestimmung in der politischen Theorie bekommt. Dieser neue Freiheitsbegriff, der in der Körperlichkeit und der intrinsischen Beweglichkeit des Menschen fundiert ist, korrespondiert nämlich mit dem Konzept der menschlichen Selbstentfaltung, die das eigentliche Ziel aller institutionellen Maßnahmen der „Sicherheit und Selbsterhaltung“ im modernen Staat bildet. Ziel staatlicher Herrschaft und gleichzeitig ihre Rechtfertigung, so Hobbes, ist die wirkliche Möglichkeit „so angenehm zu leben, als es die menschliche Wesensart gestattet“.¹² Und der menschliche Körper wird auf diese Weise in der Fülle seiner anthropologisch erschlossenen Möglichkeiten zum expliziten Maßstab des politischen Handelns. Das ist es, was die Idee der Freiheit bis heute konkretisiert, indem es sie an die jeweiligen technisch-sozialen Möglichkeiten der Mobilität bindet. Die Koppelung von Bewegungsfreiheit und Selbstentfaltung bestimmt jedenfalls in der Folge und bis in die Gegenwart hinein sowohl das politische Konzept der Mobilität als individuelle Freizügigkeit als auch das soziale Konzept der Mobilität als gesellschaftlichen Aufstieg.¹³

¹⁰ Thomas Hobbes: *Vom Menschen/Vom Bürger* (Elemente der Philosophie II/III). Hamburg 1959 (1642/1658), S. 170.

¹¹ Quentin Skinner: *Freiheit und Pflicht. Thomas Hobbes' politische Theorie*. Frankfurt/Main 2008, S. 105; zu Hobbes' anthropologischer Fundierung der Freiheit in der „Abwesenheit physischer Hemmnisse“ der „Bewegungsfähigkeit“ bes. S. 43, 69 u. 97.

¹² Hobbes, *Vom Menschen/Vom Bürger*, S.124 bzw. 206.

¹³ Zur inneren Problematik des gesellschaftlichen Aufstiegs vgl. zuletzt Peter Alheit/Frank Schömer: *Der Aufsteiger. Autobiographische Zeugnisse zu einem Prototypen der Moderne von 1800 bis heute*. Frankfurt/Main, New York 2009, bes. S. 396ff.

Man könnte darin zurecht die politische Anthropologisierung des kosmologischen Problems der Selbsterhaltung nach dem Ende des theologischen Weltbildes im Ausgang des Mittelalters sehen.¹⁴ Dieses Problem hatte im Nachgang zu den europäischen Religionskriegen eine technisch-funktionelle Konzeption des Staates plausibel werden lassen, die die Politik von den absoluten ideologischen Ansprüchen partikularer Akteure befreien sollte. Schließlich hatten gerade deren unauflösbare Konflikte in die konfessionellen Bürgerkriege geführt, die das Ende des theologischen und die Durchsetzung des technologischen Weltbildes bedeuteten.¹⁵ Aber Mobilität ist – als Beweglichkeit wie als Bewegungsfreiheit – auch jenseits dieser Grundlegung politischer Ordnung in staatlicher Souveränität und funktionalistischer Staatsräson nicht einfach nur irgendeine Dimension moderner Erfahrung, sondern die besondere Dimension moderner Erfahrung, die trotz ihrer zunehmenden Technisierung nach wie vor auf eine irreduzibel physische Erfahrung verweist. Mobilität ist diejenige Dimension moderner Möglichkeitserfahrung, in der sich eine geradezu körperliche Materialität des Sozialen Ausdruck verleiht. Das unterscheidet sie von der anderen Dimension moderner Erfahrung, die die tele-technischen Kommunikationsmedien generieren. Zwar ist auch die Erfahrung, die diese Medien ermöglichen, eine Erfahrung der Entgrenzung und der Selbstentfaltung; aber es ist eine Erfahrung, die – von einigen speziellen Fällen abgesehen – in der Regel eine körperlose und weitgehend entmaterialisierte Erfahrung ist. Was der Mobilität dagegen nach wie vor ihre Attraktivität verleiht, ist genau das, was aus einer transmateriellen Perspektive als Anachronismus erscheinen mag, eben ihre Materialität und Körperlichkeit – wie vermittelt sie in den technisierten Verkehrsmitteln und an den standardisierten Sehnsuchtsorten dann auch immer sein mag. Damit ist Mobilität der materielle Teil jener technisierten Massenkultur im 20. Jahrhundert, deren immaterieller die Mediatisierung der sozialen Welt bildet, die den eigentlichen Begriff der „Massenkultur“ mit Inhalt füllt.¹⁶

¹⁴ Mit Bezug auf Hobbes vgl. Dieter Henrich: „Die Grundstruktur der modernen Philosophie“, in: ders., *Selbstverhältnisse. Gedanken und Auslegungen zu den Grundlagen der klassischen deutschen Philosophie*, Stuttgart 1982 (1976), S. 83-108, bes. S. 84: Die Ziele des menschlichen Handelns sind „disparat. Man kann sie nicht voraussagen oder nach Rang und Dringlichkeit ordnen. Zum Gefühl seines [des Menschen] Lebens gehört es vielmehr, daß immer neue Ziele einander folgen. Denn Leben ist Bewegung, aber nicht Bewegung im Genuß eines Zieles, sondern Bewegung von Ziel zu neuem Ziel.“

¹⁵ Vgl. Reinhart Koselleck: *Kritik und Krise. Eine Studie zur Pathogenese der bürgerlichen Welt*. Frankfurt/Main 1979 (1959), S. 18ff., zur freien Entfaltung der Individuen in Hobbes' politischer Theorie S. 19.

¹⁶ Vgl. Michael Makropoulos: *Theorie der Massenkultur*. München 2008, bes. S. 7ff, 59ff u. 127ff.

Dieser körperlich-materiellen Dimension der Mobilität entspricht nicht nur dort, wo es sich um konkrete räumliche, sondern auch dort, wo es sich um abstrakte soziale Mobilität im Sinne der Durchlässigkeit sozialer Strukturen und der prinzipiellen Verfügbarkeit sozialer Positionen handelt, eine weitere materielle Dimension: Räumliche wie soziale Mobilität sind unter modernen, nämlich technisierten Bedingungen, in einem hohen Maß objektvermittelt, und zwar sowohl in dem Sinne, daß diese Objekte Fahrzeuge und Infrastrukturen sind als auch in dem Sinne, daß es Objekte sind, die über ihren Gebrauchswert hinaus symbolische Funktionen haben. Man muß hier nicht gleich mythische Dimensionen ins Spiel bringen, wie dies Roland Barthes in seinem Vergleich des Citroën DS mit einer gotischen Kathedrale als „Boten der Übernatur“ versucht hat.¹⁷ Aber die symbolische Bedeutung dieser Objekte erschöpft sich auch nicht in ihrer Rolle der materiellen Statusindikatoren, die soziale Positionsdifferenzen und damit soziale Mobilität überhaupt sichtbar und skalierbar machen, damit die Zugehörigkeit zu sozialen Statusgruppen ebenso objektivierbar wie kommunizierbar werden kann – was sich dann im jeweils gültigen „Standardpaket“ an Gütern und Dienstleistungen materialisiert, das als Medium der Zugehörigkeit zu sozialen Gruppen fungiert.¹⁸ Die symbolische Bedeutung dieser Objekte manifestiert sich nämlich auch in den visuellen, auf Wahrnehmung bezogenen Kommunikationsmedien in Bildern, Figuren und Piktogrammen, ohne die kein Verkehrssystem existieren könnte, das mehr als nur lokale oder gruppenspezifische Geltung hätte. Im Grunde geht es hier um ihren universellen Tauschwert, sowohl im ökonomischen als auch im kommunikativen Sinne des Begriffs. Die symbolische Bedeutung objektvermittelter Sozialverhältnisse wird deshalb nirgendwo deutlicher als dort, wo Verkehrsmittel und Reiseziele auch konkrete, materielle Konsumobjekte sind. Und was in der Verschränkung von räumlicher und sozialer Mobilität als Dispositiv der organisierten Massenmobilität zum zentralen Element moderner Vergesellschaftung wird, steht deshalb trotz seiner zunehmenden informations- und kommunikationstechnologischen Bestandteile, essentiell in der Sphäre einer Materialität, die soziale Wirklichkeiten aufs Engste, nämlich körperlich und sensorisch, mit technischen Wirklichkeiten zusammenführt.¹⁹ Allerdings ist diese Materiali-

¹⁷ Roland Barthes: *Mythen des Alltags*. Frankfurt/Main 1964 (1957), S. 76.

¹⁸ Vgl. David Riesman/Howard Roseborough: „Laufbahnen und Konsumverhalten“, in: David Riesman, *Wohlstand wofür? Essays*, Frankfurt/Main 1973 (1955), S. 17-50, hier S. 22.

¹⁹ Das ist techniksoziologisch immer wieder betont und gesellschaftstheoretisch immer wieder vernachlässigt worden. Vgl. Hans Linde: *Sachdominanz in Sozialstrukturen*. Tübingen 1972 bzw. Wolfgang Eßbach: „Antitechnische und antiästhetische Haltungen in der soziologischen Theorie“, in: Andreas Lösch u.a. (Hg.), *Technologien als Diskurse. Konstruktionen von Wissen, Medien und Körpern*. Heidelberg 2001, S. 123-136.

tät eine sehr besondere Materialität, die weder in der Dinglichkeit der Fahrzeuge, Infrastrukturen, Kommunikationssysteme und verfügbaren Objekte aufgeht, noch in der „datensetzenden Macht“ der großen technischen Systeme, deren Prozesse nicht steuerbar sind, deren Zwecksetzungen autonom werden und deren Effekte deshalb den klassischen Sachverhalt der Verdinglichung erfüllen, weil sie den Individuen als unverfügbare „menschenfremde Objektivität“ entgentreten.²⁰

III.

Das Dispositiv der organisierten Massenmobilität besteht im Wesentlichen aus zwei komplementären Phänomenen, die im 20. Jahrhundert auf den Plan treten, nämlich Massenmotorisierung und Massenkonsum. Diese Elemente der Massenmobilität sind für eine moderne Gesellschaft von struktureller Bedeutung, weil sie systematisch komplementär sind: Entscheidend ist nicht die Summe der realisierten Zirkulations-, Entgrenzungs- und Aneignungsmöglichkeiten, die sie organisieren, entscheidend ist auch nicht die historisch beispiellose Inklusivität, die Massenmotorisierung und Massenkonsum besitzen – entscheidend für ihre formativen Effekte ist vielmehr ihre gemeinsame modalontologische Qualität. Das ist ihre Besonderheit, diese spezifisch modalontologische Qualität: Die materielle Dimension dieser Elemente der Massenmobilität ist gewissermaßen von vorneherein mit Potentialität durchsetzt, denn Motorisierung wie Konsum sind gleichsam Trägerstrukturen von Möglichkeiten, die nicht vollständig in den vorhandenen Wirklichkeiten angelegt sind, ihnen aber auch nicht von außen hinzugefügt werden. Massenmotorisierung und Massenkonsum schaffen und generalisieren auf diese Weise Handlungs- und Erfahrungsmöglichkeiten, die sozusagen permanent auf ihre eigene Steigerbarkeit und Überbietbarkeit verweisen. Dadurch sind sie komplementäre Medien, also realitätsgenerierende Modalstrukturen für die Konstitution einer neuen Erfahrung – wobei der Begriff der Erfahrung hier die komplexe Korrelation von Objektivitätsstrukturen, Subjektivitätsformen und Konformitätsprinzipien bezeichnet, die eine

²⁰ Zur „datensetzenden Macht“ technischen Handelns vgl. Heinrich Popitz: *Phänomene der Macht*. Tübingen 1992, S. 160-181, bes. S. 167 u. 180f. Zur Steuerbarkeit großer technischer Systeme vgl. Klaus Kornwachs: „Steuerung und Wachstum. Ein systemtheoretischer Blick auf große technische Systeme“, in: Ingo Braun/Bernward Joerges (Hg.), *Technik ohne Grenzen*, Frankfurt/ Main 1994, S. 410-445. Zur Verdinglichung vgl. Georg Lukács: „Die Verdinglichung und das Bewußtsein des Proletariats“, in: ders., *Geschichte und Klassenbewußtsein. Studien über marxistische Dialektik*, Darmstadt/ Neuwied 1970 (1922), S. 170-355, hier S. 175.

Gesellschaft charakterisieren. Diese Erfahrung ist durch die fraglose Positivität der transitorischen, auf permanenten Übergang, permanente Transformation und permanente Steigerung ausgerichteten Wirklichkeiten der Moderne bestimmt.

Nicht zuletzt aus diesem Grund ist die organisierte Massenmobilität ein fast absoluter Eigenwert der Moderne: Es geht dabei eben nicht nur um individuelle Freiheit – als wenn das nicht schon genug wäre! –, es geht dabei ebenso sehr um jene individuelle Teilhabe an den Lebensführungsstandards einer Gesellschaft, die sich sowohl in den Zirkulations- und Kommunikationstechnologien als auch in den Dispositionen des sozialen Aufstiegs und den Strukturen des Erfolges realisiert, die ihrerseits wiederum erweiterte Infrastrukturen der individuellen Selbstentfaltung sind. Es geht, anders gesagt, um die individuelle Teilhabe am Fortschritt – und zwar am technischen wie am sozialen Fortschritt. Diesseits geschichtsphilosophischer Perfektibilitätsmetaphysiken, die vor allem das moralische Projekt der Aufklärung begleitet und die unendliche Vervollkommnungsfähigkeit des Menschen postuliert haben, hatte der Fortschritt schließlich von Beginn an etwas Konkretes und Materielles. Fortschritt, das war vor allem Steigerung der Lebensqualität durch Technisierung der Lebenswelt – und zwar weit über die immer wieder kulturkritisch verballhornten Kühlschränke, Fernsehapparate oder Mittelklassewagen hinaus. Fortschritt realisiert sich nämlich tatsächlich in erster Linie als objektvermittelte Erweiterung alter und Erfindung neuer Handlungs- und Erfahrungsmöglichkeiten, in denen sich die neuzeitliche Idee des selbstmächtigen Bessermachens – wie man den Begriff des Fortschritts definieren könnte – manifestiert wie nirgends sonst.²¹ Das gibt dem Fortschritt stets etwas Situatives und Extrapolatives, etwas, das diesseits des Absoluten liegt, etwas, das weniger mit Utopien und mehr mit Optimierung, also mit der unaufhörlichen Überbietung des jeweils erreichten Zustands zu tun hat. Deshalb hat der Fortschritt im strikten Sinne auch kein fixierbares Ziel. Fortschritt – so ließe sich seine technologische Dimension mit seiner anthropologischen verschränken – besteht dort, wo er konkret ist, in der organisierten Herstellung funktionierender Infrastrukturen der individuellen Selbstentfaltung, die auf allgemeine Nutzung angelegt sind. Und vielleicht

²¹ Zum Begriff des Fortschritts vgl. Reinhart Koselleck/Christian Meier: „Fortschritt“, in: *Geschichtliche Grundbegriffe*, Bd. 2, Stuttgart 1979, S. 351-423, bes. S. 390ff; sowie Rüdiger Bubner: „Nachdenken über die Idee des Fortschritts“, in: ders., *Zwischenrufe. Aus den bewegten Jahren*, Frankfurt/Main 1993, S. 153-166. Zum Aspekt des Bessermachens vgl. Jürgen Mittelstraß: *Neuzeit und Aufklärung. Studien zur Entstehung der neuzeitlichen Wissenschaft und Philosophie*. Berlin/New York 1970, bes. S. 343; zum geschichtsphilosophischen Fortschrittskonzept zur Zeit der Französischen Revolution vgl. Lucian Hölscher: *Die Entdeckung der Zukunft*. Frankfurt/Main 1999, bes. S. 56ff.

ist das am Ende die eigentliche Leistung der organisierten Massenmobilität, nämlich die gesellschaftliche Etablierung von funktionellen Strukturen der individuellen Verfügbarkeit des Raumes, der Dinge, der Bewegungen und der sozialen Positionen, deren Attraktivität darin liegt, daß sie generalisiert sind und deshalb zumindest prinzipiell Allen offenstehen.

Das ist auf besondere Weise in der Massenmotorisierung der Fall. Die soziale Bedeutung der Massenmotorisierung besteht nicht nur in der Durchsetzung und Etablierung einer individualisierten Verkehrsgesellschaft. Die soziale Bedeutung der Massenmotorisierung besteht vielmehr auch darin, daß sie das entscheidende Medium für die Technisierung des Alltags im 20. Jahrhundert wurde – und zwar nicht zuletzt durch die politisch forcierte individuelle Nutzung einer neuen, auf autonome Bewegung und reine Automobilität ausgerichteten Infrastruktur, die seit den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts quer durch die politischen Systeme hindurch und über alle historischen Brüche hinweg betrieben und durchgesetzt worden ist.²² Massenmotorisierung bedeutete, erforderte und ermöglichte die individualisierte Beherrschung einer komplexen technischen Apparatur, die vergleichsweise autonom ist. „Bedeutsam für den Erfolg des Automobils“, hat Klaus Kuhm erklärt, war „seine Eignung als Vehikel der privaten Teilhabe an der Technisierung der Welt“. Autofahren wurde zum Ausdruck einer „Haltung zur modernen Welt“, die aber anders als die Einbindung in die industrialisierten Produktionstechnologien nicht heteronom, sondern autonom war. „Das Automobil gestattete seinem Nutzer“ ein technisches Handeln, das „im Unterschied zur Maschinenbedienung in der Arbeitswelt zumindest ein Gefühl von Maschinenkontrolle“ ermöglichte.²³ Und selbst wenn diese Nutzungsautonomie am Ende illusionär war, weil sie innerhalb weitgehend regulierter technischer, infrastruktureller und nicht zuletzt ökonomischer Bahnen verlief, blieb dieses „Gefühl von Maschinenkontrolle“ ebenso erhalten wie die Faszination am Gebrauch eines elaborierten Stücks Technik und der Möglichkeiten des Erlebens, die es eröffnete.²⁴ Das manifestiert sich vor allem in

²² Vgl. Klaus Kuhm: *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobilen Gesellschaft*. Hamburg 1995, bes. S. 120ff sowie Klaus Kuhm: *Moderne und Asphalt. Die Automobilmotorisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung*. Pfaffenweiler 1997, bes. S. 47ff. u. 121ff. Die beiden Bücher von Kuhm – das sei hier angemerkt – sind immer noch die theoretisch anregendsten und historisch aufschlußreichsten Arbeiten zur politischen Soziologie und zur gesellschaftstheoretischen Bedeutung des Automobils in Deutschland.

²³ Kuhm, *Moderne und Asphalt*, S. 70 b zw. 72.

²⁴ Wie sehr gerade diese, oft eher bescheidene Öffnung des individuellen Möglichkeitshorizonts die Faszination nicht nur des Automobils ausmachte, wird in der *oral history* der ersten technisierten Mobilitätserfahrungen deutlich. Vgl. exemplarisch die Sammlung von Kurt Bauer (Hg.): *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit dem Fahrrad, Motorrad und Automobil*. Wien/Köln/Weimar 2003.

der „Bedeutung des Autofahrens als Maschinenhandeln“ im engeren Sinne: „Der Motorwagen gestattete – als erste hochtechnische Maschine, die ihrem Besitzer zur ‚selbständigen‘ Nutzung zur Verfügung stand – erstmals auch dem Nichttechniker ein intimes Verhältnis zur maschinellen Technik“.²⁵ Und eben diese Generalisierung des technischen Weltverhältnisses, die den Umgang mit komplexer Technik nicht mehr Expertensache sein ließ, sondern gewissermaßen vergesellschaftete, ist von einer enormen sozialen und kulturellen Tragweite – die sich allerdings erst dann vollends erschließt, wenn man sie auf den Hintergrund der systematischen Besonderheit neuzeitlicher Technisierung projiziert.

IV.

Nicht nur der Fortschritt, auch die neuzeitliche Technisierung hat einen historisch-metaphysischen Index. Die Entstehung des wissenschaftlichen Weltverhältnisses steht seit der Renaissance mit ihrer transzendentalen Abwendung vom Mittelalter im Kontext des neuzeitlichen Kontingenzbewußtseins als Bewußtsein einer prinzipiell schrankenlosen Verfügbarkeit und Veränderbarkeit der Welt.²⁶ Kontingenz, bemerkt Hans Blumenberg, „bedeutet die Beurteilung der Wirklichkeit vom Standpunkt der Notwendigkeit und der Möglichkeit her“, in der sich eine Weltauffassung Bahn bricht, die „von dem Grundgedanken“ geprägt ist, „daß nicht sein muß, was ist“.²⁷ Dieser Weltbezug begründet „einen neuen Begriff der menschlichen Freiheit“, indem er jene „Konzeption des menschlichen Handelns“ hervorbringt, die „in den Gegebenheiten nichts mehr von der Verbindlichkeit des antiken und mittelalterlichen Kosmos wahrnimmt und sie deshalb prinzipiell für verfügbar hält“.²⁸ Das „Bewußtsein von der Kontingenz der Wirklichkeit“, so Blumenberg, fundiert damit eine „technische Einstellung gegenüber dem Vorgegebenen“, die sich als konstruktivistisches Weltverhältnis etabliert und darin zur transzendentalen Voraussetzung neuzeitlicher Technisierung wird. Als Medium wissenschaftlicher Naturbeherrschung ist die neuzeitliche

²⁵ Kuhn, *Moderne und Asphalt*, S. 172.

²⁶ Zur neuzeitlichen Wissenschaft vgl. Edgar Zilsel: „Die sozialen Ursprünge der neuzeitlichen Wissenschaft“, in: ders., *Die sozialen Ursprünge der neuzeitlichen Wissenschaft*, Frankfurt/Main 1976, S. 49-65. Zum neuzeitlichen Kontingenzbewußtsein vgl. Michael Makropoulos: *Modernität und Kontingenz*. München 1997, bes. S. 13-32.

²⁷ Hans Blumenberg: „Lebenswelt und Technisierung unter Aspekten der Phänomenologie“, in: ders., *Wirklichkeiten in denen wir leben*, Stuttgart 1981 (1959), S. 7-54, hier S. 47 bzw. Hans Blumenberg: *Die Sorge geht über den Fluß*. Frankfurt/Main 1987, S. 57.

²⁸ Hans Blumenberg: *Säkularisierung und Selbstbehauptung*. Frankfurt/Main 1974, S. 158.

Technisierung nämlich mehr und anderes als die bloße Nutzung und Steigerung natürlicher Potenzen. Naturbeherrschung in diesem Sinne war schließlich schon die antike *techné*, die entweder vollendet, was die Natur aus sich heraus nicht zu Ende bringt, oder aber schlicht das Naturgegebene nachahmt. Technik in diesem antiken und noch bis zur Neuzeit reichenden Verständnis, erklärt Blumenberg, ergänzt die Natur und „springt für die Natur nur ein“, wo diese aus der Perspektive menschlicher Erfordernisse unvollständig geblieben ist, weil sie ihre Möglichkeiten nicht ausgeschöpft hat. Technisches Handeln in diesem vorneuzeitlichen Sinn bleibt als „Vollendung des Unvollendeten durch die menschliche Kunstfertigkeit“ deshalb selbst dann noch im Horizont des nachahmenden Verhältnisses zur kosmologisch determinierten Natur, wenn es seinen Zweck, wie etwa beim Heben von Lasten, mit naturwidrigen Bewegungen erreicht und die Natur damit gleichsam überlistet.²⁹ Technisierung im neuzeitlichen und vollends dann im modernen Sinne impliziert dagegen etwas sehr anderes, nämlich die prinzipielle Umstellung des technischen Handelns von Nachahmung auf Konstruktion, von *mimesis* auf *poiesis* im strikten Sinne, also der generierenden und nicht bloß komplettierenden Herstellung eigenqualitativer Wirklichkeiten. Wenn nämlich der technische Möglichkeitshorizont aus den natürlichen Wirklichkeitsgrenzen freigesetzt wird und die natürlichen Begrenzungen des menschlichen Handelns methodisch überschreitet, geht es nicht mehr um die nachahmende Vollendung der Natur, sondern um ihre konstruktivistische Überbietung in artifiziellen Wirklichkeiten, für die die Natur zwar das Material, aber nicht mehr das Vorbild ist. Natur wird vielmehr zum reinen Stoff, zur bloßen Ressource eines technischen Handelns, dessen Kriterium die Überbietung der Wirklichkeit und dessen Impuls die Verbesserung, wenn nicht überhaupt die Erfindung ist.³⁰

Diese Orientierung des technischen Handelns hat eine bemerkenswerte Implikation für das Konzept des Fortschritts. Zwar schwingt in diesem Konzept nach dem Ende eschatologischer Zukunftsvorstellungen stets die Idee der geschichtlichen Entwicklung als vollständig immanente Zielbestimmung mit, die geschichtsphilosophisch in teleologischen Zukunftsmodellen erschlossen wird; aber seine funktionelle Logik ist dennoch keine Logik der

²⁹ Hans Blumenberg: *Paradigmen zu einer Metaphorologie*. Frankfurt/Main 1998 (1960), S. 81f., sowie Hans Blumenberg: „Nachahmung der Natur“. Zur Vorgeschichte der Idee des schöpferischen Menschen“, in: ders., *Wirklichkeiten in denen wir leben*, Stuttgart 1981 (1957), S. 55-103, hier S. 55f. Vgl. entsprechend auch Jürgen Mittelstraß: „Technik und Vernunft. Orientierungsprobleme in der Industriegesellschaft“, in: ders., *Wissenschaft als Lebensform*, Frankfurt/Main 1982, S. 37-64, hier S. 46f.

³⁰ Diese Unterscheidung zwischen „Verbesserungen“ (improvements) und „Erfindungen“ (inventions) findet sich bereits bei Daniel Defoe: *An Essay upon Projects*. London, New York, Paris and Melbourne 1887 (1697), S. 31f.

Utopie, sondern eine Logik der Optimierung. Und diese Differenz ist entscheidend. Der Begriff der „Utopie“ bezeichnet nämlich strenggenommen die zukünftige Aufhebung aller Entwicklungsmöglichkeiten in einem idealen und daher unüberbietbaren Zustand. Der Begriff der „Optimierung“ dagegen verweist auf die stets situativ extrapolierte und deshalb prinzipiell unaufhörliche Überbietung des jeweils erreichten Zustandes. Er bezeichnet also ein Verhältnis zur Wirklichkeit, das gerade nicht auf einen definitiven, weil idealen, eben utopischen Zustand zielt, sondern ein Verhältnis zur Wirklichkeit, das die zieloffene Überbietung um der permanenten Verbesserung oder der beispiellosen Erfindung, also der reinen Konstruktion des Geistes willen, auf Dauer stellt. Als grundlegende Modalstruktur eines spezifischen Weltverhältnisses etabliert Technisierung im neuzeitlichen und vollends im modernen, industriell organisierten Sinne auf diese Weise einen strukturellen Produktivismus und eine allgemeine Dynamik permanenter Optimierung. Schließlich kann jede Konstruktion, eben weil es eine Konstruktion ist, prinzipiell verändert, verbessert und überboten werden, indem sie dem Wettbewerb mit anderen möglichen Konstruktionen ausgesetzt ist. Technisierung ist aus diesem Grund selbst dort, wo sie im Instrumentellen verbleibt, nicht nur die organisierte Erweiterung der konstruktiven Möglichkeiten menschlichen Handelns, sondern auch die gesellschaftliche Institutionalisierung einer modallogischen Disposition, deren funktioneller Effekt die permanente Bewegung und deren kultureller Effekt die permanente Steigerung ist. Mobilität und Optimierung bilden damit zwei Momente eines Dispositivs, in dem die Technisierung nicht nur dingontologisch, sondern vor allem modalontologisch von zentraler Bedeutung ist.³¹

An dieser Stelle kommt denn auch der Konsum im engeren Sinne des Begriffs ins Spiel – und zwar als passiv-reproduktionsseitige Ergänzung der produktivistischen Optimierung. Genauer: Hier greift eine Besonderheit des Massenkonsums, die ihn prinzipiell von allen Formen des Verbrauchs in einem traditionellen, bedürfnislogischen Sinne unterscheidet, nämlich das besondere Objektverhältnis, das den Massenkonsum zu einem Phänomen macht, das auf permanente Reproduktion gestellt ist.³² Natürlich geht es in erster Linie um die massenhafte Aneignung von Gütern. Aber indem es sich bei diesen Gütern um technisch hergestellte handelt, ist ihre Aneignung auch eine Einübung in den transitorischen Charakter von Objekten, die als

³¹ Zum theoretischen Hintergrund dieser Unterscheidung vgl. Niklas Luhmann: *Die Kunst der Gesellschaft*. Frankfurt/Main 1995, S. 166f u. 224f.

³² Zur kategorialen Unterscheidung von Konsum und Verbrauch im Lichte ihrer gesellschaftstheoretischen Konsequenzen vgl. Dominik Schrage: *Die Verfügbarkeit der Dinge. Eine historische Soziologie des Konsums*. Frankfurt/Main, New York 2009, bes. S. 79ff u. 197ff.

technisch generierte stets überbietbar bleiben und nicht nur prinzipiell ersetzbar sind, sondern auch ersetzt werden sollen. Vielleicht ist der gesellschaftstheoretisch belangvolle Aspekt des Konsums am Ende deshalb tatsächlich nicht die ökonomische Warenförmigkeit der Objekte, sondern ihre ontologische Kontingenzförmigkeit, also die Tatsache, daß ihnen nichts Definitives eignet, weil sie stets auch anders möglich sind. Man könnte hier von der sozialen Positivität technisierter Deregulierung des Verhältnisses zur Objektwelt sprechen. Sie manifestiert sich nicht zuletzt in jener Fiktionalisierung des Begehrens, die insbesondere die individuelle Selbstentfaltung aus tradierten Bindungen freisetzt – aus tradierten sozialen Bindungen, vor allem aber aus tradierten materiellen Bindungen, indem sie diese Selbstentfaltung konsumistisch codiert. Indem es gerade nicht ‚natürliche‘ und in ihrer ‚Natürlichkeit‘ begrenzte oder wenigstens doch begrenzbare Bedürfnisse, sondern ein prinzipiell grenzenloses Begehren zum Kriterium macht, ist dieses Objektverhältnis nämlich unweigerlich auf Steigerung ausgerichtet. Gleichzeitig ist diese Steigerung, zumal wenn sie sich als Glückserwartung artikuliert, nicht sosehr auf die konkreten Objekte selbst gerichtet, die angeeignet werden können, sondern eher auf den Modus des unaufhörlichen Aneignens. Und dessen Medium sind konstitutiv überbietbare Objekte. Sie begründen und modulieren ein Weltverhältnis, das an der positiven emotionalen Besetzung der prinzipiellen Unabschließbarkeit orientiert ist.

V.

Der Unabschließbarkeit entspricht die unendliche Fahrt. Die Massenmotorisierung war unter diesem Aspekt nicht nur das Schlüsselmedium für die Technisierung des Alltags – die Massenmotorisierung stand in dieser Hinsicht auch für die organisierte Herstellung einer Infrastruktur der Entgrenzung individueller und kollektiver Erfahrung. Diese Infrastruktur korrespondiert nicht zufällig mit der Entwicklung des Massentourismus seit den 20er Jahren und seiner rasanten Steigerung seit den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts.³³ Der Massentourismus entstand zwar im Rahmen staatlicher Freizeit- und Regenerationspolitiken der Zwischenkriegszeit – und zwar sowohl unter autoritärer wie unter liberaler Ägide –, aber als massenkulturelle Transformation des bürgerlichen Reisens hatte er nicht den antisozialen Impuls des Abenteuers. Der Massentourismus hatte vielmehr neben dem

³³ Vgl. Christine Keitz: *Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*. Frankfurt/Main 1997, zum Erfahrungswandel durch Reisen im Verhältnis des Erfahrungswandels in technisierten und urbanisierten Wirklichkeiten bes. S. 21ff, 33ff u. 209ff.

Regenerationsaspekt vor allem den Aspekt der Lockerung tradierter familiärer, lokaler und regionaler Bindungen, die in den faschistischen Politiken der Zwischenkriegszeit zu einer geradezu konstruktivistischen ‚Nationalisierung‘ der Bevölkerung führen sollte.³⁴ Aber nach dem Ende der totalitären Nationalismen hatte genau diese Lockerung tradierter Bindungen den längerfristigen Effekt einer klassen- und schichtenübergreifenden Erweiterung der individuellen Weltkenntnis und des individuellen „Selbstgenusses“, die ihrerseits materiell und nicht nur informationell war.³⁵ Diese Erweiterung, wenn nicht Entgrenzung der konkreten Weltkenntnis läßt sich durchaus als positive Einübung in die wie auch immer vermittelte Erfahrung mit dem Fremden und damit als eine erste Europäisierung und Globalisierung des individuellen Weltverhältnisses verstehen.³⁶ „Worum es im Tourismus als Massenphänomen geht“, ist tatsächlich „eine Kultur des konkret Anders-Möglichen“.³⁷ Daß diese räumliche Erweiterung der individuellen Weltkenntnis am Ende auch eine sozialpsychologische Voraussetzung für die gesellschaftliche Akzeptanz eines transfolkloristisch-politischen Multikulturalismus geschaffen haben könnte, wäre deshalb nicht der geringste Nebeneffekt des touristischen Weltverhältnisses. Der entscheidende Aspekt des Tourismus scheint aber ein anderer zu sein, eben die konkrete Freiheit von den alltäglichen gesellschaftlichen Zwängen, die vor allem die Zwänge fremdbestimmter, weil gesellschaftlicher Arbeit sind, wie sie schon Hegel beschrieben hatte. Auch hier ist Mobilität, wie bei Hobbes, der Inbegriff der Freiheit – und sie ist es als organisierte Freizeitmobilität im emphatischen und eminenten Sinne. Aber anders als in der politischen Theorie der Moderne ist diese Freiheit nicht die bürgerliche Freiheit gegenüber der souveränen Autorität als Inbegriff staatlicher Heteronomie, sondern die Freiheit von den Ansprüchen der bürgerlichen Zivilisation als Inbegriff spezifisch gesellschaftlicher Heteronomie. Das erklärt die Spaltung im Begriff der Freiheit, der die Spaltung im Begriff der Mobilität entspricht: Im Reisen hat Mobilität noch ein Moment der Abwendung von jener durchgreifenden Sozialität, die ihrerseits allererst Resultat organisierter Mobilität ist.

³⁴ Vgl. Michael Makropoulos: „Die infrastrukturelle Konstruktion der ‚Volksgemeinschaft‘. Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland“, in: Ulrich Bröckling u.a. (Hg.), *Vernunft – Entwicklung – Leben, Schlüsselbegriffe der Moderne*, München 2004, S. 185-203, bes. S. 191f.

³⁵ Vgl. Kaspar Maase, *Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur 1850-1970*, Frankfurt/Main 1997, bes. S. 179ff, zum Selbstgenuß S. 192ff.

³⁶ Vgl. Karlheinz Wöhler: „Endlich wieder urlauben. Urlaub in den fünfziger Jahren als ein Phänomen der Moderne“, in: Werner Faulstich (Hg.), *Die Kultur der 50er Jahre*, München 2002, S. 263-275, bes. S. 270.

³⁷ So Jens Badura: „Ambiente-Dienstleistung. Sondierungen zu Kollateralkosten touristischer Kulturen“, in: *dérive* 23, S. 32-38, hier S.34.

Die Massenmotorisierung war jedenfalls gerade im Kontext ihrer verschiedenen Infrastrukturen ein zentraler Bestandteil der „industriellen Massenkultur“ der Moderne im 20. Jahrhundert.³⁸ Diese industrielle Massenkultur, die seit den 20er Jahren propagiert und in der Folge mit Nachdruck und quer durch die verschiedenen politischen Regime hindurch auch realisiert wurde, erforderte die individuelle Einübung in die Beherrschung vergleichsweise komplexer Technik und damit verbunden die Einübung in die funktionellen Erfordernisse ihrer massenhaften täglichen Nutzung.³⁹ In diesem Sinne war die Massenmotorisierung dann tatsächlich auch „ein Disziplinierungsprozeß“, der eine neue Technik nach und nach zur alltäglichen Selbstverständlichkeit machen und in dem „jahrhundertelang antrainierte Verhaltens- und Wahrnehmungsweisen“ durch neue ersetzt werden sollten, wie Thomas Kühne erklärt hat.⁴⁰ Dazu gehörte auch die Konditionierung der menschlichen Wahrnehmung auf abstrakte Zeichen und Piktogramme, was nichts Geringeres als die alltägliche Diffusion der abstrakten Malerei der Klassischen Moderne in die visuelle Kultur der mobilitätsorganisierenden Zeichenwelten bedeutet und als konkreter sozialer Effekt der ästhetischen Avantgarden ein Musterbeispiel für die Ästhetisierung des Sozialen im 20. Jahrhundert bildet. Die Massenmotorisierung war allerdings nicht nur eine Disziplinierung im sozialisationstheoretisch-moralischen Sinne, die durch alle möglichen Formen der Verkehrserziehung und der Konditionierung der Wahrnehmung erreicht werden sollte, sondern eine buchstäbliche „Einkörperung“ des Automobils“, wie Kuhm verdeutlicht. „Einkörperung“ im Sinne von Michel Foucault bezeichnet dabei einen für die Moderne spezifischen Prozeß der produktiven Ausweitung von Machtmechanismen, die das Individuum dazu anleiten, sich selbst parallel zur außengeleiteten Kontrolle durch die institutionalisierten Normierungsanstalten“, zu denen auch Verkehr und Medien zählen, „zu einem Gegenstand permanenter Aufmerksamkeit und Beobachtung zu machen.“⁴¹ Entsprechend erlaubt Mobilität „nicht allein Partizipation an den Prozessen sozialer und räumlicher Beweglichkeit. Sie erzwingt sie auch, fordert nach Bewegbarkeit und produziert den an die Verhaltensanforderungen des Verkehrs angepaßten Sozialcharakter gleich mit.“⁴² Und wenn das Automobil „innerhalb weniger Jahre zum Sinnbild

³⁸ So Thomas Kühne, „Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte“, in: *Neue Politische Literatur* 41 (1996), 196-229, hier S. 209f.

³⁹ Zur politischen Indifferenz der Massenmotorisierung vgl. Kuhm, *Das eilige Jahrhundert*, bes. S. 120ff.

⁴⁰ Kühne, „Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert“, S. 209.

⁴¹ Kuhm, *Das eilige Jahrhundert*, S. 57.

⁴² Kuhm, *Moderne und Asphalt*, S. 11.

einer modernen Lebensweise geworden“ war, indem es selbst für die, die es nicht nutzten, das Medium „selbstverständlicher Teilhabe an der Haupttendenz der Zeit“ bildete, die „auf Motorisierung“ ausgerichtet war, so war es gerade auf diese Weise ein Vergesellschaftungsinstrument allerersten Ranges. Die „individuelle Partizipation an einer in Richtung auf Technisierung drängenden Entwicklung galt in immer stärkerem Maße als Ausdruck des modernen Lebens.“⁴³ Und genau darin, in diesem Zwang zur Partizipation an der organisierten Mobilität, liegt das Problem.

Die Massenmotorisierung wurde zum Paradigma der Massenmobilität, weil sie die materielle Dimension des „Formenwandels der Vergesellschaftung“ ist, „der sich aus einem paradoxen Zusammenspiel aus Frei- und Festsetzung mobilisierter Individuen ergibt, wie es nur in modernen Gesellschaften mit ihrem hohen Grad an sozialer Vernetzung und weitreichender sozialer Differenzierung anzutreffen ist“, wie Kuhm den Sachverhalt beschreibt. Im Grunde ist sie die Antwort auf die Frage, wie eine gesellschaftliche Integration möglich ist, deren Basis die individuelle Freisetzung und die kollektive Traditionslosigkeit ist, die mit dem optimierungslogischen Fortschritt korrespondiert. Mobilität ist schließlich die Bedingung für die Möglichkeit „kombinatorischer Gewinne in bislang unbekanntem Ausmaß“. „Zugleich aber etabliert sich auf der anderen Seite der Automobilisierung das Netz des Verkehrs: Nicht ausschließlich die Massenhaftigkeit, sondern bereits die konkrete Praxis des Automobilismus verlangt eine weitgehende Homogenisierung und Formalisierung des Alltagshandelns“ – eine Anschlußfähigkeit des eigenen Handelns, wie sie von dem Einzelnen in vernetzten Strukturen permanent eingefordert wird und erbracht werden muß. „Auf jedem beliebigen Entwicklungsniveau des Automobilismus“ lasse sich nämlich zeigen, „daß einem wachsenden Spektrum von Nutzungsmöglichkeiten stets ein Bedarf zur Intensivierung der formalen Integration des Automobilgebrauchs gegenüberstand.“⁴⁴ Darin liegt am Ende die „sozial formative“ Dimension nicht nur der Automobilität, sondern der Mobilität überhaupt, die den Verkehr zu einer „strukturierenden Struktur“ macht – auf die im Übrigen Hegel hingewiesen hatte.⁴⁵ Einer dichteren Integration durch dichtere Kommunikation im weitesten Sinne entspricht die Festlegung der Kommunikation auf bestimmte standardisierte und deshalb anschlufähige Formen. Und wenn im Zuge neoliberaler Transformation der modernen Gesellschaften Mobilität nicht mehr einem Prozeß der heteronom-disziplinierenden, sondern einem Prozeß der autonom-kommunikativen Normalisierung unterliegt und

⁴³ Kuhm, *Moderne und Asphalt*, S. 69 bzw. 71.

⁴⁴ Kuhm, *Moderne und Asphalt*, S. 182f.

⁴⁵ Kuhm, *Moderne und Asphalt*, S. 215.

Mobilität dadurch „zu den Elementen“ zählt, „die das Humankapital ausmachen“, wie Foucault bemerkt hat, dann ist man an genau dem Punkt angekommen, an dem Mobilität in die Unfreiheit führt, weil die individuelle Selbstentfaltung und die kollektive Selbstoptimierung zu gesellschaftlichen Zwängen geworden sind.⁴⁶

VI.

„Das Meer“, erklärte Hegel, „gibt uns die Vorstellung des Unbestimmten, Unbeschränkten und Unendlichen, und indem der Mensch sich in diesem Unendlichen fühlt, so ermutigt dies ihn zum Hinaus über das Beschränkte.“ Daß es sich bei dieser Entgrenzung um eine Emanzipation handelt, ist klar. Daß es sich jedoch um eine Emanzipation handelt, die gleich in mehrfacher Hinsicht ambivalent ist, blieb allerdings auch für Hegel unbestritten. „Das Meer“, so Hegel, „lädt den Menschen zur Eroberung, zum Raub, aber ebenso zum Gewinn und zum Erwerbe ein. Das Land, die Talebene fixiert den Menschen an den Boden, er kommt dadurch in eine unendliche Menge von Abhängigkeiten; aber das Meer führt ihn über diese beschränkten Kreise hinaus. Die das Meer befahren, wollen auch gewinnen, erwerben; aber ihr Mittel ist in der Weise verkehrt, daß sie ihr Eigentum und Leben selbst in Gefahr des Verlustes setzen.“ Das Mittel – die Seefahrt – sei nämlich „das Gegenteil dessen, was sie bezwecken“.⁴⁷

Es war Friedrich Nietzsche, der der Ambivalenz der Mobilität, die nicht nur für Hegel und nicht nur im Falle der Seefahrt Gewinne und Verluste fast in eins setzte, eine überbietende Perspektive hinzufügen sollte. „In der Tat, wir Philosophen und ‚freien Geister‘ fühlen uns bei der Nachricht, daß der ‚alte Gott tot‘ ist, wie von einer Morgenröte angestrahlt; unser Herz strömt dabei über von Dankbarkeit, Erstaunen, Ahnung, Erwartung – endlich erscheint uns der Horizont wieder frei, gesetzt selbst, daß er nicht hell ist, endlich dürfen unsere Schiffe wieder auslaufen, auf jede Gefahr hin auslaufen, jedes Wagnis des Erkennenden ist wieder erlaubt, das Meer, *unser* Meer liegt

⁴⁶ Vgl. Michel Foucault: *Geschichte der Gouvernementalität. Bd. II: Die Geburt der Biopolitik*. Frankfurt/Main 2004 (1979), S. 320. Zur Unterscheidung von disziplinärer und kommunikativer Normalisierung vgl. Makropoulos, *Theorie der Massenkultur*, S. 16f., 110f. u. 141f. Zur „Mobilisierung von Menschen für die entgrenzte Arbeit und Arbeitsgesellschaft“, die eine „fundamentale Dialektik der Mobilität“ generiert vgl. G. Günter Voß: „Subjektivierung und Mobilisierung. Und: Was könnte Odysseus zum Thema ‚Mobilität‘ beitragen?“, in: Irene Götz u.a. (Hg.), *Mobilität und Mobilisierung. Arbeit im sozioökonomischen, politischen und kulturellen Wandel*, Frankfurt/Main, New York 2010, S. 95-136, Zit. S. 115f..

⁴⁷ Hegel: *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*, S. 118.

wieder offen da, vielleicht gab es noch niemals ein so ‚offnes Meer‘.“⁴⁸ Aber aller Freiheitsempfase zum Trotz, wirft die Offenheit des Horizonts nach der Freisetzung des Denkens aus seinen Bindungen an jede autoritativ-religiöse Instanz, die noch in ihrer säkularen Gestalt der Einen – und sei es auch kommunikativ normalisierten – Vernunft weiterwirkt, ein ganz neuartiges Problem auf, das im Grunde nicht mehr das Problem einer politisch-sozialen Dialektik von Entgrenzung und Konditionierung, von Selbstentfaltung und Disziplinierung, von technischer Mobilisierung und kommunikativer Normalisierung ist. Unter der Überschrift „im Horizont des Unendlichen“ hat Nietzsche nämlich die Erfahrung des Unendlichen selbst als die eigentliche Bedrohung hervorgehoben, die in der Metapher der nautischen Horizontverschiebung zum Ausdruck kommt: „Wir haben das Land verlassen und sind zu Schiff gegangen! Wir haben die Brücke hinter uns – mehr noch, wir haben das Land hinter uns abgebrochen!“ Aber „der Ozean“, so Nietzsche, der nicht immer „brüllt“, sondern mitunter „wie Seide und Gold und Träumerei der Güte“ daliegt, hält etwas „Furchtbareres“ bereit als Unwetter und Schiffbruch, nämlich „Unendlichkeit. Oh des armen Vogels, der sich frei gefühlt hat und nun an die Wände dieses Käfigs stößt! Wehe, wenn das Land-Heimweh Dich befällt, als ob dort mehr *Freiheit* gewesen wäre – und es gibt kein ‚Land‘ mehr!“⁴⁹

(in: *Blätter für Technikgeschichte*, Hg. vom Technisches Museum Wien, Heft 75/76 (2013/2014) www.technischesmuseum.at/blaetter-fuer-technikgeschichte-themenband-mobilitaet)

⁴⁸ Friedrich Nietzsche. *Die fröhliche Wissenschaft*. Werke, Bd. II. München 1969 (1882), V, 343.

⁴⁹ Nietzsche, *Die fröhliche Wissenschaft*, III, 124.