

Regionale Automobilkulturen zwischen (Re)Produktion und Wandel

Eine kultursensitive Perspektive auf Süddeutschland

Michael Jakob Mögele

Regionale Automobilkulturen zwischen (Re)Produktion und Wandel

Eine kultursensitive Perspektive auf Süddeutschland

Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades
an der Fakultät für Geowissenschaften
der Ludwig-Maximilians-Universität München

Vorgelegt von
Michael Jakob Mögele

München, 04.10.2021

Erstgutachterin: Prof. Dr. Henrike Rau

Zweitgutachter: Prof. Dr. Sven Kesselring

Tag der mündlichen Prüfung: 07.03.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	iv
Abbildungsverzeichnis	vi
Tabellenverzeichnis	vii
Zusammenfassung	viii
Vorwort	x
Danksagung	xi
Kapitel 1 Einleitung	1
1.1. Problemstellung	4
1.2. Erkenntnis- und Forschungsinteresse	4
1.3. Forschungsfragen	5
1.4. Struktur der Arbeit	6
Kapitel 2 Stand der Forschung und Theorie	9
2.1 Bestehende Literatur zu Automobilität, Automobilproduktion und Mobilitätskulturen	9
2.2 Theorie und konzeptioneller Zugang	23
2.3 Zwischenfazit	40
Kapitel 3 Forschungsdesign, Methoden und Materialien	42
3.1. Kultursensitiver Forschungsansatz	42
3.2. Forschungsdesign zur Umsetzung des kultursensitiven Forschungsansatzes	45
3.3. Methodisches Vorgehen	51
Kapitel 4 Die Autokulturlandschaften Bayern & Baden-Württemberg	63
4.1 Die Landeshauptstädte als repräsentative Kulturräume	64
4.2 Das ambivalente Verhältnis zur Automobilität in den Autokulturlandschaften	69
4.3 Institutionalisierte Landespolitik in Bayern und Baden-Württemberg	72
4.4 Die Rechtfertigung der wirtschaftspolitischen Dimension in der Zukunft der Mobilität	81
Kapitel 5 Das Autoland	83
5.1 Bedeutung der Automobilproduktion: Das Herz einer Industriegesellschaft	84
5.2 Bedeutung der Beschäftigung	94
5.3 Bedeutung des Mobilseins: Das Grundbedürfnis eines mobilen Individuums	96
Kapitel 6 Das Mobilitätsland	103
6.1 Bedeutung der Automobilproduktion: Das Herstellen passender Mobilitätsprodukte	104
6.2 Bedeutung der Beschäftigung	109
6.3 Bedeutung des Mobilseins: Das Gemeinwohl eines mobilen Kollektivs	109
Kapitel 7 Das Entschleunigungsland	116
7.1 Bedeutung der Automobilproduktion: Das Problem einer Industriegesellschaft	117
7.2 Bedeutung der Beschäftigung	120

7.3	Bedeutung des Mobilstehens: Bewusste Entscheidung einer individualisierten Gesellschaft	121
Kapitel 8	Mobilitätskultureller Konflikt: Divergenzen & Konvergenzen	124
8.1	Divergenzen zwischen den Mobilitätskulturen	125
8.2	Konvergenzen zwischen den Mobilitätskulturen	127
8.3	Beschäftigung als zentraler Brennpunkt mobilitätskultureller Konflikte	128
8.4	Marginalisierung von alternativen Mobilitätskulturen	133
Kapitel 9	Diskussion der Ergebnisse	134
9.1	Wozu dient Mobilität? Mobilitätskulturen und ihre Perspektiven auf Mobilität	134
9.2	Das gesellschaftliche Modernisierungsprojekt der "produktiven Mobilisierung"	138
9.3	Die kulturelle Bedeutung der Immobilitäten in Autokulturlandschaften	145
9.4	Denkanstoß für Nachhaltige Mobilitätskulturen: Immobilitäten im Fokus	148
9.5	Kritische Reflektion der Methodik und des Forschungsdesigns	154
Kapitel 10	Fazit & Forschungsausblick	157
10.1	Fazit: Kulturkonservierende Politik im Wandel der Autoindustrie	157
10.2	Forschungsausblick	158
	Literaturverzeichnis	161

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusammenhang von produktions- und konsumorientierten Praktiken in Mobilitätskulturen (eigene Darstellung).	31
Abbildung 2: Übersicht zur theoretischen und empirischen Kontrastierung (eigene Darstellung).	48
Abbildung 3: Übersicht über die verwendeten Daten in der Fallstudie (eigene Darstellung).	52
Abbildung 4: Erfassung mobilitätskultureller Spannungsfelder durch inhaltliche und interpretative Kontrastierung und Positionierung von Storylines (eigene Darstellung).	55
Abbildung 5: Überblick über die relevanten Aspekte für die inhaltliche und thematische Strukturierung (eigene Darstellung).	60
Abbildung 6: BMW-Firmensitz mit BMW-Welt (eigene Aufnahme).	64
Abbildung 7: BMW-Welt in München (eigene Aufnahme).	65
Abbildung 8: Audi-Museum in Ingolstadt (eigene Aufnahme).	65
Abbildung 9: Daimler-Firmenzentrale in Stuttgart Untertürkheim (eigene Aufnahme).	66
Abbildung 10: Stuttgarter Hauptbahnhof mit drehendem Mercedes-Stern (eigene Aufnahme).	66
Abbildung 11: Mercedes-Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim (eigene Aufnahme).	66
Abbildung 12: Mercedes-Benz Arena in Stuttgart-Untertürkheim (eigene Aufnahme).	67
Abbildung 13: Porsche-Platz in Stuttgart-Zuffenhausen (eigene Aufnahme).	67
Abbildung 14: Porsche Arena in Stuttgart-Untertürkheim (eigene Aufnahme).	68
Abbildung 15: BMW Produktionsstätte in München nahe der BMW-Firmenzentrale (eigene Aufnahme).	68
Abbildung 16: Plakat zu Feinstaubalarm in Stuttgart (eigene Aufnahme).	70
Abbildung 17: Leuchtanzeige zur Luftreinhaltung in Stuttgart (eigene Aufnahme).	70
Abbildung 18: Die-In der Aktivist*innen von Extinction Rebellion als Protest-Aktion bei BMW-Hauptversammlung (eigene Aufnahme).	71
Abbildung 19: Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe) bei Protest-Aktion in Stuttgart (eigene Aufnahme).	72

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Interviewpartner*innen im Untersuchungsraum Bayern (eigene Darstellung).....	58
Tabelle 2: Interviewpartner*innen im Untersuchungsraum Baden-Württemberg (eigene Darstellung).	58
Tabelle 3: Beschäftigungszahlen im Sektor "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" in den Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg im Zeitraum 2016 bis 2019 (eigene Darstellung basierend auf Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2021; StMWi 2017; 2018; 2019; 2020a).	64
Tabelle 4: Übersicht der Mobilitätskulturen mit Kennzeichnung von Divergenzen und Konvergenzen (eigene Darstellung).	124

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund des sich beschleunigenden Klimawandels und eines wachsenden gesellschaftlichen Verständnisses, dass etablierte Lebensweisen schwerwiegende soziale und ökologische Krisen hervorrufen, erfährt die Idee der „Transformation“ zunehmend Aufmerksamkeit in Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft. Gerade im Bereich Mobilität wird die Notwendigkeit einer grundlegenden und schnellen Kehrtwende zunehmend kontrovers diskutiert. Automobilproduktion und -nutzung sind dabei Paradebeispiele für nicht-nachhaltige Praktiken und Lebensweisen. Debatten um eine tiefgreifende Transformation der deutschen Automobilindustrie nehmen deshalb vermehrt Fahrt auf.

Die vorliegende Arbeit widmet sich der sozialwissenschaftlichen Erforschung mobiler Lebensweisen, mit einem explizit kultursensitiven Blick auf den Wandel der Automobilproduktion in Süddeutschland und der damit verknüpften Transformation der Mobilität. Sie leistet somit einen wichtigen Beitrag zum besseren Verständnis regionaler Mobilitätskulturen als Mobilitätskulturlandschaften. Dabei steht die Stabilität von nicht-nachhaltigen Mobilitätskulturen und besonders die Persistenz von Automobilkulturen im Fokus. Gleichzeitig werden Produktion und Konsum von Mobilität auf innovative Weise konzeptionell zusammengebracht und damit etablierte theoretische Perspektiven auf Mobilitätskulturen erheblich erweitert.

Die symbolischen Eigenschaften und kulturellen Bedeutungen des Autos bzw. des Autofahrens in Deutschland sind bereits wissenschaftlich belegt. Die Rolle der Automobilproduktion für regionale Autokulturlandschaften in Süddeutschland ist hingegen kaum (sozial)wissenschaftlich erforscht. Die Arbeit widmet sich deshalb explizit den kulturellen Verbindungen zwischen Automobilproduktion und -nutzung als feste Bestandteile regionaler Mobilitätskulturen.

Die vorliegende Untersuchung regionaler Autokulturlandschaften nutzt einen kultursensitiven Forschungsansatz, der in einer kritischen diskursorientierten Humangeographie verankert ist. Ein starker Fokus auf Konfliktorientierung und Kontrastierung eignet sich hier besonders, um die Heterogenität und Relationalität kultureller Bedeutungen einzufangen und konfliktreiche sowie marginalisierte Aspekte interpretativ zu erfassen. Eine vergleichende und kontrastierende Einzelfallstudie ermöglicht die kontextsensitive Erforschung des Wandels der Automobilindustrie in zwei Regionen. Die Umsetzung der vergleichenden Fallstudie umfasst einen Mix aus qualitativen Forschungsmethoden, um die konfliktreichen Bedeutungen und Praktiken am empirischen Objekt analytisch sowohl materiell als auch sprachlich zu erfassen und eine dichte Beschreibung von Mobilitätskulturen in den beiden Untersuchungsräumen zu ermöglichen.

Der empirische Teil der Arbeit belegt drei Mobilitätskulturen deren sprachliche und materielle Ausprägungen sowohl Divergenzen als auch Konvergenzen aufweisen. Mobilität ist in allen drei Kulturen wichtig und dient der Erfüllung gesellschaftlicher Ziele. Gleichzeitig bildet Mobilität einen essentiellen Teil des gesamtgesellschaftlichen Modernisierungsprojekts. Bei der Transformation der Automobilindustrie geht es deshalb um weit mehr als nur um die Frage der Antriebstechnologie der Zukunft. Eine Automobilkultur, die Automobilproduktion und individuelle Automobilität haben lange Zeit eine gesellschaftliche Modernisierung mit Beschäftigungswachstum, Mobilitätssteigerung und wirtschaftlichem Wachstum ermöglicht. Es wird deshalb nach einer Fortführung dieses gesellschaftlichen Modernisierungsprojekts in Form einer angepassten Mobilitätskulturlandschaft gesucht. Das Modernisierungsprojekt einer „produktiven Mobilisierung“ steht dabei im Zentrum aktueller und zukünftiger kultureller Auseinandersetzungen. Mobilität wird hier begriffen als ein gesellschaftlicher Prozess, der mobilmacht, beschäftigt und wertschöpfend ist.

Das Thema Beschäftigung bildet einen gut sichtbaren Konfliktherd im Verhältnis der drei Mobilitätskulturen und den daran gekoppelten Vorstellungen von der Transformation der Automobilindustrie. Arbeit bzw. der Erhalt von Arbeitsplätzen bildet ein gewichtiges kulturelles Argument, warum individuelle Mobilität mit dem Auto und Automobilkulturen erhalten werden sollen. Das Thema Beschäftigung kann auch dahingehend als wirkmächtig angesehen werden, dass es alle Mobilitätskulturen in automobilproduzierenden Regionen betrifft und gleichermaßen bedeutungsvoll für Veränderungen der Mobilitätsproduktion und des Mobilitätskonsums ist. Die Dimension der Beschäftigung ist damit keine externe Größe, sondern eng verwoben mit dem Modernisierungsprojekt von Mobilitätskulturen in automobilproduzierenden Regionen. Die Arbeit in der Automobilproduktion steht symbolisch dafür, dass das Modernisierungsprojekt nach wie vor funktioniert und als erhaltenswert angesehen wird, auch von Bevölkerungsteilen, die selbst gar nicht in der Automobilproduktion arbeiten.

Basierend auf dieser empirischen Betrachtung kommt diese Arbeit zu dem Schluss, dass eine grundlegende mobilitätskulturelle Veränderung in Richtung Nachhaltigkeit in diesen Regionen nicht möglich ist, solange der Diskurs der „produktiven Mobilität“ die Zieldimension der Modernisierung von automobilen Gesellschaften darstellt. Die Arbeit stellt hierfür einen Denkanstoß vor, der die Reduktion von Mobilität und die gezielte Förderung von bestimmten Formen der Immobilität in den Fokus eines alternativen Modernisierungsprojekts stellt. Dieses Gedankenexperiment knüpft hier an die derzeitigen Immobilisierungserfahrungen von Gesellschaften in Zeiten der Corona-Pandemie an. Die Reduktion von Mobilität stellt ein großes Potential dar, um die Pfade einer individuellen Automobilität mit ihren negativen sozial-ökologischen Konsequenzen zu verlassen und eine „echte“ Transformation der mobilen Lebensweisen zu ermöglichen.

Vorwort

Wenn man merkt, dass man nicht nur Automobilkulturen erforscht, sondern seit seiner Kindheit in einer Autokulturlandschaft lebt, ist es oft schon zu spät ein anderes Forschungsthema zu wählen – man ist längst mitten drin.

Beim Thema Automobilkulturen denken viele Menschen sofort an das private Auto vor dem Einfamilienhaus. Der Familienvater reinigt am Samstagvormittag den Stolz der Familie – einen Mittelklassewagen. Vielleicht denkt die eine oder andere noch an die tägliche Autofahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen. Das Leitbild einer automobilen Gesellschaft par excellence.

Wenn ich nach meiner dreijährigen Forschungsarbeit zum Thema nun heute an Automobilkulturen denke, kommt mir mein Heimatdorf, meine Kindheit und Jugend in den Kopf. Zu Beginn meiner Dissertation hatte ich ganz andere Gedanken. Ich habe hoffnungsvoll an grundlegende Veränderungen in der Art und Weise wie sich Leute fortbewegen gedacht, die durch Elektromobilität oder neue Geschäftsmodelle der Automobilindustrie und andere Mobilitätsdienstleister gestaltet werden. Wahrscheinlich hatte ich eher Bewegungskulturen als Mobilitätskulturen im Sinn.

Jetzt kommen mir Bewohner*innen aus meinem Dorf in den Sinn, mit denen ich immer recht wenig zu tun hatte. Weil sie nicht auf den gleichen Feiern waren wie ich, sondern schon früh ein Auto gekauft hatten (oder mussten?) und am Wochenende nach der Spätschicht eher im Club feiern waren. Ich bin hingegen mit meinem Freundeskreis zum Lagerfeuer am Fluss geradelt.

Warum erzähle ich das? Warum denke ich jetzt an das Dorf, in dem ich aufgewachsen bin? Das Feiern im Club stellt einen weiteren Teil des automobilen Alltags auf dem Land dar, der mit der Automobilproduktion verbunden ist. Es ist ein automobiler Alltag, der durch die Beschäftigung bei einem nahegelegenen Automobilzulieferer ermöglicht wird – der durch eine Autokulturlandschaft ermöglicht wird. Und auch eine alternative mobile Lebensweise wird sichtbar – die meiner radelnden Freunde und mir. Automobilkulturen, das heißt Alltag mit Autos. Das heißt Autofahren. Das heißt aber auch die tägliche Arbeit in der Herstellung von Autos und Autoteilen.

Wenn ich die Arbeit nochmal schreiben könnte, würde ich mich wahrscheinlich wieder mehr mit den Leuten in meinem Heimatdorf unterhalten und vielleicht zu einer ähnlichen Einsicht kommen, die ich hier erwähnen möchte: Automobilkulturen und deren Beharrungskraft kann man viel besser verstehen, wenn man das Autofahren und das Autobauen zusammendenkt. Es wird aber als junger Doktorand umso schwerer Land zu sehen, wenn man dies macht. Gerade noch bei der Fahrradfahrt von der Wohnung an einer vielbefahrenen Straße Münchens in das außerhalb gelegene Büro über das Autofahren in der Stadt und die negativen Konsequenzen nachgedacht, macht sich ein Gefühl von „Ich weiß, dass ich nicht weiß“ breit.

Automobilkultur ist nämlich auch, wenn man nicht mehr gern sagt, an was man forscht, weil man mehrstündige Diskussionen über Elektroantriebe, Wasserstofftechnologie oder Verbrennungsmotoren vermeiden möchte. Wenn man umzingelt ist von Alltagsexpert*innen im Bereich Automobilität und man schnell das Gefühl bekommt, dass man nicht wirklich Teil der Autokultur(landschaft) ist, weil man sich nicht wirklich für Antriebstechnologien interessiert, selbst gar kein Auto hat und einen eher die Frage umtreibt „Wozu dient Mobilität in einer Automobilkultur eigentlich?“.

Diese Monographie beantwortet diese Frage aus kulturgeographischer Perspektive. Es geht darum besser zu verstehen, worum es sich bei Automobilkulturen dreht und was sich hier denn wandelt oder vielmehr nicht wandelt.

Danksagung

Dass Sie diese Arbeit zu Automobilkulturen in den Händen halten und Sie sich mit mir auf die kulturgeographische Reise begeben können, verdanke ich vor allem meiner Erstbetreuerin Prof. Henrike Rau und meinem Betreuer Prof. Sven Kesselring. Ohne diese beiden Personen wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen und auch die Frage „Wozu dient Mobilität?“ wäre von mir in dieser Form vermutlich nie gestellt worden. Henrike möchte ich ganz besonders dafür danken, dass sie nach meiner Abschlussarbeit über Lobbyismus der Autoindustrie die einzig richtige Frage gestellt hat: willst du wirklich Lehrer für Physik und Geographie werden? Diese Frage kann ich nach wie vor mit einem klaren Nein beantworten. Danke Henrike, dass du mich in den Forschungsbereich geschubst und mich für diese intellektuelle Reise motiviert hast.

Großer Dank gilt auch meinen Kolleg*innen im mobil.LAB (Anthony, Cat, David, Dominic, Eriketti, Helen, Julie, Luca, Tobias), die mehr als nur Kolleg*innen sind. Hier ist eine echte Freundschaft entstanden, die genährt wurde von einem gemeinsamen Forschungsinteresse und einer einmaligen Gelegenheit, dies in Form eines interdisziplinären Promotionskollegs verfolgen zu dürfen. Hier möchte ich auch explizit Prof. Sven Kesselring danken, dass er mich für eine Bewerbung am mobil.LAB ermutigt hat. Auch hier ist über die letzten Jahre eine enge Verbindung entstanden, sei es bei „Kamingesprächen“, Workshops mit der mobilities-Familie oder gemeinsamen Retreats in Ramsau. Auch möchte ich mich bei Prof. Gebhard Wulfhorst dafür bedanken, dass er dieses Promotionskolleg mitermöglicht hat und uns eine kritische Forschungsumgebung bereitet hat. Ohne die Unterstützung der TUM und dem Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung wären wir wahrscheinlich ohne Laptops und Büros auf der Straße gelandet. Ich möchte mich ebenso bei der Hans-Böckler-Stiftung für die finanzielle und auch ideelle Förderung bedanken. Ohne die HBS wäre ich auch sicher nicht mit so vielen liebenswerten und kritischen Köpfen in Kontakt gekommen.

Es schlagen zwei Herzen in meiner Forscherbrust. Deshalb geht auch hier ein Dank an meine Kolleg*innen und Freunde (Annika, Anne, Antje, Eoin, Jimmy, Jedel, Julian, Moni, Thomas) an der Lehr- und Forschungseinheit Mensch-Umwelt-Beziehungen der LMU. Vielen Dank für die schöne Zeit, die gemeinsame Lehre, das Feiern und die Jim-Tonics.

Auch möchte ich mich bei Kathrin bedanken. Dass du mich ein großes Stück durch die persönlichen Höhen und Tiefen während meiner Forschungsarbeit begleitet hast. Du hättest die Arbeit sicherlich klarer und pragmatischer schreiben können als ich es je gekonnt hätte.

Dank geht an meine Eltern Anton und Barbara, die mir all das hier ermöglicht haben. Auch meinen Brüdern Andreas, Bernhard und Georg möchte ich danken. Meine Familie hat mir über all die Jahre gezeigt, dass man für Politik nur einen gemeinsamen Tisch braucht und dass Politisieren oftmals nur aus dem Willen des Politisierens geschieht. Ein großes Dankschön geht hier auch an Karin für das Korrekturlesen.

Zu allerletzt verfluche ich an dieser Stelle insgeheim den Linksverkehr, auch wenn er in dieser Arbeit sonst an keiner Stelle explizit vorkommen wird. Ich denke dabei fest an Lari. Ohne dieses dunkle Kapitel meines Lebens wäre ich wahrscheinlich niemals so unterbewusst emotional, hadernd und hartnäckig motiviert in einer Dissertation über Automobilkulturen gewesen.

Kapitel 1 Einleitung

Vor dem Hintergrund des sich beschleunigenden Klimawandels und eines zunehmenden gesellschaftlichen Verständnisses, dass über einen langen Zeitraum etablierte Lebensweisen nicht mehr hinnehmbare gesamtgesellschaftliche Krisensituationen hervorrufen, manifestiert sich nicht nur in wissenschaftlichen Bereichen der Diskurs der „Transformation“. Es ist vielmehr von einer anstehenden „Großen Transformation“ die Rede, welche in allen gesellschaftlichen Bereichen nötig ist (WBGU 2011). Die Begrifflichkeit der Transformation wird dabei als eine Art „neue kritische Orthodoxie“ zur Krisenbewältigung dargestellt (Brand 2016).

Auch im gesellschaftlichen Bereich der Mobilität zeigt sich dieser Glaube an die Transformation als eine Möglichkeit der grundlegenden Kehrtwende, um die Krise der Mobilität abzuwenden. Die Disruption derzeitiger gesellschaftlicher Strukturen sowie die Transformation ganzer Wirtschaftszweige wie der Automobilproduktion werden als Lösungsansätze angeführt. In der Umsetzung verfolgt diese Sehnsucht nach grundlegendem Mobilitätswandel jedoch oftmals Perspektiven eines „Schritt für Schritt“-Managens eines gesellschaftlichen Prozesses in die mobile Zukunft.

Auf politischer Ebene manifestiert sich diese Sehnsucht nach umfassender Veränderung in Form von internationalen Abkommen, wie dem Pariser Abkommen oder den Zielvereinbarungen für eine nachhaltige Entwicklung der UN. Diese internationalen Abkommen führen auf europäischer Ebene zur Einführung allgemein geltender Maßnahmen wie beispielsweise CO₂-Emissionsgrenzwerten für PKWs und deren kontinuierlichen Weiterentwicklung, um die Pariser Klimaziele zu erreichen und eine globale Erwärmung unter 2 Grad Celsius zu gewährleisten. Der Klimawandel und die damit verbundenen Maßnahmen zum globalen Klimaschutz stehen hierbei sinnbildlich für die Krise der Nicht-Nachhaltigkeit, welche eine gesamtgesellschaftliche Transformation nötig macht. Diese Transformation wird oftmals im Nachhaltigkeitsdiskurs auf die Abkehr von fossilen Energieressourcen hin zu erneuerbaren Energieformen vereinfacht. Dies gilt auch für den Verkehrssektor, wo (analog zur „Energiewende“) von einer „Verkehrswende“ gesprochen wird. Im wissenschaftlichen Kontext wird dabei schon seit einiger Zeit von einem Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität gesprochen (z.B. Banister 2008; Givoni & Banister 2013; Hopkins & Higham 2016). In diesem Zusammenhang sehen einige Autoren einen Wandel zu einer „Post-Car Society“ (Dennis & Urry 2009) als radikale, aber notwendige Lösung an und fordern neben der Abkehr von fossilen Brennstoffen im Verkehrssektor auch einen strukturellen Wandel der Mobilität. Denn Verhaltensänderungen auf individueller Ebene und technologische Verbesserungen allein können das dominante sozio-technische System der fossil betriebenen Automobilität angesichts seiner tief verwurzelten kulturellen und symbolischen Dimensionen nicht transformieren

(Manderscheid 2014; Miller 2001; Sachs 1984; Sheller 2004; Urry 2004). Stattdessen ist ein tiefgreifender Wandel in der Art und Weise, wie Mobilität gedacht und praktiziert wird, erforderlich (Kesselring & Wulforth 2016).

Im Diskurs des Mobilitätswandels und der (gesamt)gesellschaftlichen Transformation nimmt auch die Debatte um die Transformation der deutschen Automobilindustrie zunehmend Fahrt auf. Für diesen Veränderungsdruck und die gefühlte Krise dieses bedeutenden Wirtschaftssektors gibt es zahlreiche Gründe: Digitalisierung, Klimaschutz, verstopfte Städte, globaler Wettbewerb, gesellschaftlicher Wandel, neue Mobilitätsdienstleister, Tesla, China, Handelskonflikte, Dieselskandal.

Hierbei vereinen sich im Transformationsdiskurs mindestens zwei Argumentationslinien, weshalb sich die Automobilindustrie in Deutschland verändern muss. Die negativen Konsequenzen des Verkehrs (z.B. Emissionen, Stau etc.) aus der fossilbetriebenen Automobilität werden einerseits als „Transformationsnotwendigkeit“ (Rammler 2017) angeführt. Andererseits werden generelle Megatrends wie Digitalisierung, Automatisierung, Urbanisierung, Entkarbonisierung oder auch Globalisierung angeführt, die auf die Branche wirken und eine Transformation notwendig machen.

Derzeit vereinen sich also lang bestehende autokritische Diskurse, die schon spätestens seit den 70er-Jahren in Deutschland bestehen und schon damals die negativen Konsequenzen der Automobilität als Notwendigkeit zur Veränderung formulierten (Canzler & Knie 1994; Dollinger 1972; Sachs 1983; 1984), mit Diskursen, welche generelle ‚Megatrends‘ als Anlass nehmen, das Geschäftsmodell Automobil zu verändern und die Automobilbranche so umzugestalten, damit diese auch in Zukunft mit neuen (auto)mobilen Geschäftsmodellen bestehen kann (Diez 2018; Dudenhöffer 2016).

Der offiziell präsentierte Konsens in Deutschland erwartet, dass die Automobilindustrie sich wandeln muss, um auch in Zukunft globale Leitindustrie zu bleiben und Anbieter klimaneutraler Mobilität zu werden. Diese Vision für die Zukunft der Automobilindustrie deutet darauf hin, dass deren Umsetzung in die Praxis primär als Aufgabe der Industriepolitik und Wirtschaft gesehen wird.

Die Frage, warum ausgerechnet die Automobilindustrie und die automobilproduzierenden Regionen Deutschlands die Mobilität von morgen gewährleisten sollen, und vor allem wie das angegangen werden soll, stellt sich – zumindest vordergründig – nicht. Es scheint vollkommen „normal“ und indiskutabel, dass dies aus industriepolitischer Sicht der Fall sein sollte. Aber warum sollte gerade der Industriesektor, der die ‚Automobilität von Gestern und Heute‘ produziert (hat), nun auch die Mobilität der Zukunft bereitstellen? Diese Frage ist besonders aus Sicht einer kritischen sozialwissenschaftlichen

Transformations- und Nachhaltigkeitsforschung relevant. Denn anhaltend hohe Treibhausgasemissionen und steigende Personenkilometer pro Kopf im Verkehrssektor¹ zeigen, dass dieser Bereich das „Sorgenkind der Klimapolitik“ darstellt (Haas & Richter 2020) und sich im deutschen Kontext explizit ein „automobiles Dilemma“ (Gössling & Metzler 2017) in der Klimapolitik abzeichnet. Dieser wissenschaftliche und auch politische Fokus auf die klimapolitische Dimension hinsichtlich des Veränderungsdrucks des Verkehrssektors ist nachvollziehbar. Andererseits wird die wirtschaftspolitische Dimension des Verkehrssektors wissenschaftlich nur selten hinterfragt beziehungsweise von politischen Institutionen nach wie vor aus dem Blickwinkel der ökologischen Modernisierung gesehen. Letztere Perspektive suggeriert, dass ein innovations- und technologiegetriebener und auf Effizienz ausgerichteter Wandel innerhalb der existierenden modernen Gesellschaftsstrukturen möglich ist. Eine Win-Win-Situation für Ökologie und (Mobilitäts-)Wirtschaft scheint möglich und daher auch politisch nötig. Ein Beispiel hierfür ist der kürzlich eingeführte Europäische Green Deal für eine nachhaltige EU-Wirtschaft (Europäische Kommission 2021). Blühdorn (2020) benennt das Phänomen des anhaltenden Nicht-Veränderns von Lebensweisen trotz oftmals bindenden Vereinbarungen und möglichem Willen zum Wandel in der sozial-ökologischen Transformation einer Gesellschaft als „Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit“.

Der Verkehrssektor und die Automobilproduktion sind dabei Paradebeispiele für einen anhaltend nicht-nachhaltigen gesellschaftlichen Bereich, indem sich die imperiale mobile Lebensweise westlicher Gesellschaften widerspiegelt (Brand & Wissen 2017). Die „erklärungsbedürftige Stabilität des Produktes Automobil“ (Canzler 1996, S. 13) und der Automobilität im Allgemeinen zeigt sich seit mehreren Jahrzehnten kultur- und sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung und auch noch heute. Trotz teils optimistischer Hinweise auf ein unaufhaltbares digitales Zeitalter der Mobilität(en) sowie dem einhergehenden Bedeutungsverlust des individuell genutzten Automobils (Canzler & Knie 2016) zeigt sich dennoch ein Stocken in der Verkehrswende und symbolisiert damit die Persistenz der hegemonialen Automobilität in Gesellschaften. Die Transformation der Mobilität ist zwar sprachlich im vollen Gange, was sich in meist technologischen Diskussionen über Lösungen wie Flugtaxis, urbanen Seilbahnen, autonomes Fahren, Elektromobilität und alternative Antriebslösungen zeigt. Politische Diskussionen über Tempolimits auf deutschen Straßen, Fahrverbote in Innenstädten, Pop-Up Radwege und auch Proteste von Aktivist*innen gegen die dominierende Automobilität zeigen auf, dass es alternative Sichtweisen auf Mobilität und Anstrengungen zur Veränderung des Bestehenden gibt. Doch die praktizierte Abkehr

¹ Als guter Überblick dient hierzu die Ausführung zum Transportsektor des zuletzt veröffentlichten IPCC-Berichts (Sims et al. 2014).

von der hegemonialen nicht-nachhaltigen automobilen Lebensweise als Automobilkultur, welche Produktion *und* Konsum von Automobilität beinhaltet, und ein damit verbundener Wandel hin zu alternativen mobilen Lebensweisen als Mobilitätskulturen ist weiterhin nicht in Sicht.

1.1. Problemstellung

Daraus ergibt sich folgende Problemstellung: Die Verkehrswende in Deutschland und die damit verbundene Transformation der vorherrschenden Automobilität stocken, obwohl diese dringend nötig sind.

Die Mobilitätsforschung ist in der Lage die Stabilität der Automobilität zu beschreiben, eine tiefergehende Erklärung der übermäßigen Änderungsresistenz bleibt jedoch lückenhaft. Der Kern des Problems stellt hier der offensichtliche gesellschaftliche sowie wissenschaftliche Fokus für das Automobil selbst dar. Es zeigt sich hierbei, dass zwar eine Abkehr vom individuell genutzten Fahrzeug mit Verbrennungsmotor als Statussymbol hin zu einem in ein Mobilitätssystem intermodal eingebundenen, geteilten Fahrzeug als Gebrauchsgegenstand die wissenschaftliche (Wunsch-)Vorstellung für eine zukünftig nachhaltigere Mobilität ist. Dies zeichnet sich jedoch in derzeitigen Lebensweisen nicht in diesem Maße ab. Die alternativ präsentierten „neuen“ Mobilitätskulturen sind nach wie vor fixiert auf den gesellschaftlichen Mobilitätskonsum, dem oftmals beschriebenen „Mobil Sein“. Dabei wird jedoch in keiner Weise die damit verbundene Bereitstellung von Mobilität in Bereichen wie der Automobilproduktion berücksichtigt, die zweifellos Teil des „Mobil Machens“ und deren (Nicht-)Transformation ist. Damit verlieren diese ausführungsorientierten Beschreibungen von mobilen Lebensweisen das Erklärungspotential für die in besonderem Maße nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit derzeitiger Mobilitätskulturen, das sich in der stockenden Verkehrswende vor allem im deutschen Kontext äußert.

1.2. Erkenntnis- und Forschungsinteresse

Die vorliegende Arbeit widmet sich der Betrachtung von Mobilitätskulturen als mobile Lebensweisen mit einem explizit kulturellen Fokus auf den Wandel der Automobilproduktion und der Transformation der Mobilität, um die erklärungsbedürftige Stabilität der derzeitigen nicht-nachhaltigen Mobilitätskulturen besser zu verstehen. Damit liegt das Erkenntnisinteresse auf dem besseren Verständnis der Stabilität von hegemonialen Mobilitätskulturen.

Die Arbeit beschäftigt sich mit der Gewinnung an Erkenntnis darüber, wie es sein kann, dass sich seit der Massenmotorisierung mit Automobilen so wenig getan hat und eine Verkehrswende seit Jahren diskutiert aber nicht realisiert wird – obwohl wissenschaftlich bekannt bzw. gesellschaftlich (an)erkannt ist, dass die heute vorherrschende fossil betriebene Fortbewegung sowie deren industrielle Produktion in diesem Maße nicht-nachhaltig ist. Diese Arbeit widmet sich dem aktiven kulturellen „lock-

in“ der Autoabhängigkeit in Produktion und Konsum und der daran gekoppelten problemhaften Persistenz von hegemonialen Mobilitätskulturen. Hierbei leitet die Frage „Wozu dient Mobilität?“ den gesamten Erkenntnisprozess, um besser zu verstehen, was das derzeitige Hegemonieprojekt von Mobilitätskulturen ist.

Das mobilitätskulturelle Erkenntnisinteresse wird hierbei in ein Forschungsinteresse an industriepolitischen Bereichen hinsichtlich des Wandels der Automobilindustrie und -produktion gelegt, um besser zu verstehen „wie viel Mobilitätskultur“ in scheinbar rein industriepolitischen Vorgängen enthalten ist. Dies knüpft hiermit an derzeit aufkommende Ansätze in der kritischen Transformationsforschung und einer Fokussierung auf die Analyse von industriepolitischen Prozessen an, welche dabei „helfen die Stabilität und Pfadabhängigkeit des Automobilen Regimes zu erklären“ (Pichler et al. 2021, S. 147, Übersetzung M.M.)

Hierbei verlässt die vorliegende Arbeit die Pfade der Erkenntnisgewinnung über das Mobilitätsein mit dem Auto und den expliziten Blick in Kulturen rund um das „Auto“ und „Autofahren“ und dessen bedeutungsvollen und symbolischen Eigenschaften. Es wird stattdessen auf die „Liebe zur Automobilproduktion“² in *Autokulturlandschaften* in Süddeutschland geblickt. Die Automobilproduktion steht kulturell in direkter Beziehung zu den vorher genannten Aspekten des Mobilitätseins. Das heißt, dass das politische Festhalten an der Liebe zur bzw. regionalen Abhängigkeit von Automobilproduktion nicht losgelöst vom Mobilitätsein einer automobilproduzierenden Gesellschaft gesehen werden kann, sondern als ein fester Bestandteil regionaler Mobilitätskulturen.

Diese Arbeit leistet einen Beitrag zum besseren sozialwissenschaftlichen Verständnis regionaler Mobilitätskulturen als Mobilitätskulturlandschaften, welches Produktion und Konsum und daran gekoppelte (Alltags)Praktiken verbindet und damit etablierte Perspektiven auf Mobilitätskulturen erheblich erweitert.

1.3. Forschungsfragen

Mit dieser kulturellen Perspektive auf die Automobilproduktion und die Transformation der Mobilität ergeben sich Forschungsfragen, die vor allem kultureller statt industrieller und technologischer Natur sind:

1. Wie steht die Automobilproduktion mit Mobilitätskulturen in Beziehung?
2. Welche Mobilitätskulturen werden im Diskurs der Transformation der Automobilindustrie (re)produziert und welche marginalisiert/ausgeschlossen?
 - a. Welche Mobilitätskulturen sind im Diskurs beobachtbar?
 - b. Welche mobilitätskulturellen Konflikte sind im Diskurs auszumachen?

² In Anlehnung an den Buchtitel *Die Liebe zum Automobil* (Sachs 1984).

Die Arbeit beschränkt sich bei der Beantwortung der Forschungsfragen auf die Betrachtung von industriepolitischen Initiativen zum Wandel der Automobilindustrie in den automobilproduzierenden Regionen Bayern und Baden-Württemberg als Autokulturlandschaften Deutschlands. Dieser Fokus auf politische Initiativen als empirischer Forschungsgegenstand wird gewählt, um zu verstehen wie Mobilitätskulturen in der Industriepolitik und somit auch außerhalb der etablierten Bereiche wie der Stadt-/Verkehrsplanung, Verkehrspolitik oder auch Klimapolitik derzeit (re)produziert werden.

Damit werden Erkenntnisse darüber erlangt, wie die Automobilproduktion mit Mobilitätskulturen in Verbindung steht. Darauf aufbauend wird untersucht, welche tieferliegenden gesellschaftlichen Bedeutungen von Mobilität im Diskurs auftauchen, wenn die Bereitstellung und Ausführung von Mobilität in automobilproduzierenden Regionen Deutschlands gemeinsam betrachtet wird. Damit soll besser verstanden werden, wie die Bereitstellung von Mobilität und somit die produktionsorientierten Bereiche von Mobilitätskulturen aktiv an der (Re)Produktion von Mobilitätskulturen beteiligt ist und wie dies das gesellschaftlich mögliche Veränderungspotential von Mobilitätskulturen prägt.

Um die übergeordnete Forschungsfrage 2 zu beantworten wird weiter gefragt, welche Mobilitätskulturen im Diskurs repräsentiert werden und welche mobilitätskulturellen Konflikte sich ergeben und wie mit diesen praktisch umgegangen wird. Dabei besteht das Interesse daran zu untersuchen, wie eine derzeitig institutionalisierte industriepolitische Herangehensweise in den Regionen mit dem mobilitätskulturellen Spannungsfeld umgeht und damit den *Prozess der (Re)Produktion von Mobilitätskulturen in Diskursen* besser zu verstehen.

1.4. Struktur der Arbeit

Kapitel 2 präsentiert im Anschluss an die heranführende Einleitung den Stand der bestehenden Forschung und die theoretische Ausrichtung der Arbeit. Dabei wird in Kapitel 2.1 einerseits die bestehende Literatur zu Automobilität, Automobilproduktion und Mobilitätskulturen vorgestellt. Anschließend wird sich andererseits mit der derzeitigen Forschung zu Mobilitätskulturen auseinandergesetzt. In Kapitel 2.2 wird anschließend die theoretische Ausrichtung der Arbeit dargestellt. Zunächst geschieht eine Vorstellung des ‚mobilities Paradigmas‘ in den Sozialwissenschaften und der sich daraus ergebenden Perspektive auf Mobilitäten und Immobilitäten als grundlegend für Gesellschaften. Darauf aufbauend wird aufgezeigt, dass eine Konzeptualisierung von Mobilitätskulturen zielführend für die Erforschung von (Im)Mobilitäten mit einem spezifischen Fokus auf die kulturtheoretische Verknüpfung von Produktion und Konsum von Mobilität ist. Die Konzeption der Mobilitätskulturen wird dabei theoretisch erheblich erweitert, um die Reproduktion und beharrenden Kräfte in gesellschaftlichen Veränderungsprozessen besser zu verstehen und die Automobilproduktion und -industrie adäquat in Mobilitätskulturen zu integrieren. Die in diesem Kapitel geleistete theoretische Neudefinition von Mobilitätskulturen strukturiert die empirische Auswertung dieser Arbeit.

Kapitel 3 stellt den in dieser Arbeit entwickelten Forschungsansatz, das Forschungsdesign und die hierfür verwendeten Methoden und Materialien vor. In Kapitel 3.1. wird der kultursensitive Forschungsansatz beschrieben, der sich in einer diskursorientierten Humangeographie verortet. Dieser interpretative Ansatz basiert auf einer verstehenden sozialwissenschaftlichen Tradition. Dabei wird die Konfliktorientierung und Kontrastierung in den Mittelpunkt des Ansatzes gestellt, um der Heterogenität und Relationalität von kulturellen Bedeutungen Rechnung zu tragen sowie zu ermöglichen, konfliktreiche und marginalisierte Aspekte des Diskurses interpretativ erfassen zu können.

Das hierfür entwickelte Forschungsdesign zur Umsetzung des kultursensitiven Forschungsansatzes wird in Kapitel 3.2. ausgeführt. Das Forschungsdesign wird als kritisch vergleichende und kontrastierende Einzelfallstudie konzipiert, die Kontextsensitivität bei der Erforschung des Falls „Wandel der Automobilindustrie“ in zwei politischen Kulturräumen ermöglicht. Es wird eine kriterienbasierte Selektion der Untersuchungsräume Bayern und Baden-Württemberg als automobilproduzierende Regionen vorgenommen.

Das Vorgehen zur Erforschung und Analyse von konfliktreichen Mobilitätskulturen in regionalen Kontexten wird in dieser Arbeit mit Hilfe einer Weiterentwicklung des Storyline-Analysekonzepts realisiert und in Kapitel 3.3. ausgeführt. Für die methodische Umsetzung der Analyse wird sich einem Methodenmix aus qualitativen Forschungsmethoden bedient. Dabei werden Methoden der Inhaltlichen Dokumentenanalyse, Problemzentrierte Interviews und Teilnehmende Beobachtung explizit miteinander verschränkt. Die anschließenden Kapitel 4 bis 8 präsentieren den empirischen Ergebnisteil der vorliegenden Forschungsarbeit.

Kapitel 4 stellt dabei den Startpunkt der empirischen Arbeit dar. In diesem Kapitel offenbart sich die stark kulturräumliche Verankerung der Automobilproduktion in den Untersuchungsregionen und zeigt, dass diese als Autokulturlandschaften gesehen werden können. Die Autokulturlandschaften werden hier detailliert beschrieben und die institutionalisierte Landespolitik und ihr Umgang mit der Automobilproduktion in politischen Initiativen explizit betrachtet. Diese politischen Initiativen werden als empirischer Fokus für die Untersuchung von konfliktreichen Mobilitätskulturen in den Autokulturlandschaften genommen. Drei konfliktreiche Mobilitätskulturen können hier typologisiert werden.

In Kapitel 5-7 werden die drei Storylines der Mobilitätskulturen Autoland, Mobilitätsland und Entschleunigungsland auf ihre sprachlichen und praktisch beobachtbaren Dimensionen hinsichtlich der Bedeutung der Autoproduktion, dem Mobilsein und der Beschäftigung in der Automobilproduktion analysiert. Jedes Kapitel legt dabei die Ergebnisse der Analyse der einzelnen Mobilitätskulturen dar.

Kapitel 8 beschreibt die Divergenzen und Konvergenzen zwischen den drei Mobilitätskulturen, die sich in der Zusammenschau interpretativ herausarbeiten lassen. Ausgehend davon wird in diesem Kapitel dargestellt, dass die Thematik der Beschäftigung in der Automobilindustrie ein Brennpunkt im Konflikt zwischen den Mobilitätskulturen beschreibt. Anhand von sprachlichen Positionierungen wird dabei klar, dass Alternativen zur derzeitigen dominanten Mobilitätskultur aufgrund der Bedeutung der Beschäftigung in der Automobilproduktion im Diskurs teilweise marginalisiert werden.

In Kapitel 9 werden die empirischen Ergebnisse aus den Fallstudien mit Rückgriff auf bestehende Literatur diskutiert. Kapitel 9.1 diskutiert die verschiedenen Perspektiven der drei Mobilitätskulturen auf Mobilität. Das darauf aufbauende Kapitel 9.2 legt das hegemoniale Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ offen, welches in den Autokulturlandschaften repräsentiert wird. Hierbei wird die Automobilproduktion als Form einer kulturellen Verankerung und Immobilität diskutiert und Beschäftigung als Teil der aktiven Infrastrukturen von Mobilitätskulturen besprochen. Kapitel 9.3 legt die Rolle von Immobilitäten in Mobilitätskulturen dar. In Kapitel 9.4 wird dies weitergeführt und mündet in einem Denkanstoß für Nachhaltige Mobilitätskulturen. Dabei wird sich auf Immobilitäten fokussiert und stellt anhand der derzeitigen Corona-Pandemie das Potential der Immobilitäten für einen grundlegenden kulturellen Mobilitätswandel dar. Abschließend wird in Kapitel 9.5 eine kritische Reflexion des methodischen Vorgehens der Arbeit vorgenommen.

Kapitel 10 stellt das Fazit und den Forschungsausblick der Arbeit vor. In dem Kapitel 10.1 wird herausgestellt, dass die Autokulturlandschaften in der Weiterführung einer „produktiven Mobilisierung“ politisch verhaftet sind. Die kulturkonservierende Ausrichtung auf dieses Modernisierungsprojekt (re)produziert damit nicht-nachhaltige (Auto-)Mobilitätskulturen. Dies behindert einen Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität. Die Aushandlung der Zukunft der Automobilindustrie steht stellvertretend für eine Aushandlung der Mobilitätskulturen automobiler Gesellschaftsformen und muss deshalb auch explizit gesellschaftspolitisch und nicht nur industriepolitisch angegangen werden. Ein alternativer Denkanstoß für ein Modernisierungsprojekt, das auf eine Reduktion von Distanz ausgerichtet ist, zeigt hier Potential für einen „echten“ kulturellen Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur.

Kapitel 10.2 zeigt abschließend neue Forschungsperspektiven in Mobilitätskulturlandschaften auf, die einerseits Möglichkeiten zur kritischen Beforschung des aufkommenden Fahrradland-Diskurses in Deutschland betreffen. Andererseits werden erste Anstöße zur weiteren Beforschung der Persistenz von Automobilität gegeben mit einem Augenmerk auf mögliche Bereiche der sozial-ökologischen Transformation der Mobilität in ländlichen Regionen.

Kapitel 2 Stand der Forschung und Theorie

Um der theoretischen Ausrichtung der vorliegenden Arbeit auf Mobilitätskulturen und der Automobilproduktion näher zu kommen, bedarf es zunächst einer Auseinandersetzung mit der bestehenden Literatur zu Automobilität, der Automobilproduktion/-industrie und Mobilitätskulturen.

Das Forschungsgebiet der Automobilität und der Automobilproduktion hat in den Sozialwissenschaften Tradition. Die derzeitig bestehende Literatur wird dahingehend beleuchtet, wie hier die Automobilität im Zusammenhang mit der Automobilproduktion steht. Dabei wird keine systematische Literaturübersicht präsentiert, sondern herausgearbeitet, wie beide Themengebiete miteinander in Verbindung stehen. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die kulturelle Dimension der Automobilproduktion in der Literatur gelegt.

2.1 Bestehende Literatur zu Automobilität, Automobilproduktion und Mobilitätskulturen

Noch bevor wörtlich vom „Konzept Automobilität“ (Canzler & Knie 1994, S. 74) als eine automobilzentrierte Mobilität gesprochen wird, lässt sich in der Literatur feststellen, dass Gesellschaften als Autogesellschaften (Dollinger 1972), „car-centered society“ (Sachs 1983) oder „auto-mobile Gesellschaft“ (Sachs 1987) beschrieben werden. Dabei wird das Sinnbild eines guten Lebens mit dem Automobil und der individuellen Mobilität mit dem privaten PKW kulturell verknüpft.

Automobilität und Automobilismus

Dabei spielt das Auto als rein technisches Objekt weniger eine Rolle als dessen gesellschaftliche Bedeutung. Diese wird seit mehreren Jahrzehnten in sozialwissenschaftlicher Forschung betrachtet (Burkart 1994; Sachs 1983; 1984; Urry 2004). Es wird hervorgehoben, dass das Auto mit kulturellen Werten verknüpft ist und einen Wertekomplex „Automobilismus“³ bedient, der mit der modernen gesellschaftlichen Lebensform (dis)harmonisch⁴ resoniert. Das Automobil steht also mit den Werten wie

³ Der Begriff des Automobilismus als „Wertekomplex, dem eine Lebensform entspricht“ setzte sich in der deutschsprachigen Mobilitätsliteratur zunächst durch, wobei im neueren Sprachgebrauch meist von „Automobilität“, z.B. in Canzler (2012) gesprochen wird. Vgl. hierzu auch die Nutzung des Begriffs (Auto-)Mobilität bei Brunnengräber & Haas (2020). Die Begrifflichkeiten unterscheiden sich jedoch konzeptionell nicht (signifikant) und der sprachliche Wandel ist eher auf die einflussreiche Publikation „The ‚System‘ of Automobility“ von Urry (2004) und der Übersetzung des englischen Begriffs „Automobility“ in Automobilität zurückzuführen.

⁴ Diese Begrifflichkeit beschreibt, dass konfliktreiche Bedeutungen von Mobilität in Teilen der modernen Gesellschaft vorliegen, die jedoch in der dominanten, autozentrierten Gesellschaftsstruktur, wenn auch mit „Zähneknirschen“, leben *müssen*.

Individualität, Mobilität und sozialer Integration in gegenseitiger Verbindung. Das Automobil verkörpert und (re)produziert dabei eine vorherrschende Lebensform moderner Gesellschaften. Das Auto wird als Kulturgut gesehen (Schmidt 2018).

„Das Auto, wie jede Einführung eines neuen technischen Systems, traf auf bereits existierende kulturelle Werte, Bedürfnisse und soziale Praktiken, an die seine Nutzung angepaßt werden konnte. Ein Bedarf war also da. Mit der Einführung wurden aber auch neue kulturelle Nutzungsmöglichkeiten entdeckt und erfunden. Die Technik wurde genutzt zur Verstärkung kultureller Werte, insbesondere Individualität und Mobilität, die in ein neues Wertmuster zusammenfließen, das ich Automobilismus nennen möchte. Darunter verstehe ich einen Wertkomplex, dem eine Lebensform entspricht, die durch soziale Beweglichkeit und individual-motorisierte Fortbewegungsmöglichkeit gekennzeichnet ist. Automobilismus bezeichnet die Nutzung des Automobils als Notwendigkeit, nicht in einem instrumentell-technischen Sinn, sondern im Sinne der Konformität mit einer Lebensweise. Das Auto ist nicht nur Transportmittel, technisches Gerät, Artefakt, das man benutzt zum Zweck sozialer Handlungen; das Auto ist selbst Bestandteil einer Lebensweise“ (Burkart 1994, S. 220).

Was durchaus auffallend ist, dass der Automobilismus bei Burkart (1994) als ein „sozio-kulturelle[s] Phänomen“ (ebd. S. 216) bezeichnet wird. Urry (2004) hingegen spricht von einem selbst-expandierenden und selbstproduzierenden, autopoietischen System (also selbst-erhaltenden System im Luhmann'schen Sinne), das aus 6 Komponenten besteht (wobei die dominante Kultur eine Komponente davon ist), die im Zusammenspiel das System reproduzieren. Hier zeichnen sich verschiedene Zugänge zum Thema Automobilität ab, ein kultursoziologischer bei Burkart und eine systemtheoretische Beschreibung bei Urry. Die relativ stabile Verankerung des Automobilismus in Gesellschaften (vor allem in Staaten des Globalen Nordens) ist den Beschreibungen dennoch gemein.

Einerseits wird hier gezeigt, dass der Automobilismus kein schon immer dagewesenes Phänomen darstellt und sich zuerst gesellschaftlich behaupten und kulturell verankern musste (siehe beispielsweise Sachs (1984) für einen historischen Abriss in Deutschland sowie Canzler (1996) für eine Art Weiterführung der wissenschaftlichen Beobachtung zum Automobilen Leitbild von Wolfgang Sachs). Auf der anderen Seite wird schon seit der Beschreibung der kulturellen Bedeutung des Autos für Gesellschaften wie bei Sachs (1983) konstatiert, dass sich ein gesellschaftlicher Wandel hin zu einer „low-energy society“ und möglicherweise „low-speed society“ abzeichnet. Dies wird als eine Zeit „After the Car“ und einer damit verbundenen „Post-Car Society“ (vgl. Dennis & Urry 2009) beschrieben. Dieses sich wandelnde Verhältnis von Gesellschaft und Mobilität wird oftmals mit einer „gewünschten“ nächsten gesellschaftlichen Moderne, die auf einem System der Mobilitäten anstatt dem System Automobilität basieren soll, charakterisiert (Kesselring 2020). Diese Darstellungen gehen aber explizit nicht davon

aus, dass Automobilität komplett verschwindet, sondern eher eine untergeordnete oder andere Rolle einnehmen wird (siehe Dissertation von Luca Nitschke (2020b) und seine Argumentation, dass nicht-kommerzielles Car-Sharing als Mobilität außerhalb vom Kapitalismus ein „Re-Embedding“ der Automobilität in ein System ermöglichen kann, das sozio-ökologische Aspekte berücksichtigt).

Die Herstellung des Kulturguts wird in den konzeptionellen Beschreibungen der Automobilität immer wieder gestreift, aber oftmals nicht tiefgehend betrachtet. Die Produktion des Automobils wird beispielsweise in der Beschreibung des Automobilismus von Burkart (1994) in einer Fußnote honoriert, findet aber in seiner eigentlichen kultursoziologischen Betrachtung keine Beachtung, da der Automobilindustrie und –herstellung eine rein wirtschaftliche Bedeutung zugeteilt wird. Er schreibt hierzu:

*Es gibt eine Fülle von Literatur über das Auto, insbesondere natürlich im Zusammenhang mit Verkehrs- und Stadtplanung, Ökologie und Zivilisationskritik, Verkehrspsychologie, Verkehrssicherheitsforschung; mit all diesen Fragen werde ich mich nicht beschäftigen, **ebenso wenig mit Problemen der Automobilindustrie und der wirtschaftlichen Bedeutung des Autos. Gewiß kann die Bedeutung des Automobils soziologisch nicht umfassend erklärt werden, wenn man ökonomische Bedingungen vernachlässigt.** (...) Der Schwerpunkt dieses Aufsatzes ist kultursoziologisch“ (S. 216, Hervorhebung M.M.).*

Im Gegensatz dazu verweist Urry (2004) in seinen Ausführungen zu den konstituierenden Komponenten des Systems Automobilität durchaus auf die Herstellung des Automobils, welche von industriellen Sektoren und ikonischen Unternehmen des Kapitalismus des 20. Jahrhunderts praktiziert wird. Zudem wird ein übermäßig mächtiger Komplex aus verbundenen Bereichen wie Straßenbau, Kraftstoffherstellung, Werkstätten, Verkaufsinfrastruktur bis hin zu Freizeiteinrichtungen und Stadtentwicklung beschrieben, der sich für die Bereitstellung der Automobilität etabliert hat. Auch der hierfür benötigte und explizit mit der Herstellung von Fahrzeugen verbundene Ressourcenverbrauch wird hervorgehoben. Auffallend ist dennoch, dass zwar die Herstellung des Automobils und der damit verbundene Komplex im System Automobilität im Zusammenspiel mit der Komponente „*dominant culture that sustains major discourses of what constitutes the good life, what is necessary for an appropriate citizenship of mobility and which provides potent literary and artistic images and symbols*“ (ebd. S. 26) steht, dadurch jedoch konzeptionell in zwei separate Aspekte des Systems getrennt wird.

In diesen Konzeptionen zu Automobilismus und Automobilität zeichnet sich ab, dass hierbei primär das kulturelle Verhältnis zwischen Automobil und Gesellschaft herangezogen wird, um autozentrierte Gesellschaftsformen zu beschreiben und nicht das kulturelle Zusammenspiel zwischen Automobilproduktion und Gesellschaft.

Automobilität in der Transitionsforschung

Expliziter wird die konzeptionelle Dichotomie zwischen Automobilkultur und Automobilproduktion in der Beschreibung des sozio-technischen Systems „Automobilität“ aus der Perspektive der Transitionsforschung. Auch hier wird das System aus einer Kombination von Komponenten beschrieben, wobei Industrie und Kultur zwei Komponenten davon darstellen. Die Transitionsforschung legt dabei einen Forschungsfokus auf Innovationen, Veränderungen und Transformationen von sozio-technischen Systemen wie dem „auto-mobility system“ (Geels 2012). Ein Großteil der Literatur aus der Transitions- und Transformationsforschung, der sich mit Automobilität befasst, bezieht sich dabei auf die von Geels (2002) entwickelte Multi-Level-Perspektive (MLP). Diese Heuristik wird bei den wissenschaftlichen Beschreibungen von „automobility regimes“ (Geels 2012) oder „automobile regimes“ (Cohen 2012) als relativ stabile automobil-zentrierte und -abhängige sozio-technische Systeme und deren (Nicht-)Veränderungen herangezogen.

Wenige Beiträge befassen sich dabei mit der derzeitigen Automobilproduktion selbst und den daraus entstehenden Hindernissen in sozio-technischen Transitionen (Orsato & Wells 2007a; 2007b; Wells & Nieuwenhuis 2012; Wells et al. 2011). Orsato & Wells (2007b) argumentieren, dass ökologisch-orientierte Veränderungen, die von der Automobilindustrie angeboten werden, lediglich Anpassungen des Bestehenden hervorbringen werden und das System nicht radikal ändern. Hierzu ist eine grundlegende Veränderung der Institutionen des sozio-technischen Kontexts der Automobilindustrie nötig und das Veränderungspotential wird *außerhalb* der eigentlichen Automobilproduktion gesehen.

*These incremental advances, however, represent the last gasp of an outdated technological option, which may eventually be replaced by ones capable of significantly increasing the energy efficiency of vehicles, as well as reducing their environmental impact. The market successes of more environmentally sound vehicles require more than technological ingenuity; it requires the reformation of the institutions compounding the **automobile field** – socio-technical context of the automobile industry (Orsato & Wells 2007b, S. 1005, Hervorhebung im Original).*

Der explizite Forschungsfokus auf die Automobilindustrie und die Automobilproduktion selbst bleibt in der Transitionsforschung jedoch die Ausnahme. Vielmehr wird die abgeleitete Sichtweise auf die Automobilindustrie als etablierter Akteur, der an der Stabilität des sozio-technischen Systems interessiert ist, in die Beschreibung des sozio-technischen Systems Automobilität seitens der Transitionsforschung mit aufgenommen. Auf der einen Seite wird das etablierte Regime von Nischen-Akteuren und damit verbundenen Innovationen herausgefordert (Geels 2012). Auf der anderen Seite wird auf den Veränderungsdruck auf die automobil-zentrierten Systeme hingewiesen, der etablierte Akteure wie die Automobilindustrie herausfordern und ein Potential für eine nachhaltigere Gesellschaft bedeuten (Cohen 2012).

Im Kontrast zu Betrachtungen der Automobilindustrie als etablierte Akteure auf Regime-Level oder neuer herausfordernder Akteure wie Unternehmen auf Nischen-Level, verweisen Berggren et al. (2015) am Beispiel der Nutzfahrzeugindustrie darauf, dass auch etablierte Unternehmen auf beiden Ebenen aktiv sind und konzentrieren sich auf die Interaktion zwischen Nische und Regime. Hier beschreiben sie, wie technologische Strategien der etablierten Akteure auf Regime-Ebene in Nischen (oder umgekehrt) umgesetzt werden, und lehnen die dominante Sichtweise der MLP ab, dass hauptsächlich Nischen als Treiber für innovative Lösungen fungieren und die Stabilität von Regimen in Frage stellen. Die Autoren argumentieren für die Ansicht, dass auch etablierte Regime-Akteure aktiv sind und Innovationen in Nischen steuern können.

In die gleiche Richtung argumentieren Späth et al. (2016) und lehnen die Vorstellung ab, dass Regimeakteure vor allem von Nischen und der Landschaftsebene beeinflusst werden. Dabei wird die diskursive Handlungsmacht etablierter Regimeakteure wie der Automobilindustrie auf Regime- sowie Nischenebene hervorgehoben. Es wird aufgezeigt, dass es der Automobilindustrie möglich ist, Diskurse wie ‚Nachhaltige Mobilität‘ in politischen Prozessen umzuformulieren, so dass diese als Elektromobilität mit individuell genutzten Fahrzeugen geframed werden, mit ihren Geschäftsmodellen und Partikularinteressen konform werden und damit bestimmte potentiell nachhaltigere Alternativen im Prozess aktiv absorbieren können.

Auch Hoffmann et al. (2017) nehmen eine Erweiterung der MLP um politikwissenschaftliche Ansätze aus der Governance-Literatur vor, um den empirischen Fokus weg von Veränderungen des automobilen Regimes durch Nischen-Innovationen zu lenken. Sie führen hierzu den Ansatz der "multi-level governance of socio-technical regimes" ein, um Diskontinuität im Wandel sozio-technischer Systeme zu beschreiben. Hiermit verweisen sie auf die Destabilisierung des Regimes mittels bewusster Governance-Prozesse auf diversen politischen Ebenen, die die Automobilität herausfordern. Dabei beschreiben die Autoren, dass das automobile Regime teilweise durch politische Maßnahmen von aktiven Akteuren, beispielsweise auf EU-Ebene, eingeschränkt und verändert werden kann. Gleichzeitig wird das Regime nicht grundlegend herausgefordert und verändert, was von den Autoren auf politische Aktivitäten der Regime-Akteure zurückgeführt wird, wie beispielsweise Lobbyismus-Tätigkeiten der Automobilindustrie oder der technischen Anpassung von bestehenden Antriebstechnologien, welche das automobile System an sich nicht verändern. Darüber hinaus wird der nationale Rückhalt für das bestehende automobile Regime von Nationen wie Deutschland oder Frankreich angeführt, welche mit und für ihren führenden Wirtschaftssektor Lobbyarbeit betreiben. Hier beziehen sie sich direkt auf Wells und Nieuwenhuis (2012), die darauf hinweisen, dass diese Art von Stabilität zu „transition failure“ also einem Scheitern des automobilen Regimes an der Veränderung führen könnte.

Somit wird auch in diesem Bereich der Literatur die Automobilindustrie dominant als ein *aktiv handelnder Akteur* im sozio-technischen System dargestellt, jedoch selten die Automobilproduktion explizit in die Betrachtungen mit aufgenommen (Berggren et al. 2015; Orsato & Wells 2007a; 2007b; Wells et al. 2011).

Die Automobilindustrie in politikwissenschaftlicher Forschung als Wirtschaftssektor

Die Abkehr von einem Fokus auf Nischen-Innovationen als Treiber von Veränderung in sozio-technischen Systemen hin zu einem Fokus auf politische Aktivitäten zeigt sich ebenso in neuerer sozial-ökologischer Transformationsforschung, die Industriepolitik und Veränderungen der Automobilindustrie als Forschungsgegenstand untersuchen. Empirisch wird sich dabei mit industriepolitischen Maßnahmen als „meso-level policies“ beschäftigt, welche als Bindeglied zwischen individuellen Verhaltensentscheidungen und strukturellen Transformationspfaden gesehen werden und potentiell das bestehende automobiler Regime und nicht-nachhaltige, jedoch hoch profitable Sektoren wie den Automobilsektor verändern können (Pichler et al. 2021). Hierbei zeigt sich ein wissenschaftliches Augenmerk auf die Automobilindustrie als einen *relativ passiven Wirtschaftssektor*, der durch industriepolitische Maßnahmen von weiteren Akteuren des sozio-technischen Systems aktiv konserviert, modernisiert oder transformiert werden kann. Derzeitige industriepolitische Maßnahmen der EU verändern das sozio-technische System dabei bestenfalls im Sinne einer ökologischen Modernisierung (ebd.).

Die Automobilindustrie wird explizit auch in politikwissenschaftlichen Bereichen wie der Verkehrspolitik in Konzeptionen der politischen Einflussnahme betrachtet. Dabei wird die Automobilbranche als ein wirtschaftlicher Akteur gesehen, der Partikularinteressen mittels Praktiken des Lobbyismus in politische Prozesse einbringt (Schwedes 2021; Schwedes et al. 2015). Die Automobilindustrie wird hier als ein *lobbyierender Akteur* untersucht, der auf verschiedenen politischen Ebenen Entscheidungen beeinflusst, wie beispielsweise die Aushandlung von CO₂-Grenzwerten. „(...) [Die] Automobilindustrie, welche sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene starken Einfluss ausübt und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung behindert (...), verfügt (...) gegenüber den konkurrierenden zivilgesellschaftlichen Interessenvertretern (...) über weitaus größere Einflussmöglichkeiten“ (Schwedes et al. 2015, S. 146). Dabei werden Einflussmöglichkeiten der Automobilindustrie dargestellt, wie die Einbindung von Interessensverbänden (z.B. der Verband Europäischer Automobilhersteller (ACEA)) in den Prozess der CO₂-Grenzwertsetzung auf EU-Ebene, beispielsweise durch eine freiwillige Selbstverpflichtung zur Senkung der Emissionen. „Durch die von der Kommission vorangetriebene Einbindung des ACEA konnte der Verband auf höchster europäischer Ebene und zugleich formellem Weg seine Interessen formulieren“ (ebd. S. 152f.). Die Einbindung des Interessensverbands wird hier beschrieben als

eine Möglichkeit der Automobilindustrie, politische Prozesse mitzubestimmen ohne adäquate Einbindung von anderen Interessenvertreter*innen wie Umweltorganisationen. Die Ausführungen von Schwedes et al. (2015) zeigen dabei auf, dass hier die Automobilindustrie oftmals durch übergeordnete Interessensverbände vertreten werden, also als eine Art *lobbyierender Akteurskomplex* auftritt, der politische Positionen und Einschätzungen im Sinne ihrer Interessen beeinflusst. Darüber hinaus kann diese Interessensvertretung in Prozessen genauso über Politiker*innen und Bundesregierung bewerkstelligt werden. Beispielsweise wird beschrieben, wie „ (...) die Automobilindustrie somit ihre Forderungen über die Bundesregierung (...)“ (ebd. S. 156) in die EU-Verordnung zu CO₂-Grenzwerten einbringen konnte.

Eine ähnliche Sichtweise auf die Automobilindustrie als aktiver Akteur in bundespolitischen Initiativen findet sich auch bei Richter & Haas (2020). In dieser Forschung werden Konflikte im Diskurs der Elektromobilität aufgezeigt. Das Ersetzen von fossil betriebenen Fahrzeugen im Mobilitätssystem durch elektrisch betriebene Fahrzeuge wird hier als ein Prozess der ökologischen Modernisierung beschrieben, der Konflikte hervorruft. Akteure wie die Automobilindustrie versuchen eine ökologische Modernisierung zu verhindern. Andererseits sprechen sich andere Akteure dafür aus, das Mobilitätssystem grundlegend zu verändern und über eine ökologische Modernisierung durch Elektroautos hinauszugehen. Richter & Haas (2020) zeigen dabei auf, dass diese transformativen Positionen durch aktiven Lobbyismus von automobilorientierten Akteuren und bestehende Machstrukturen marginalisiert werden.

Dabei wird ersichtlich, dass die Automobilindustrie oftmals als ein lobbyierender Akteur in verschiedenen Ausprägungen gesehen wird, die jedoch gemein haben, dass „Pro-Car-Interessen“ (Mögele 2016) in politische Prozesse eingebracht werden. *Die* Automobilindustrie wird dabei tendenziell mit diesen automobilzentrierten Partikularinteressen gleichgesetzt, egal wie und von wem die Interessen vorgebracht und in den Prozess eingebracht werden.

Die Herstellung von Automobilen und die Automobilproduktion im engeren Sinne wird in den (verkehrs)politikwissenschaftlichen Betrachtungen meist nur am Rande gestreift. Beispielsweise wenn von einer benötigten nachhaltigen Verkehrsentwicklung gesprochen wird, für die eine Veränderung des Fahrzeugantriebs nicht ausreicht. Denn „[e]rst wenn das Elektrofahrzeug in ressourcenschonende Produktionskreisläufe integriert und in neue Nutzungskonzepte eingebunden ist, wird es einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten“ (Schwedes et al. 2015, S. 164). Hier wird ersichtlich, dass die Automobilproduktion in verkehrspolitischer Forschung pragmatisch betrachtet wird und die funktionale Ebene der Herstellung von Fahrzeugen und beispielsweise der damit verbundene Ressourcenverbrauch kritisch betrachtet wird. Schwedes (2021) geht bei seinen Ausführungen zu einer Öffentlichen Mobilität, die sich am Gemeinwohl der Gesellschaft orientiert, nun auch explizit auf die

Automobilproduktion ein. Die Automobilproduktion wird hier als Teil der Öffentlichen Mobilität gesehen. Damit wird aufgezeigt, dass eine verkehrspolitische Ausrichtung am Gemeinwohl einer Gesellschaft auch Implikationen für die Automobilproduktion mit sich zieht und diese dementsprechend ausgerichtet werden muss.

Einer polit-ökonomischen Herangehensweise folgend, und komplementär zu den holistischen Beschreibungen inspiriert von der MLP in der Transformationsforschung, zeigt sich in neuerer Literatur eine Sichtweise auf die Automobilindustrie als aktiver Teilaspekt polit-ökonomischer Bereitstellungssysteme (engl. *systems of provision*), welche der Autoabhängigkeit in einem „car-dependent transport system“ (Mattioli et al. 2020) zugrunde liegen und damit für die Stabilität des Systems zuständig ist. Dabei wird ein explizites Augenmerk auf die derzeitige Wirtschaftsweise der Automobilindustrie hinsichtlich Dimensionen wie ökonomischer Wichtigkeit, Kapitalintensität der Automobilproduktion, geringer Gewinnspannen und Produktportfolio gelegt, welche die Autoabhängigkeit beeinflussen und stabilisieren. Ausgehend von der Konzeption der Automobilindustrie als Teil des Bereitstellungssystems der Automobilität wird angeführt, „(...) that it is the automobile industry as a whole that should be seen as unsustainable, rather than specific products or technologies as is often claimed“ (ebd. S. 5). Hiermit zeichnet sich in dieser holistischen Betrachtungsweise eine Verschiebung des Forschungsfokus weg vom Produkt Automobil hin zu einer kritischen Auseinandersetzung mit der industriellen Automobilproduktion als Prozess.

Automobilität in der Techniksoziologie

In techniksoziologischen Betrachtungen der Automobilgesellschaft, vor allem im deutschen Forschungskontext, wird das Verhältnis von Technologien und Gesellschaft hinsichtlich der Automobilität beforscht. Dabei wird ein spezielles Augenmerk auf die Vergesellschaftung von technischen Artefakten gelegt. Hier zeigt sich ein explizites Interesse an der Entwicklung von Antriebstechnologien im Automobilbau aus einem sozialwissenschaftlichen Blickwinkel. Beispielsweise beschäftigt man sich mit der Automobilindustrie und der Entwicklung von Technologien wie der Dieselsechnologie und alternativen Antrieben im Kontext des Motorenbaus aus einem soziologischen Blickwinkel (Knie 1991; 2002). Diese Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Technikgeneseforschung widmen sich dem Motorenbau und der Rolle der Automobilindustrie in der Entwicklung von Technologien wie der Dieselsechnologie. Dabei wird sozialwissenschaftlich nachgezeichnet, wie sich die Dieselsechnologie als Stand der Technik institutionalisiert und gegen alternative fossilbetriebenen Antriebstechnologien im Motorenbau durchsetzt (Knie 1991; 2002). Es wird auf die Tätigkeit des Motorenbaus geblickt und sich die Bedeutung des Stands der Technik als institutionalisierter Wissensbestand vorgenommen, um zu verstehen, weshalb bestehende Antriebstechnologien beispielsweise weitergeführt und andere alternative Technologien

in der Automobilproduktion nicht eingeführt werden, obwohl neue Lösungen aufgrund von gesellschaftlicher Kritik nötig wären.

Neben dem Forschungsfokus auf die Technologieentwicklung und dem Stand der Technik in der Tätigkeit des Motorenbaus widmet sich Canzler (1996) ebenso der Entstehung und Stabilität des automobilen Leitbilds rund um das technische Artefakt des Automobils. Trotzdem wird auch in der techniksoziologischen Sichtweise und Beschreibung des Leitbilds der „Rennreiselimousine“ (Canzler & Knie 1994) die Automobilproduktion nicht in dieses Leitbild mit aufgenommen, sich auf die Vergesellschaftung des Produkts Automobil selbst beschränkt und die gesellschaftliche Bedeutung der Herstellung des Automobils als extern dazu gesehen. Die Bedeutung der Automobilindustrie wird bei der Beschreibung der deutschen Automobilgesellschaft auch hier symbolisch mit der „ökonomischen Bedeutung der Automobilindustrie“ (ebd. S. 26) betitelt. Es wird jedoch durchaus eine gesellschaftlich kritische Bedeutung angeführt und eine Abhängigkeit von der Automobilindustrie vor allem in automobilproduzierenden Regionen dargestellt.

„Unbestritten ist die Automobilindustrie eine Branche mit großer wirtschaftlicher und damit gesellschaftlicher Bedeutung. In der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland gewann die Autoindustrie in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg einen zunehmend wichtigeren Status. Kein anderer Wirtschaftszweig in der Bundesrepublik dürfte eine vergleichbare öffentliche Aufmerksamkeit genießen wie die Autoindustrie. Längst zur Schlüsselindustrie avanciert, droht die Branche mit dem beliebtesten Konsumgut sogar überschätzt zu werden. Nicht nur das Produkt Automobil wird vielfach wie ein Fetisch behandelt, auch die im Rampenlicht stehende Autoindustrie erscheint oft sankrosankt. Voller Stolz und zugleich etwas ängstlich wird in der öffentlichen Diskussion auf die große Zahl gutbezahlter Arbeitsplätze und auf die beeindruckende Gehaltssumme in der Branche hingewiesen (...).“ (Canzler & Knie 1994, S. 26).

Auch in neueren Veröffentlichungen von Canzler & Knie spielt die Automobilindustrie durchaus eine Rolle (siehe Canzler & Knie 2018), jedoch nicht als expliziter Teil des Automobilismus selbst, sondern als bedeutungsvolle Wirtschaftsstruktur, die diesen ermöglicht.

Neuere techniksoziologische Veröffentlichungen aus den Science and Technology Studies (STS) widmen sich der Herausforderung des automobilen Leitbildes durch die Elektrifizierung des Verkehrssystems (Wentland 2017). Hierbei werden Neuformulierungen und Visionen des soziotechnischen Bildes rund um das Automobil vorgestellt, die aufgrund der Elektrifizierung des Verkehrssystems, welche von Akteuren formuliert werden und teilweise im Konflikt zum derzeitig dominanten Automobilen Leitbild

stehen. Die Automobilproduktion spielt hierbei weniger eine Rolle als das generelle Bild der Automobilität und die Re-Artikulation des automobilen Leitbilds durch verschiedene Akteure in Deutschland, inklusive der Automobilindustrie. Der Automobilindustrie wird auch hier eine wirtschaftliche Bedeutung zugeschrieben bis hin zu einer zentralen Bedeutung für das Wirtschaftsmodell Deutschlands als „core of the nation’s economy for almost a century“ (ebd. S. 138).

Als Zwischenfazit lässt sich hier feststellen, dass die bis hierher präsentierte Literatur einen starken Fokus auf die Beschreibung der Automobilität und die involvierten Akteure im automobilen System legt. Die verschiedenen Dimensionen des Akteurs Automobilindustrie in systemischen und politischen (Veränderungs)Prozessen werden zwar hervorgehoben, jedoch die Automobilproduktion oftmals nur am Rande gestreift und auch die Automobilproduktion und -industrie konzeptionell von der kulturellen Dimension der Automobilität separiert.

Die Automobilproduktion als expliziter Gegenstand industrie- und arbeitssoziologischer Arbeiten

In Bereichen der Industrie- und Arbeitssoziologie wird die Automobilproduktion seit einigen Jahrzehnten als konkreter Forschungsgegenstand aus verschiedenen Blickwinkeln intensiv beforscht. Hier lassen sich detaillierte ethnographische Beschreibungen des Arbeitens am Fließband in der Automobilproduktion für Unternehmen wie beispielsweise Ford inklusive der Beschreibung von Machtverhältnissen, Konflikten und Gewerkschaften bei der Automobilarbeit finden (Beynon 1984; Darlington 1994). Aber auch die Auswirkungen spezieller technologischer Entwicklungen auf Produktionsprozesse, wie beispielsweise des Einsatzes von Robotern und Automatisierungstechnik in der Automobilproduktion finden dabei Beachtung, bis hin zu Untersuchungen des Einflusses von Globalisierung und Unternehmensführung auf Beschäftigungsverhältnisse in der Automobilindustrie (Haipeter et al. 2012).

Vor allem im Kontakt mit älterer arbeitssoziologischer Literatur wird ersichtlich, dass hier die Automobilproduktion selbst im Fokus der Untersuchung steht. Denn die fordistische Weise der Automobilproduktion und Arbeitsorganisation, die eng mit dem Modell der Massenproduktion verknüpft ist, wird zwar auch für gesamtgesellschaftlich-makroökonomische Theorien herangezogen, in denen „Fordismus“ als „eine bestimmte Phase der Entwicklung kapitalistischer Gesellschaftsformationen und eine bestimmte Konfiguration politischer und ökonomischer Systemausprägung“ (Jürgens et al. 1989, S. 4) verstanden und somit als Inbegriff von modernen Industriegesellschaften gesehen wird (Schmidt 2017). Jedoch wird sich konzeptionell in den arbeitssoziologischen Betrachtungen, beispielsweise von Jürgens et al. (1989), davon abgegrenzt und die Begrifflichkeit des Fordismus „auf betrieblich-produktionspolitische Fragestellungen“ (ebd. S. 4) beschränkt. Dies wird auch bei den durchaus sehr detaillierten und umfangreichen ethnographischen Studien zum Arbeitsalltag in den Automobilfabriken

deutlich (Beynon 1984; Darlington 1994), die sich auf die explizite Tätigkeit und den Alltag in der Fabrik fokussieren.

Die Automobilproduktion und die „Automobilarbeit“ (Jürgens et al. 1989) sind der eigentliche arbeitssoziologische Untersuchungsgegenstand, um die soziale Organisation von Produktions- und Arbeitsprozessen zu untersuchen. Beispielsweise werden die daraus entstehenden Risiken und Chancen für Arbeitnehmer*innen betrachtet, die durch Umstrukturierungen und Rationalisierungsstrategien der Produktionsprozesse entstehen (Jürgens 1988). Der Fokus auf die Veränderung von Produktionssystemen und der Produktionsarbeit in der Automobilindustrie zeigt sich nach wie vor auch in neuerer arbeitssoziologischer Literatur (Krzywdzinski et al. 2015) mit besonderem Fokus auf Automation, Digitalisierung und Industrie 4.0 in Produktionsprozessen und resultierenden beschäftigungspolitischen Veränderungen (Krzywdzinski 2017; 2021).

Davon abweichend wird in neueren Arbeiten die gegenwärtige Automobilproduktion zunehmend *im Kontext* eines sozial-ökologischen Mobilitätskonflikts betrachtet und als empirische Möglichkeit verstanden, den sozial-ökologischen Transformationskonflikt derzeitiger Gesellschaften zu betrachten (siehe hierzu Beiträge in Dörre et al. 2020). Dabei wird die Automobilproduktion als ein krisenbehafteter Industriezweig betrachtet und als Repräsentation einer gesamtgesellschaftlichen Krise verstanden: „[h]inter der Zukunft von Kohle und Auto verbirgt sich ein Großkonflikt um Zukunftsgesellschaften, deren Produktionsweisen und Lebensstile Nachhaltigkeitskriterien genügen“ (ebd. S. 21). Hierbei werden beispielsweise die Wahrnehmungen der Beschäftigten in der Auto- und Zulieferindustrie in Thüringen empirisch erhoben und wie sich dabei der Veränderungsdruck bei den Beschäftigten manifestiert.

Es lässt sich am vorgestellten Stand der Forschung zur Automobilität, Automobilproduktion/-industrie zusammenfassend feststellen, dass hierzu durchaus intensiv sozialwissenschaftlich geforscht wurde. Es herrscht dabei eine wissenschaftliche Sichtweise vor, welche die Automobilindustrie als einen relevanten Akteur in derzeitigen Betrachtungen und Analysen automobilzentrierter Mobilitätssysteme und sozio-technischer Systeme beschreibt, der an der Stabilität dieser Systeme beteiligt ist. Die Automobilindustrie ist hierbei

- ein *politischer Akteur*, der aktiv für bestimmte wirtschaftliche Eigeninteressen lobbyiert,
- ein *wirtschaftlicher Sektor*, auf den politische Maßnahmen, andere Akteure und gesellschaftliche Veränderungen einwirken,
- ein *technologischer Akteur*, der Technologien und Produkte entwickelt,
- ein *produzierendes Unternehmen*, in dem Automobile produziert werden und Beschäftigte arbeiten.

Die Automobilproduktion als Prozess spielt in der arbeitssoziologischen Forschung eine bedeutende Rolle als Forschungsgegenstand. Die arbeitssoziologischen Betrachtungen ermöglichen einen detaillierten Blick auf die Automobilarbeit von der konfliktreichen Arbeit in der Automobilfabrik bis hin zu globalen Veränderungen der Organisation der Arbeits- und Produktionsprozesse und daraus resultierenden Veränderungen für die Arbeitnehmer*innen. Hier zeigt sich, dass in der Produktion von Automobilen eine spezifische Art der Herstellung, also bestimmte „Kulturen“ praktiziert werden. Die Autoproduktion ist bedeutungsvoll für die Beschäftigten und Produktionskulturen (als bedeutungsvolle Art und Weise wie Automobile alltäglich produziert werden) können sich für die Unternehmen und Beschäftigten verändern.

Der Stand der sozialwissenschaftlichen Forschung zeigt jedoch auch, dass man sich relativ unabhängig voneinander mit (Nicht-)Veränderungen zweier sozio-technischer Systeme der Automobilproduktion und dem sozio-technischen System „Automobilität“ wissenschaftlich beschäftigt. Es wird so gut wie keine Verknüpfung von Automobilarbeit und Automobilität vorgenommen. In neuerer arbeitssoziologischer Literatur zeigt sich jedoch eine Abkehr von der thematischen Fokussierung auf den Produktionsprozess an sich hin zu einer Öffnung der Betrachtungsweise der Automobilproduktion in Relation zum gesamtgesellschaftlichen Mobilitätskonflikts, beispielsweise bei Dörre et al. (2020). Dieser Perspektivenwechsel deutet sich auch außerhalb der Arbeitssoziologie an, wie in einem jüngst erschienenen Beitrag von Canzler & Knie (2021), die hier die Automobilindustrie „als Teil eines vergangenen Gesellschaftsentwurfs“ bezeichnen.

Anschließend an den ersten Teil der derzeitigen Forschung zu Automobilität und Automobilproduktion wird sich nun einem daran anknüpfenden Forschungsbereich der Mobilitätskulturen gewidmet. Dieser Bereich hebt sich von den vorwiegend systemischen Beschreibungen von Automobilität ab, in denen der kulturelle Aspekt einen Teilbereich darstellt. Hier wird sich nun explizit mit den alltäglichen Mobilitätskulturen von Gesellschaften auseinandergesetzt und die kulturelle Dimension rückt in den Vordergrund.

Mobilitätskulturen in der Mobilitätsforschung

Die begriffliche Verwendung von „Kultur“ in der Mobilitätsforschung und ihre Rolle in der Erklärung von gesellschaftlichen Phänomenen gestaltet sich jedoch durchaus divers. Kultur, Mobilitätskultur, Kulturen der Mobilität sind zwar in den Fokus sozialwissenschaftlicher Betrachtungen und des mobilen Alltags von Gesellschaften (Tully & Baier 2006) gerückt, jedoch bleibt es oftmals unklar was hiermit konzeptionell und praktisch gemeint ist. Diese diverse Auslegung des Kulturbegriffs und seiner Bedeutung stellt ein prominentes und generelles Phänomen in den Sozialwissenschaften dar (für einen detaillierten Überblick über die verschiedenen Lesarten des Kulturbegriffs siehe Reckwitz 2008).

Die in der Literatur diskutierten Konzepte zu Mobilitätskultur(en) betonen in der Regel die Rolle gesellschaftlicher Normen und Konventionen in Bezug auf Mobilität. Mobilitätskulturen werden dabei häufig als spezifische Lösungsansätze für Alltagsprobleme gesehen, die die Bewegung von Personen und/oder Gütern erfordern (vgl. Rau 2008). Bestehende empirische Arbeiten zu Mobilitätskulturen reichen von der Erforschung von Autokulturen bis hin zu Untersuchungen zu urbanen Mobilitäts(sub)kulturen und erfassen mit Mobilität verbundene Bedeutungen, Emotionen und gesellschaftliche Normen (z.B. Aldred & Jungnickel 2014; Fincham 2007; Klinger et al. 2013). Die Ursprünge des Begriffs "Mobilitätskulturen" gehen auf Arbeiten von Ole B. Jensen zurück, der "flows of meanings" und "mobility codes" herausarbeitet, die mit städtischer Mobilität verbunden sind und von ihr (re)produziert werden (Jensen 2006; 2009). Gleichzeitig haben John Urrys bahnbrechende Bemühungen, Systemdenken und kultursensible Formen der Sozialforschung miteinander zu verbinden und Gesellschaften als eine Reihe von Mobilitäten neu zu konzeptualisieren, einen entscheidenden Einfluss auf die entstehenden Arbeiten zu Mobilitätskulturen ausgeübt.

Trotz der relativen Neuheit kultureller Ansätze in der Mobilitätsforschung gibt es dabei bereits erhebliche Unterschiede in der Art und Weise, wie (Mobilitäts-)Kulturen konzeptualisiert und qualitativ sowie quantitativ empirisch erfasst werden können. Diese reichen von Kultur als externen Aspekt in sozio-technischen Beschreibungen von Automobilität wie vorher im Text beschrieben (siehe z.B. Geels 2012) bis hin zu holistischen Betrachtungen von mobilen Gesellschaften in Anlehnung an Sheller & Urry (2006). Generell zeigen sich in der Literatur mindestens drei zentrale Denkstränge bezüglich Mobilitätskulturen (vgl. Mögele & Rau 2020).

Ein erster Denkstrang konzentriert sich auf die Frage, wie zukünftige Mobilitätskulturen sein sollten. Hier werden derzeit dominierende und auf individuelle Automobilität ausgerichtete Mobilitätskulturen und resultierende Konsequenzen (z.B. verkehrliche Auswirkungen, Ressourcenverbrauch, ungleicher Zugang zu Mobilität von verschiedenen Bevölkerungsschichten) als normativer Anstoß genommen, um einen Paradigmenwechsel weg von fossil betriebenen Automobilkulturen hin zu "neuen", postfossilen Mobilitätskulturen zu fordern (Keichel & Schwedes 2013; Rammler 2009; 2017). Dazu gehören Forderungen nach einem Wandel der derzeitigen Mobilitätskulturen, um eine kohlenstoffarme Post-Auto-Gesellschaft mit einer nachhaltigeren Mobilität zu erreichen (Beyazit 2013).

Der zweite Literaturbereich vergleicht verschiedene Formen der Alltagsmobilität, die oft empirisch durch Clusteranalysen von Datensätzen identifiziert werden, die auf verschiedenen sozialen, geographischen oder administrativen Ebenen erhoben wurden. Ein Fokus besteht hier auf Veränderungen des Mobilitätsverhaltens von Personengruppen. In diesem Bereich dominieren groß angelegte quantitative Arbeiten (Götz et al. 2016; Klinger 2017). Genauer gesagt gibt es Studien, die Mobilitätskulturen verschiedener Städte (Institute for Mobility Research (ifmo) 2013; Klinger et al. 2013; Wulfhorst et al.

2013) und Länder der Europäischen Union (EU) vergleichen (Haustein & Nielsen 2016). Andere Studien untersuchen Veränderungen im Mobilitätsverhalten von Menschen, die sich zwischen urbanen Mobilitätskulturen bewegen (Klinger 2017; Klinger & Lanzendorf 2016).

Es zeichnet sich in diesem Bereich der Erforschung von Mobilitätskulturen ab, dass zwar der vorherrschende räumliche, politische oder materiell beobachtbare Kontext mit in die Beschreibung der Mobilitätskulturen einbezogen wird, z.B. das Angebot an fahrrad- und autobezogenen Unternehmen in Branchenverzeichnissen von Untersuchungsgebieten als Teil der Verkehrsinfrastruktur (Klinger et al. 2013). Die kulturellen Bedeutungen der Infrastrukturen werden jedoch nicht als aktiver Teil der Mobilitätskulturen betrachtet. Der Fokus liegt auf der Beschreibung des spezifischen Mobilseins von Menschen als Mobilitätskulturen. Obwohl sie hauptsächlich empirisch ausgerichtet sind, gibt es in diesem Literaturbereich auch konzeptionelle Vorschläge, die Mobilitätskulturen spezifischer sozialer Gruppen und mögliche Treiber für deren Veränderung zu berücksichtigen (z.B. Hopkins & Stephenson 2014).

Der dritte Bereich beleuchtet bedeutungsorientierte Konzepte von Mobilitätskulturen, die in verschiedenen Forschungstraditionen auftreten (Böhm et al. 2006; Conley & McLaren 2009; Fincham 2007; Jensen 2006; 2009; Miller 2001). Eine Reihe meist englischsprachiger Studien legen einen Fokus darauf, kulturelle Aspekte der Mobilität zu erfassen, indem sie das "neue Mobilitätsparadigma" als konzeptionelle Grundlage verwenden (Sheller & Urry 2006). Dabei wird eine starke Betonung der Bedeutungen von Mobilität ergänzt mit einer Konzentration auf Emotionen (z.B. Sheller 2004). Darüber hinaus haben kultursensible Studien zur Mobilitätspolitik die Verwendung von angeblich "kulturneutralen" technisch-praktischen Argumentationslinien als Mittel zur Verschleierung der kulturellen Besonderheit vieler Überlegungen zur Mobilität aufgezeigt (z.B. Aldred & Jungnickel 2014; Rau 2008). Diese bewusste Verdrängung "aller kulturellen Dinge" lässt sich auch in den aktuellen Debatten um die Verkehrswende und ihre impliziten Herausforderungen an das dominante System der Automobilität beobachten. Darüber hinaus haben kulturhistorische und diskursanalytische Studien den Nutzen qualitativer Untersuchungen zur Vielschichtigkeit von Mobilitätskulturen aufgezeigt. So hat z.B. Sachs (1984) mit seiner viel beachteten Studie zur Geschichte der deutschen Autokultur treffend gezeigt, welche Fülle von Erkenntnissen durch eine gründliche und sorgfältige qualitative Analyse gewonnen werden kann. Jüngste kritische Forschungen zu den Diskursen der E-Mobilität in Deutschland (Schwedes et al. 2013), der E-Mobilität in der Region Stuttgart (Späth et al. 2016) und den politischen Diskursen und Prozessen in Großbritannien bezüglich automatisierter Mobilitätsübergänge (Schwanen & Hopkins 2018) bestätigen diese Beobachtung.

Zweifellos haben alle drei oben beschriebenen Denkstränge neue Einsichten in das Wesen von Mobilitätskulturen und ihren potenziellen Wandel in Richtung Nachhaltigkeit geliefert, einschließlich der

Fragen, wie sich Menschen fortbewegen und welche Mobilitätsprodukte und -dienstleistungen sie nutzen (z.B. Fahrzeuge, Car-Sharing-Systeme). Der Fokus auf das bedeutungsvolle Mobilsein von Menschen im Alltag, um Mobilitätskulturen zu beschreiben ist auffallend in der bestehenden Literatur. Es zeigt sich hier eine wissenschaftliche Fokussierung auf den „Konsum von Distanz“ (Heisserer & Rau 2017), zum Beispiel das alltägliche Autofahren in autozentrierten Mobilitätskulturen oder das alltägliche Fahrradfahren in Fahrradkulturen.

Was in einem Großteil der bisherigen Literatur zu Mobilitätskulturen nach wie vor fehlt, ist die systematische Auseinandersetzung mit den (industrie-)politischen und soziokulturellen Bedingungen, die ebenso einen Teil der Mobilitätskulturen darstellen. Beispielsweise kommt die kulturelle Dimension der Automobilproduktion für Gesellschaften, die beispielsweise in arbeitssoziologischen Arbeiten beschrieben wird, nicht zum Tragen. Genereller gefasst, setzt man sich selten mit der aktiv kulturellen Dimension der Bereitstellung von spezifischer Mobilität auseinander (z.B. Straßenbauern, Autoreparaturen, Herstellung von Kraftstoffen, 24h Tankstellen), die in Mobilitätskulturen mit dem spezifischen Mobilsein im Alltag verknüpft ist und die „Produktion von Distanz“ (Mögele & Rau 2020) bewerkstelligt.

Ausgehend vom dargelegten Stand der Forschung wird nun theoretisch die Frage „*Wozu dient Mobilität?*“ behandelt und daraus die theoretische Fundierung der Arbeit entwickelt, die es ermöglicht die kulturelle Dimension der Produktion und des Konsums von Mobilität konzeptionell und auch empirisch gleichberechtigt zu betrachten.

2.2 Theorie und konzeptioneller Zugang

„*Wozu dient Mobilität?*“ ist dabei keine neuartige Fragestellung für die Sozialwissenschaften. Die vorliegende Arbeit folgt somit dem grundsätzlichen Verständnis, dass (spät)moderne Gesellschaften von Mobilität - also Beweglichkeit - geprägt sind. Somit verweist Beweglichkeit auf der einen Seite auf die Möglichkeit und Fähigkeit zur Bewegung (im Sinne des Begriffs der Motilität) und damit verbundenen Bedürfnissen von Gesellschaften danach. Mobilität ist hierbei stark mit gesellschaftlicher Teilhabe verbunden, welche Ausdruck in verschiedenen Mobilitäten (engl. *mobilities*) findet. Auf der anderen Seite wird Mobilität oftmals mit der räumlichen Raumüberwindung zum gesellschaftlichen Austausch und dessen Realisierung durch Verkehr gleichgesetzt. Einem weiter gefassten Begriff von Mobilität kommt man jedoch näher, wenn man daran denkt, dass es um den sozialen Austausch an sich geht - dieser kann sowohl räumlich passieren, aber auch gedanklich oder unmittelbar zwischen zwei Personen, die bei einem Gespräch zusammen im Raum sind.

Mobilität(en) als ein gesellschaftliches „Basiskonzept“

Das Buch „*Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*“ (Urry 2000) und die einflussreichen Arbeiten des Soziologen John Urry können als Anstoß zu dieser Forderung nach einem Perspektivenwechsel in den Sozialwissenschaften und der Soziologie im Speziellen gesehen werden. Sheller & Urry (2006) bezeichnen dies als Paradigmenwechsel zu einem „new mobilities paradigm“. Die grundlegenden theoretischen Überlegungen in Bezug auf mobilities finden sich dabei in der Annahme, dass alles ‚on the move‘, also in Bewegung ist. Das neue Mobilitätsparadigma bezieht sich darauf, dass eine Abkehr der soziologischen Betrachtung des Sozialen als Gesellschaft (social as society) hin zu einer Beschreibung des Sozialen als Mobilität (social as mobility) für die Erforschung von Gesellschaften in globalisierten Zeiten nötig ist. Um dies zu bewerkstelligen, fordert John Urry, sich mit diversen Mobilitäten wissenschaftlich auseinanderzusetzen.

“I seek to present a manifesto for a sociology that examines the diverse mobilities of peoples, objects, images, information and wastes; and of the complex interdependencies between, and social consequences of, these diverse mobilities. Hence the subtitle of this book – the investigation of mobilities into, and for, the next century” (Urry 2000, S. 1).

Damit geht eine Ablehnung der soziologischen Betrachtungen von verorteten Gesellschaftsverhältnissen und -formen einher und eine Fokussierung hin zu Mobilitäten, welche über „Ströme“ (engl. *flows*) auf verschiedenen „Ebenen“ (engl. *scapes*) begriffen werden, die an staatlichen Grenzen nicht Halt machen. Dieser Blickwinkel auf tatsächliche oder potentielle Ströme wie Personen-, Waren-, Informations-, Ideen- oder Geldströme geht explizit auf Konzeptionen einer vernetzten und globalisierten Welt ein, in denen nationalstaatliche Abgrenzungen zunehmend an (Erklärungs-)Bedeutung verlieren.

Der Ursprung und die Notwendigkeit eines paradigmatischen Wandels in den Sozialwissenschaften lässt sich in der Kritik an der „klassischen“ Soziologie ausmachen, welche (oftmals) Gesellschaft mit nationalstaatlichen Grenzen gleichsetzt. Hiermit schließt das Mobilitätsparadigma an die Ausführungen von Autor*innen wie Zygmunt Bauman an, dass in einer zunehmend von Globalisierung geprägten Welt eine „Verflüssigung“ sozialer Strukturen zu beobachten ist und die Rolle von Nationalstaaten zunehmend in den Hintergrund rücken (Bauman 2000).

Darüber hinaus ist hierfür grundlegend, dass die Interdependenz von menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren in der Betrachtung von Mobilitäten miteinbezogen werden. Mensch und Gegenstände sind Teile ein und desselben komplexen sozio-technischen Systems und interdependent miteinander verbunden. Diese Verwobenheit oder Hybridisierung von gesellschaftlichen Strukturen beeinflusst das kollektive Handeln sozialer Akteure und die Handlungen der Akteure (re)produzieren im Gegenzug

diese Strukturen. Damit wird die Einschränkung menschlicher Handlungsfähigkeit innerhalb des Systems beschrieben. Hierbei lehnt John Urry seine konzeptionelle Ausrichtung an theoretische Sichtweisen der Akteur-Netzwerk-Theorie (ANT) von Bruno Latour an (Latour 2005).

Mobilitäten haben hierbei einen ambivalenten Charakter, der Chance und Bedrohung gleichermaßen vereint. Mobilitäten werden zwar generell positiv, notwendig und grundlegend für (die Erforschung von) Gesellschaften gesehen, jedoch ist Mobilität an sich keineswegs unkritisch. Man *muss* mobil sein, um Teil dieser Gesellschaft zu sein. Stephan Rammler (2016) spricht hier von einer Wahlverwandtschaft von Mobilität und Moderne. Mobilität ist dabei reflexiv und mit (nicht-)intendierten negativen Konsequenzen für Mensch und Natur verbunden (Kesselring 2019). Beispielsweise werden die sozialen Konsequenzen und Umweltrisiken von Mobilität explizit berücksichtigt und vor allem im Hinblick auf das „System Automobilität“ kritisch bewertet (Urry 2004).

Mobilität als grundlegendes gesellschaftliches Bedürfnis, das notwendig erscheinende soziale Praktiken (re)produziert (wie Autofahren, zu Fuß gehen, aber auch die Produktion von Automobilen), zeigt, dass es – zumindest so die vorherrschende Bedeutung – um etwas sehr Grundlegendes geht. Etwas Grundlegendes, das nicht eingeschränkt werden darf, da dies die vermeintlich selbstbestimmten Handlungen des Individuums zur Befriedigung des Bedürfnisses einschränkt.⁵

Dieser Konzeptualisierung von Mobilität als etwas Grundlegendes wird in dieser Arbeit gewissermaßen zugestimmt, jedoch ihrer Bedeutung als ein „Grundbedürfnis“ und somit als etwas „uneingeschränktes“ und deshalb „uneinschränkbares“ wird in dieser Arbeit kritisch begegnet. Immobilität wird hier als untrennbar von Mobilität konzipiert und ebenso als grundlegend für Gesellschaften angesehen (siehe beispielsweise Turner 2007). Das heißt, dass Mobilität relational zu Immobilität zu betrachten ist. Dieser Relationalität wird im mobilities-Paradigma über sogenannte „moorings“ – also Ankerplätze, die eine temporäre Immobilisierung ermöglichen – zwar konzeptionell auch Rechnung getragen (Hannam et al. 2006). Diese Ankerplätze werden dabei aber eher als etwas gesehen, an das Mobilitäten gebunden sind und diese ermöglichen. Es herrscht also nach wie vor ein Fokus auf die Mobilitäten von Gesellschaften vor. Denn die bestehende Mobilities-Forschung beruft sich theoretisch auf die „Verflüssigung“ gesellschaftlicher Strukturen (Bauman 2000). Hier werden Strukturen eher durch globale Mobilitätsströme als durch nationalstaatliche Grenzen beschrieben. Dies ermöglicht einerseits die Entwicklung moderner sozialwissenschaftlicher Ansätze, die sensitiv für globale Mobilitäten sind und

⁵ Diese Sicht auf Mobilität spiegelt die dominante Bedeutung aus dem vorliegenden empirischen Material der Arbeit wider und zeigt, dass hier vor allem die *existierenden* strukturellen/kulturellen Prägungen derzeitiger Mobilität verkannt werden. Theoretisch lässt sich dies mit einer Vernachlässigung von strukturellen Abhängigkeiten bei der Betrachtung von individuellem Handeln erklären.

sich damit von klassischen soziologischen Beschreibungen von Gesellschaften als Nationalstaaten abgrenzen. Dadurch vernachlässigt die derzeitige Mobilities-Forschung jedoch oftmals regulierende Strukturen, Beharrungstendenzen u.a. innerhalb vorherrschender bürokratischer Systeme und weiterhin bestehende Möglichkeiten nationalstaatlicher Organe, die Mobilität von Bürger*innen teilweise dramatisch einzuschränken (Rau 2010; Turner 2007). Diese existierende Möglichkeit der Regulierung von Mobilität durch staatliche Institutionen zeigt sich sehr deutlich in der derzeitigen Corona-Pandemie.

Genau hier hilft die eingangs gestellte Frage „Wozu dient Mobilität?“ oder besser „Wozu dienen Mobilitäten?“, um die vielfältigen kulturellen Bedeutungen und daran gekoppelte Praktiken in den theoretischen Fokus zu nehmen und eine weitere Differenzierung der (Im)Mobilitäten vorzunehmen. Diese Betrachtungsweise erkennt explizit an, dass Mobilität kein *unveränderbares* Basiskonzept von Gesellschaften sein kann, sondern Mobilität und Immobilität unterschiedlich, möglicherweise kontrovers gedeutet und gesellschaftlich (re)produziert wird – in dem Sinn, dass soziale Praktiken sich gegenseitig prägen und gestalten. Gegebenenfalls ringen hier verschiedene (Im)Mobilitätskulturen um gesellschaftliche Verankerung.

Mit einer Erweiterung der Frage hin zu „Wozu dienen Mobilitäten *in ...*“ wird es möglich, Raum- und Zeitdimensionen von Mobilitäten zu berücksichtigen und die gesellschaftstheoretische Sichtweise anschlussfähig für eine Erforschung von spezifischen (Im)Mobilitäten in Kulturräumen zu machen.

Mobilitätskulturen als kulturräumliche Konzeptualisierung von Mobilitäten

Im deutschen Forschungskontext hat sich relativ zeitgleich zur englischsprachigen mobilities-Forschung eine ähnliche ganzheitliche und bedeutungsorientierte Sichtweise auf Mobilität und explizit auf Mobilitätskulturen ergeben (Deffner et al. 2006). Im Kontrast zu der theoretischen Konzeption der Mobilitäten von Urry weist die Konzeption von Mobilitäten in (städtischen) Mobilitätskulturen eine explizite sozialräumliche „Verortung“ von Mobilitäten auf. *Städtische* Mobilitätskulturen werden beschrieben als:

„die Ganzheit der auf Beweglichkeit und Fortbewegung bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Dies schließt die Verkehrsinfrastruktur und Stadtgestaltung ebenso ein wie Leitbilder, verkehrspolitische Diskurse, Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und die dahinterstehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. [...] Sie bezeichnet das prozessuale Ineinanderwirken städtischer Akteure, Infrastrukturen und Techniken als ein ‚verortetes‘ soziotechnisches System“ (Götz und Deffner 2009, S. 40–41 zitiert in Götz et al. 2016).

Diese „Verortung“ wird hier als prozesshaft hervorgehoben und dabei konzeptionell⁶ berücksichtigt, dass Räume durch soziale Praktiken (re)produziert werden (siehe z.B. Löw 2013). Damit widerspricht dies nicht der paradigmatischen Ausrichtung auf Mobilitäten von Urry (2000). Autor*innen der mobilities-Forschung bezeichnen dies als mobilities und moorings (deutsch: Ankerplätze), um Mobilitäten und explizit Immobilitäten relational zu konzipieren (Hannam et al. 2006).

Auch Rufe nach einem „structural turn“ in Betrachtungen von Mobilitäten weisen darauf hin (siehe z.B. Tyfield 2014), dass es nötig ist (Bedeutungs)Strukturen und geopolitische Agenden mit einzubeziehen, die in gesellschaftlichen Prozessen operieren. Dabei werden diese Strukturen nicht als statisch angesehen, sondern als etwas handlungsleitendes, das jedoch auch durch Handlung (re)produziert wird. Hierzu werden oftmals foucaultsche Konzeptionen angeführt, um strukturellen und machtsensibleren Betrachtungen von Mobilität(en) im Raum begegnen zu können (Manderscheid et al. 2014).

Autor*innen wie Manderscheid (2012) greifen hierzu auf eine Konzeption von Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne zurück. Hiermit werden empirisch zugrundeliegende Kräfte und Voraussetzungen für die Produktion und Gestaltung von Mobilitätsregimen und deren multidimensionaler Einfluss auf soziale Ungleichheit erfasst, um damit ein Gleichgewicht zwischen handelnden Agenten und Strukturen zu ermöglichen. Es wird dabei auf die im Raum materiell-objektivierte Automobilität verwiesen und ein wichtiger Beitrag für eine raumsoziologische Betrachtung von Automobilität geleistet. Die objektivierte Automobilität umfasst hier einerseits „automobile Infrastrukturen wie Straßen, Parkplätze, Tankstellen, Motels, Drive-Ins etc.“ (ebd. S. 150). Doch ist auch „die Automobilproduktion nicht nur zentraler Bestandteil der Industrialisierung und kapitalistischen Produktion des 20. Jahrhunderts (...), sondern zugleich ein weiteres wesentliches Element automobiler Objektivierungen“ (ebd. S. 150).

Dennoch schafft das Konzept der Mobilitätskulturen mit Hilfe des sozialräumlichen Bezugsrahmens die Möglichkeit, die materiellen Strukturen von Mobilitäten sowie Immobilitäten *explizit kulturtheoretisch* mit einzubeziehen. Dabei wird keine Gleichsetzung von Gesellschaften als Nationalstaaten provoziert, sondern die kulturelle Dimension der Strukturen betont. Dies hilft dabei aufzuzeigen, dass (Infra)Strukturen und Immobilitäten selbst kulturell wirksam bei der (Re)Produktion von Mobilitätskulturen sind und die Persistenz bestehender Mobilitätskulturen prägen.

⁶ In der empirischen, meist quantitativen Anwendung des Mobilitätskulturen-Konzeptes ist dies oftmals nicht mehr der Fall und es wird in objektive Faktoren im Raum, wie die gebaute Infrastruktur in Städten, und subjektive Faktoren der Mobilitätskultur als Mobilitätsverhalten unterschieden. Siehe hierzu zum Beispiel Klinger et al. (2013).

Veränderung und Persistenz von Mobilitätskulturen

Die (Re)Produktion beschreibt generell die (Nicht-)Veränderung von Mobilitätskulturen. Es ist hierfür theoretisch ausschlaggebend, dass mehrere Mobilitätskulturen koexistieren und somit eine kulturelle Vielfalt vorherrscht. Die Heterogenität von Mobilitätskulturen auf der einen Seite und die Automobilkulturen auf der anderen Seite verdeutlichen aber, dass es dominante Mobilitätskulturen sowie weniger dominante oder auch potentiell in Konflikt stehende Mobilitätskulturen nebeneinander gibt. Mobilitätskulturen sind zwar ständig „im Wandel“ und dennoch impliziert das Phänomen der Dominanz gewisse Beharrungstendenzen von Mobilitätskulturen. Diese Verharrung wird dabei in der Human- und Wirtschaftsgeographie oftmals als Persistenz bezeichnet und auf persistente Strukturen im Raum (z.B. städtebauliche Charakteristika) zurückgeführt, die eine grundlegende Veränderung verhindern, obwohl diese rein „rational“ beispielsweise aus wirtschaftlichen, ökologischen oder sozialen Gründen nötig wären.

Im Kontrast zu dieser Sichtweise auf Strukturen als persistent, sehen im *mobilities*-Kontext beispielsweise Autor*innen wie Freudendal-Pedersen et al. (2020) eine transformierte Gesellschaft am Horizont, die basierend auf einem „System of Mobilities“ charakterisiert wird. Hierbei gehen die Autor*innen auf veränderte sozio-technische Infrastrukturen ein, die diesen Übergang *ermöglichen*.

“In parts, these paradigmatic reorientations are propelled by recent changes in the socio-technical infrastructures of the “mobile risk society” (Kesselring 2008) and, of course, by the increasing omnipresence of the internet in modern everyday lives” (Freudendal-Pedersen et al. 2020, S. 1).

Dies legt nahe, dass zwar holistisch in einer mobilen Risikogesellschaft als Gesellschaft gedacht wird, jedoch benötigte sozio-technische Infrastrukturen hierfür nicht explizit als Teil der gesellschaftlich praktizierten Mobilitätskulturen gesehen werden, sondern als ein Teil des sich wandelnden Gesamtsystems „Gesellschaft“, aufgrund von Entwicklungen wie beispielsweise Digitalisierung, Sharing-Ansätzen und anderen Mobilitätsdienstleistungen.

Aus dieser Denkweise heraus ergibt sich jedoch ein empirisches sowie konzeptionelles Problem: Es zeichnet sich ein struktureller Wandel ab, der die vorherrschenden Mobilitätskulturen der sozio-technischen (Infra-)Strukturen selbst, welche derzeitige Mobilitäten bereitstellen und prägen, nicht adäquat berücksichtigt - obwohl diese einen Übergang derzeit teilweise *verhindern*. In einem generellen Kommentar zur Transitionsforschung fordern deshalb Antal et al. (2020) eine ausführlichere Beachtung von negativen Trends in Szenarien hin zu dem Erhalt von nicht-nachhaltigen Systemen anstatt nur auf die hoffnungsvollen nachhaltigeren Entwicklungen zu blicken.

Im Bereich der Mobilitätsforschung heißt dies, dass im Kontrast zu den „hoffnungsvollen“ Szenarien eines Systems der Mobilitäten, das eine Vielzahl von koexistierenden Mobilitätskulturen ermöglicht, sich empirisch (nach wie vor) eine Autoabhängigkeit in den modernen Gesellschaften zeigt. Dies steht somit im empirischen Widerspruch zu dem grundlegenden Wandel in Mobilitätskulturen weg vom hegemonialen Automobilismus.

Denn bei Mobilitätskulturen geht es um die Gesamtheit bedeutungsgeladener mit (Un)Beweglichkeit in Verbindung *und* in Konflikt stehender Alltagspraktiken einer Gesellschaft. Hier wird Materielles und Symbolisches explizit in sozialen Praktiken verbunden (Shove et al. 2012). Über die Konzeptualisierung von Kulturen als *Repertoire an bedeutungsvollen Alltagspraktiken* stehen diese wiederum in Wechselbeziehung mit strukturellen Gegebenheiten und dem individuellen Handeln, basierend auf dem Verständnis zur Wechselbeziehung von Struktur und Handlung und deren (Re)Produktion durch soziale Praktiken (Giddens 1984; 1991).

Bei stabilisierenden Aspekten von Mobilitätskulturen geht es auf der einen Seite um historisch relativ manifestierte Strukturen, wie Verkehrsinfrastrukturen, die spezifische Beweglichkeiten einer Gesellschaft prägen. Aber es geht ebenso um die gesellschaftlichen Bedeutungen, die in Objekten und Mobilitätspraktiken reproduziert und ihnen zugeschrieben werden. Dabei beschreiben „Mobilitätskulturen“ ganz allgemein mobile Lebensweisen von Gesellschaften. Hierbei werden bestimmte charakteristische Mobilitätskulturen, die das gesellschaftliche Zusammenleben repräsentieren, wie z.B. Automobilität(en), genutzt, um zu erklären, was bestimmte Gesellschaften ausmacht. Es zeigt sich, dass es auf der einen Seite um den Zeitgeist geht, also die Symbole und Leitbilder von Kulturen und Gesellschaften, die sich im Zusammenspiel mit sozialen Strukturen und Materialitäten in sozialen Praktiken gegenseitig (re)produzieren.

Wie schon in der oben zitierten generellen Definition von Götz et al. (2016) geht es bei Mobilitätskulturen um die für Beweglichkeit und Fortbewegung (materiell und symbolisch) *wirksamen* Praktiken in ihrer Gesamtheit, also auch um widersprüchliche und konfliktreiche Praktiken, wie explizit in der Definition von Hoor (2020) angedeutet:

„Mobilitätskulturen bezeichnen somit die Gesamtheit aller sich zum Teil widersprechenden Alltagspraktiken, Objekte und Sinnzuschreibungen, die – eingebettet in materielle Strukturen und gesellschaftliche Dispositionen – individuelle Möglichkeitsräume für Ortsveränderungen (re)präsentieren und (re)produzieren“ (Hoor 2020).

Ein Beispiel für eine widersprüchliche, konfliktreiche Praktik wäre hier das Überholen eines anderen Radfahrenden über den Fußgängerweg, das im Konflikt zu anderen Praktiken wie dem Zufußgehen

steht. Das Überholen auf dem Fußweg stellt jedoch eine alltägliche Praktik der vielfältigen Mobilitätskulturen in München dar.

Damit erklärt sich, dass Mobilität immer konfliktgeladen und daher politisch ist. Denn mehrere Mobilitätskulturen mit teils divergierenden Bedeutungen bestehen nebeneinander in einer Gesellschaft, die derzeit vom Automobilitätismus - also von einer dominanten Automobilitätskultur - geprägt ist. Dabei sollte das Konfliktpotential dieser parallel existierenden Mobilitätskulturen keinesfalls unterschätzt und deshalb als fester Gegenstand sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung etabliert werden. Die vorliegende Arbeit leistet einen Beitrag zur Entwicklung dieses Forschungsfeldes.

Um die Veränderung *und* Persistenz von Mobilitätskulturen konzeptionell zu berücksichtigen und damit die Konflikthaftigkeit und Ambivalenz von Mobilitätskulturen besser zu verstehen, werden (Infra)Strukturen als produktionsorientierte Praktiken in die Mobilitätskulturen konzeptionell integriert und nicht als externe materielle Strukturen konzipiert, in denen Mobilitätskulturen „eingebettet“ (siehe Definition von Hoor 2020) sind.

Verknüpfung von Produktion und Konsum in Mobilitätskulturen

Prinzipiell wird den eher ganzheitlich und bedeutungsorientierten Definitionen von Mobilitätskulturen zugestimmt, wie zum Beispiel bei Götz et al. (2016) und Hoor (2020). Diese werden jedoch präzisiert und die Mobilitätspraktiken weiter differenziert beziehungsweise deren Umfang um produktionsorientierte Praktiken erweitert, die ebenso *wirksam* für die bedeutungsvolle Beweglichkeit einer Gesellschaft sind. Damit werden Infrastrukturen als expliziter Teil der produktionsorientierten Praktiken aufgefasst.

Mobilitätspraktiken in ihrer Gesamtheit werden als ein Komplex gesehen, der *produktionsorientierte Praktiken* der Mobilität und die *konsumorientierten Praktiken* der Mobilität umschließt, welche beide in Mobilitätskulturen eine gleichberechtigte Rolle spielen (siehe Abbildung 1). Erst die Intersektionalität dieser zwei (Teil-)Bereiche von Mobilitätskulturen, also das Zusammenspiel von Praktiken des Bereitstellungssystems und der Mobilitätspraktiken im „klassischen“ Sinne, macht Mobilitätskulturen aus und lässt adäquate empirische Betrachtungen eines Wandels und/oder der Behinderung von Wandlungsprozessen zu.

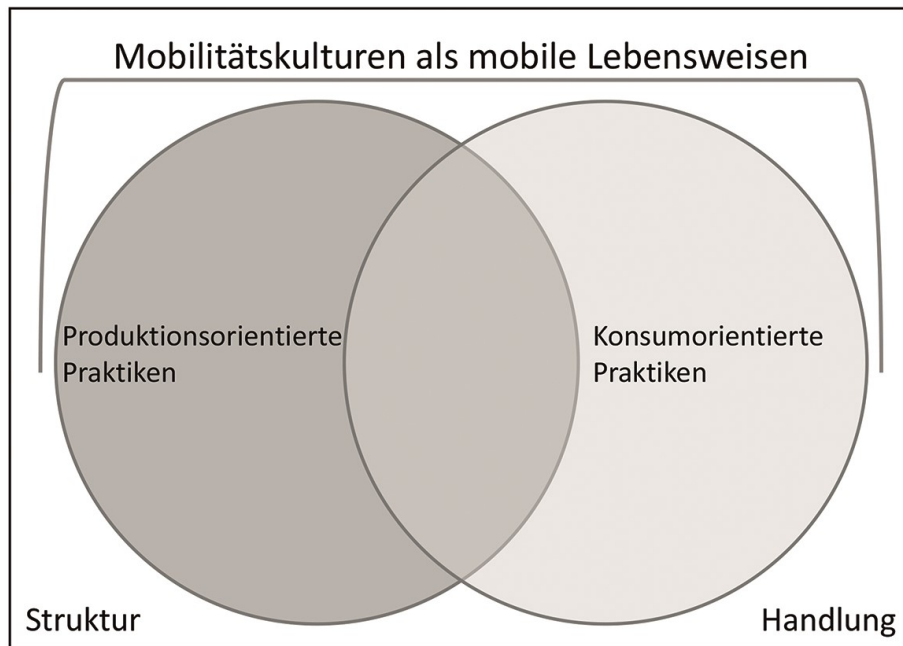


Abbildung 1: Zusammenhang von produktions- und konsumorientierten Praktiken in Mobilitätskulturen (eigene Darstellung).

Produktionsorientiert bedeutet hier, dass dies Praktiken sind, die „Mobilitäten produzieren“ und mit dem Mobilitätskonsum (z.B. dem Pendeln mit Auto oder der Bahn) verschränkt sind. Beispielsweise stellen Praktiken wie das Instandsetzen von Straßen, das Ausbauen von Schienennetzen oder das Bauen eines Flughafens relativ offensichtliche Praktiken der Produktion von Mobilitäten dar. Doch auch Praktiken wie das Aufkündigen von Handelsbeschränkungen, das Aufbauen einer Batterieproduktion für Elektrofahrzeuge oder das Aufbauen einer flächendeckenden Highspeed-Internetverbindung produzieren Mobilitäten.

Somit wird Infrastruktur weniger als etwas objektiv Gegebenes gesehen, wie z.B. das bestehende Streckennetz der Bahn oder das Autobahnnetz einer Region. Es wird vielmehr beachtet, wie hiermit umgegangen wird, zum Beispiel ob diese Infrastrukturen abgebaut, instandgehalten oder aufgebaut werden und somit der Prozess der Infrastruktur betrachtet. Hiermit wird klar, dass beispielsweise auch das Arbeiten in Straßenmeistereien eine Praktik darstellt, die Mobilitäten produziert. Darüber hinaus ist es auch von Interesse, welche Bedeutungen damit verknüpft sind. Beim Instandhalten von Straßeninfrastrukturen kann man hier an Bedeutungen denken, wie z.B. Mobilität als störungsfreie Automobilität ohne Schlaglöcher oder dass laute Autobahnen technisch durch neue Fahrbahnbeläge aus „Flüsterasphalt“ leise gemacht werden können, ohne etwas an der Geschwindigkeit und der Menge der Fahrzeuge zu ändern.

Diese produktionsorientierten Praktiken stellen hierbei einen Bezug zum Bereitstellungssystem der Mobilität her und schließen hierdurch an die strukturelle Seite der Mobilitätskulturen an. Diese Be-

trachtungsweise hat sich jüngst in der Forschung zur „Autoabhängigkeit“ herauskristallisiert, um Kontinuität und Pfadabhängigkeiten in der (Auto-)Mobilität genauer zu erklären, die nach wie vor bestehen (siehe hierzu Mattioli et al. 2020).

Mit der Begrifflichkeit der „Produktion“ von Mobilität und produktionsorientierten Praktiken anstatt der begrifflichen Verwendung der Bereitstellung von Mobilität soll hier verdeutlicht werden, dass die Produktion ein *aktiver Teilbereich von Mobilitätskulturen* ist und nicht nur die Voraussetzungen für den Konsum bereitstellt. Damit ist jedoch nicht gemeint, dass es bei diesen Praktiken nur um industrielle Produktionsbereiche wie die Automobilproduktion geht, wobei dieser Teilbereich in der vorliegenden Arbeit explizit empirisch betrachtet wird.

Die Verbindung von Produktion und Konsum in der theoretischen Sichtweise auf Mobilitätskulturen lässt sich auch in neuerer Literatur zu Fahrradkulturen beobachten (Spinney 2016; Spinney & Lin 2019). Spinney & Lin (2019) führen dies anhand der Verbindung der taiwanesischen Fahrradindustrie und der Förderung einer Fahrradkultur in Taiwan aus, um einen „mobility fix“ der Fahrradindustrie zu erreichen und damit eine Wieder-Inwertsetzung des Industriesektors durch das Etablieren einer regionalen Kultur des Fahrradfahrens zu gewährleisten, welche in Taiwan derzeit nicht etabliert ist. Dieser konzeptionelle Ansatz bringt politökonomische Ansätze in das Zusammenspiel mit mobilitätskulturellen Sichtweisen, um die Prozesse der Gestaltung und des Regierens von Mobilitätsregimen besser verstehen zu können. Die Arbeit von Spinney & Lin (2019) zeigt dabei deutlich, dass eine Verbindung der industriellen Produktion von Fahrrädern mit dem Fahrradfahren zusammenhängt und in fahrradproduzierenden Regionen wie Taiwan die kombinierte Perspektive zu neuen Erkenntnissen führt, weshalb hier bestimmte Fahrradkulturen politisch gefördert werden. Dies zeigt, dass Mobilitätskulturen in Regionen, in der Produkte für Mobilität hergestellt werden, nicht nur auf den Mobilitätskonsum reduziert werden dürfen, sondern auch bedeutungsvoll mit der Produktion von Mobilität in Relation stehen.

Denn es fällt auf, dass selbst wenn Mobilität in Gesellschaftsbeschreibungen benutzt wird, der Begriff oftmals empirisch nur auf das Mobilsein und die damit verbundenen Bedeutungsmuster und Praktiken bezogen ist, wie das Autofahren als Ausdruck von Individualismus und einer Mobilität, die einen privaten Lebensstil mit Eigenheim ermöglicht (siehe Burkart 1994). Es wird jedoch nicht adäquat auf die Strukturen *daneben* und *dahinter* eingegangen, wie der Automobilproduktion als Paradebeispiel der modernen (Industrie)Gesellschaft selbst, die ja durchaus an dieser dominanten Kultur der Beweglichkeit bzw. des Mobilseins beteiligt ist. Es besteht somit ein Ungleichgewicht zwischen Komplexen der produktionsorientierten Praktiken, welche näher an dem strukturellen Rand des Spektrums der Praktiken sind, und der konsumorientierten Praktiken, die näher an der individuellen Handlung des Mobilseins sind. Durch diese Konzeptualisierung des Bereitstellungssystems für Mobilität als Praktiken, wird

ermöglicht, Aspekte wie Infrastrukturen nicht als etwas objektiv Gegebenes und Benötigtes zu betrachten, sondern als Teil eines damit verbundenen Bereitstellungssystems, das selbst kulturell bedeutungsvoll ist und (re)produziert wird. Damit sind auch infrastrukturelle Kulturen ein Teil der Mobilitätskulturen.

Auch politische und konfliktreiche Aspekte von Mobilitätskulturen werden in dieser Betrachtung explizit mit eingeschlossen, indem widersprüchliche Praktiken und Bedeutungen in allen Bereichen und Teilaspekten der Kulturen als möglich erachtet werden. Als Beispiel wäre hier die Produktion von Verbrennungsmotoren, die Autofahren als konsumorientierte Praktik ermöglichen, jedoch mit Gesetzgebungen in Bezug auf Emissionswerte auf der Seite der produktionsorientierten Praktiken in Konflikt stehen.

Die Mobilitätspraktiken in ihrer Gesamtheit (re)produzieren somit die Mobilitätskulturen als bedeutungsvolle mobile Lebensweisen und (re)präsentieren in gleichem Maße (dominante) spezifische Bedeutungen der Mobilität für die Gesellschaft. Dies schließt ein, dass Bedeutungen der Mobilität handlungsprägend sind.

Anknüpfend an die oben angeführten Kritikpunkte der unzureichenden Sensitivität für strukturelle Ebenen und Immobilität des mobilities-Paradigma ermöglicht die Verknüpfung von Produktion und Konsum von Mobilität in der Konzeption von Mobilitätskulturen eine explizite Bezugnahme auf bereitstellungsorientierte Teilbereiche von Mobilitätskulturen, die *Voraussetzungen* für das Mobilsein (re)produzieren. Die (Re)Produktion von Voraussetzungen von Mobilität erkennt damit an, dass es strukturierende Praktiken in Mobilitätskulturen gibt, die Mobilität regulieren und worüber das *kollektive Mobilitätspotential*⁷ von Mobilitätskulturen (re)produziert wird (in Anlehnung an die Beschreibung von Motilität aus Infrastruktur und Fliegen im Kontext des globalen Flugverkehrs in Kesselring 2007). Damit haben Mobilitätskulturen etwas Ermöglichendes und zugleich Beschränkendes inne und verbinden Mobilität und Immobilität von Gesellschaften. Das Sonntagsfahrverbot für LKWs beispielsweise beschränkt auf der einen Seite die Beweglichkeit von Gütern an bestimmten Tagen und ermöglicht zugleich Ruhephasen für die LKW-Fahrer*innen sowie Entlastungen der Straßen für eine reibungslosere Freizeit(auto)mobilität an Wochenenden.

Dabei geht es nicht darum, eine explizite Hierarchie zwischen Bereitstellungssystem und Mobilitätspraktiken zu erzeugen, indem deterministisch gesagt wird, wenn dieses kulturelle System als Struktur vorhanden ist, kann sich nichts ändern und jeder versuchte Wandel verpufft. Dennoch (re)produzieren produktionsorientierte Praktiken in Mobilitätskulturen die Voraussetzungen für die Ausführung von

⁷ Die Begrifflichkeit ist an den Begriff des individuellen Mobilitätspotentials angelehnt in Kaufmann et al. (2004).

Mobilität und implizieren eine gewisse Hierarchie, wobei die Konzeption explizit einschließt, dass auch dieser Teil von Mobilitätskulturen verändert werden kann. Ein Beispiel hierzu wäre, dass ohne die Automobilherstellung überhaupt keine individuelle Automobilität mit PKWs wie wir sie derzeit haben möglich wäre. Die Automobilherstellung und viele weitere produktionsorientierte Praktiken in Mobilitätskulturen reproduzieren das kollektive Potential für den Konsum von Mobilität in bestimmten kulturellen Räumen, in denen diese Mobilitätskulturen im Ganzen praktiziert werden.

Es geht hier darum, beide Bereiche als Komplexe aus sozialen Praktiken zu verstehen, die sich gegenseitig bedingen und verbunden sind. Dadurch wird es möglich, auch Bedeutungen, Materielles und Kompetenzen und somit soziale Praktiken des Bereitstellungssystems zu betrachten und den Bedeutungen der Automobilproduktion in Mobilitätskulturen näher zu kommen, die in Verbindung zu den konsumorientierten Mobilitätspraktiken stehen und tiefer gehen als die vermeintliche ökonomische Bedeutung als reiner Arbeitgeber oder Hersteller von bedeutungsvollen Automobilen.

Dadurch wird es möglich, die empirischen Aspekte der vorliegenden Arbeit über den Begriff der Mobilitätskulturen konzeptionell einzurahmen: Bedeutungen des Autos und Autofahrens als „mobil sein“ werden direkt verknüpft mit der Automobilproduktion, die „mobil macht“ und historisch „mobil gemacht hat“ und deshalb auch zukünftig „mobil machen soll“. Dies (re)produziert den „Möglichkeitsraum“ für Mobilität, wie es Hoor (2020) in seiner Definition nennt, jedoch aus einem bedeutungsvollen Komplex von miteinander verschränkten Produktions- und Konsumpraktiken heraus.

Konzeption der Mobilitätskulturen als mobile Lebensweisen

Für die vorliegende Arbeit wird folgende Definition von Mobilitätskulturen verwendet:

Mobilitätskulturen sind mobile Lebensweisen bestehend aus kompatiblen und konfliktreichen produktions- und konsumorientierten Alltagspraktiken, welche Mobilität als „Produktion und Konsum von Distanz“ (re)produzieren.

Mobilitätskulturen als mobile Lebensweisen⁸ in ihrer Gesamtheit zu sehen ermöglicht eine genauere Beschreibung von mobilen Gesellschaften vorzunehmen, die sich nicht nur auf das Autofahren, sondern in diesem Fall auch auf das Automobilproduzieren bezieht. Dabei wird jedoch nicht nur von ökonomischen oder technologischen Betrachtungen der Automobilproduktion ausgegangen und gesagt, es ist profitabel und viele Arbeitsplätze hängen an der Automobilindustrie, sondern man kann auch erkennen, dass es eine kulturell „bedeutungsvolle“ Produktion gibt und viele Arbeitsplätze mit der Herstellung verbunden sind.

⁸ Der Begriff der Lebensweise beinhaltet „auch jenen der Produktionsweise, er nimmt die Formen der Produktion sowie die Formen der Unternehmens- und Arbeitsorganisation in ihrem Verhältnis zu den vorherrschenden Konsumnormen in den Blick“ (Brand & Wissen 2017, S. 46)

Dies knüpft an Betrachtungsweisen der praxistheoretisch-informierten Konsumforschung an, welche sich zunehmend auch der Mobilität als „Konsum von Distanz“ (Heisserer & Rau 2017) und mit den „Bereitstellungssystemen“ (engl. *systems of provision*) der (Auto-)Mobilität beschäftigt (siehe Mattioli et al. (2020)). Somit wird neben dem Konsum auch die „Produktion von Distanz“ (Mögele & Rau 2020) in einen mobilitätskulturellen Fokus genommen und Alltagspraktiken wie die Automobilproduktion als expliziter Teil von Mobilitätskulturen gesehen und nicht nur als Teil der sozio-technischen Infrastruktur. Dabei wird sich auf die bedeutungsgeladenen Praktiken und somit die Kultur der Automobilproduktion als Teil des gesellschaftlichen Wandels konzentriert. Mit dem Anschluss an die Konsumforschung wird zudem ermöglicht, Mobilitätskulturen als passendes Konzept zur detaillierten Erforschung von Konsumkorridoren und Grenzen des Mobilitätskonsums anzubieten (Fuchs et al. 2021; Jaeger-Erben et al. 2020). Es wird möglich kulturelle Potentiale und Hindernisse bei der Etablierung einer nachhaltigen Mobilität mit einzubeziehen und explizit auch die Dimension der Produktion zu integrieren, die für eine (Nicht)Veränderung von Mobilität als „Produktion und Konsum von Distanz“ mindestens genauso relevant ist.

Auf diese Weise ergibt sich eine "doppelschichtige" Sicht auf Mobilitätskulturen, die nicht nur "subjektive und objektive" Faktoren im Hinblick auf Mobilitätspraktiken umfasst (vgl. z.B. Klinger et al. 2013), sondern auch Bedeutungen in Bezug auf die Bereitstellungssysteme, die wiederum die Voraussetzungen für diese Mobilitätspraktiken schaffen (vgl. Mattioli et al. 2020). Somit ist die Automobilindustrie und –produktion nicht nur ein technologischer, wirtschaftlicher und industrieller Kontext von Mobilitätskulturen, sondern ein elementarer bedeutungsvoller Teil davon. Insbesondere wird ausdrücklich die kulturelle Relevanz materieller Bedingungen (z.B. einer bestimmten Verkehrsinfrastruktur) und einer akteursorientierten Sichtweise von Mobilitätskulturen anerkannt, die bestehende Machtgeometrien bei der (Re)Produktion der materiellen Voraussetzungen für zukünftige Mobilitätssysteme betont. Darüber hinaus besteht Interesse daran, dynamische Prozesse zu identifizieren, die bestimmen, wie eine bestimmte hegemoniale Mobilitätskultur herausgefordert, aufrechterhalten oder verstärkt wird. Dabei wird sich in dieser Arbeit insbesondere auf aktuelle politische Verhandlungen auf Landesebene und damit verbundene Akteure in institutionalisierten Formaten der Politik fokussiert, weil sie (potentiell) in der Lage sind, infrastrukturelles, industrielles und soziales Agenda-Setting zu betreiben und damit die materiellen Voraussetzungen für zukünftige Mobilitätssysteme zu schaffen.

Das hier gewählte Verständnis von Kultur verortet sich in einer bedeutungsorientierten Sichtweise und präsentiert eine eher 'soziale' Definition von Kultur, in der Kultur eine Beschreibung einer bestimmten Lebensweise ist, die bestimmte Bedeutungen und Werte nicht nur in Kunst und Lernen, sondern auch in Institutionen und gewöhnlichem Verhalten zum Ausdruck bringt, wie Williams (1998) sie definiert. Diese Definition ist außerdem von Ann Swidler's Aufsatz „Culture in Action“ inspiriert (Swidler 1986).

Insbesondere die Betonung der Analyse von Kultur bei Williams (1998) als "die Klärung der Bedeutungen und Werte, die in einer bestimmten Lebensweise, einer bestimmten Kultur implizit und explizit enthalten sind" (ebd. S. 48, Übersetzung M.M.) weist dabei auf wichtige Bereiche der in dieser Arbeit gewählten kultursensitiven Analyse hin. Die Arbeit stützt sich hier auf eine eher breite praxistheoretische Konzeptualisierung von Bedeutungen, die auch symbolische Bedeutungen, Ideen und Bestrebungen einschließen und in Lebensformen praktiziert werden (Shove et al. 2012, S. 14).

Die (Re)Produktion von Mobilitätskulturen im Alltag

Wenn man sich sozialwissenschaftlich mit Kulturen beschäftigt, geht es oftmals um die Erklärung von (Dis)Kontinuität in gesellschaftlichen Prozessen. Der Aspekt von Diskontinuitäten, also der Bruch mit oder der Wandel von Bestehendem wird dabei genauso beleuchtet wie der von Stabilität in Prozessen. Kultur und ihre Normalität für Alltägliches vermittelt zunächst eine Art Kontinuität, die benötigt wird, um gesellschaftliches Leben zu meistern ohne jedes Mal aufs Neue abwägen zu müssen, wie in einer bestimmten Situation gehandelt wird. Kultur ist damit handlungsleitend und beschreibt eine Kompetenz der Alltagsbewältigung für gesellschaftliches Zusammenleben. Sie beschreibt, wie man ohne großes gesellschaftliches Aufsehen ein Problem angeht. Kultur beschreibt dabei den normalen Weg gesellschaftlichen Handelns. Anschaulich und auf Mobilität bezogen, geht es um die Erklärung, warum man in der einen (Stadt-)Gesellschaft primär mit dem Auto zum Bäcker fährt, um Brot zu kaufen und in der anderen mit dem Fahrrad, obwohl in beiden Städten in fußläufiger Entfernung ein Bäcker vorhanden ist. Dies wird meist auf die vorherrschende alltägliche Mobilität der Bevölkerung zurückgeführt: „Hier fährt man halt mit dem Auto zum Brotkaufen“.

Kultur beschreibt also Bedeutungen, die Objekten zugeordnet werden und handlungsleitend sind. Dabei geht es nicht um eine kulturelle Wertevorstellung, die Handeln extern determiniert, sondern es geht um die Bedeutungen, die bei gesellschaftlichen Prozessen eine Rolle spielen. Das meint, dass Kultur als Repertoire an Bedeutungen angesehen wird, auf das Menschen zugreifen und das ihr Handeln prägt. Dabei ist das Repertoire nicht statisch gedacht, sondern wird selbst durch soziale Praktiken kontinuierlich (re)produziert und (re)präsentiert.

“First, it offers an image of culture as a "tool kit" of symbols, stories, rituals, and world-views, which people may use in varying configurations to solve different kinds of problems. Second, to analyze culture's causal effects, it focuses on "strategies of action," persistent ways of ordering action through time. Third, it sees culture's causal significance not in defining ends of action, but in providing cultural components that are used to construct strategies of action.”
(Swidler 1986, S. 273)

In Anlehnung an Swidler (1986) kann Kultur also als relativ stabiles Repertoire an sozialen Praktiken verstanden werden, welche gesellschaftlich praktiziert werden und prägend für ihre Handlungen sind. Das heißt, Kultur ist nicht determinierend in dem Sinne, dass es etwas Unveränderliches und eine externe Bedeutungsstruktur darstellt, sondern durch soziale Praktiken aus- und aufgeführt (*performed*) wird. Kulturelle Bedeutungen „existieren“ nicht einfach oder stellen bestimmte unveränderliche kulturelle Werte dar, die es zu erreichen gilt, sondern werden in und durch Lebensweisen (re)produziert. Kulturen sind somit prinzipiell veränderbar und gestaltbar, jedoch zur selben Zeit auch handlungsleitend. In dem vielbeachteten Artikel „Culture in Action“ beschreibt Ann Swidler eben diese Doppelrolle von Kultur zwischen Kontinuität und Diskontinuität in geregelten und ungeregelten Phasen des gesellschaftlichen Lebens und somit Kulturen als etwas Beschränkendes und Ermöglichendes.

“We need two different models to understand two situations in which culture works very differently. In one case, culture accounts for continuities in “settled lives.” In settled lives, culture is intimately integrated with action; it is here that we are most tempted to see values as organizing and anchoring patterns of action; and here it is most difficult to disentangle what is uniquely “cultural,” since culture and structural circumstance seem to reinforce each other. (...) The second case is that of “unsettled lives.” The distinction is less between settled and unsettled lives, however, than between culture’s role in sustaining existing strategies of action and its role in constructing new ones. This contrast is not, of course, absolute. Even when they lead settled lives, people do active cultural work to maintain or refine their cultural capacities. Conversely, even the most fanatical ideological movement, which seeks to remake completely the cultural capacities of its members, will inevitably draw on many tacit assumptions from the existing culture. There are, nonetheless, more and less settled lives, and more and less settled cultural periods. Individuals in certain phases of their lives, and groups or entire societies in certain historical periods, are involved in constructing new strategies of action. It is for the latter situation that our usual models of culture’s effects are most inadequate” (Swidler 1986, S. 278).

In Phasen gesellschaftlicher Kontinuität, sind Kulturen (empirisch) schwer von sozialen Strukturen zu separieren. In Phasen von gesellschaftlicher Diskontinuität, zeigen sich Kulturen in ihrer expliziten Form, da es aufgrund von in Konkurrenz stehenden Kulturen einen Handlungsbedarf gibt, sich in seinem Handeln kulturell zu *positionieren*, aber ebenso etablierte Praktiken der dominanten gesellschaftlichen Lebensweise anzupassen und dabei mit konfliktreichen Kulturen zu interagieren, die oftmals als ideologische Bewegungen auftreten. Swidler sieht diese Ideologien nicht direkt als Kulturen im engeren Sinne, sondern beschreibt sie als explizit artikulierte und kohärente Bedeutungssysteme, die sich in neuen Praktiken als „Stile und Strategien von Aktion“ etablieren und dann neue alternative Kulturen

beschreiben können (Swidler 1986, S. 278f.). In solchen Umbruchsphasen als Phasen der kulturellen Positionierung und eines kulturellen ‚Farbebekennens‘⁹ lassen sich demnach Bedeutungen und Praktiken von konfliktreichen Kulturen empirisch erfassen und beschreiben. Am fiktiven Beispiel des Brotkaufens, das normalerweise in einer Stadt mit dem Auto bewerkstelligt wird, wäre eine denkbare Umbruchsphase, wenn die Zahl der Parkplätze in der Stadt reduziert werden. Wenn anstatt von Parkplätzen nun Stühle und Tische für das morgendliche Frühstück an der frischen Luft vor den Bäckereien aufgestellt werden, wird die vorher etablierte Kultur herausgefordert (wie z.B. während der Corona-Pandemie vielerorts passiert). Diese veränderte Lebensweise tritt hier in direkten Konflikt mit der vormals normalen Kultur und könnte empirisch direkt vor der Bäckerei erfasst werden, beispielsweise in der Praktik des Falschparkens auf der Straße.

Die Zeit, in der diese Arbeit entstanden ist, stellt eine solche Umbruchsphase vor allem in Bezug zur Mobilität der Gesellschaften dar. Dies ist in den verkehrlichen Auswirkungen von Mobilität augenscheinlich, was zu einer Forderung sowie teilweise politischen Akzeptanz einer Verkehrswende führt, bis hin zur Rede von Fahrverboten oder sogar¹⁰ deren teilweise Umsetzung in Deutschland aufgrund von verkehrlicher Belastung der (Stadt-)Bevölkerung. Jedoch spiegelt dies nur einen Teilbereich der Mobilitätskulturen wider, der in dieser Umbruchsphase augenscheinlich wird. Ebenso zeichnen sich kulturelle Umbrüche ab, die ebenso mit der Bedeutung von Mobilität zusammenhängen, wie der zunehmende Druck auf die Automobilindustrie in Deutschland und der auch hier in der Arbeit immer wieder angedeutete Arbeitsplatz- und Wohlstandsverlust in Deutschland zeigt.

Aufgrund dieser mehrschichtigen Umbruchsphase fokussiert sich die Arbeit auf die Untersuchung von Mobilitätskulturen, die in Bereichen im politischen Umgang mit der Automobilindustrie (im engeren Sinn von institutioneller Politik des Staates) (re)präsentiert und (re)produziert werden. Dies ermöglicht, sich explizit der Produktion in Kombination mit den konsumorientierten Bereichen von Mobilitätskulturen zu widmen. Es besteht also Erkenntnisinteresse an mobilitätskulturellen Brüchen und Konflikten innerhalb automobilproduzierender Regionen und wie in politischen Formaten zum Wandel

⁹ Ann Swidler beschreibt dies in ihrem Artikel anhand von religiösen Gruppierungen, die in gesellschaftlichen Umbruchsphasen bestimmte symbolische farbige Kleidung tragen, die ihrer ‚Kultur‘ entsprechen. Ähnliches war auch in der ‚gesellschaftlichen Krise‘ der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 in einem Mobilitätskontext zu sehen: die Bundesregierung verabschiedete eine Kaufprämie für Neufahrzeuge, um die Automobilindustrie zu stärken. Hier wurde sich politisch zur Kultur der Automobilproduktion bekannt. Ähnliches war in Deutschland zunächst auch in der Corona-Krise 2020 geplant, wobei sich hierbei ein Bekenntnis zur Automobilproduktion jedoch mit einer Positionierung gegen den Verbrennungsmotor in den Kaufanreizen auftrat. Dies lässt sich als strategische Änderung im Umgang mit dem Phänomen deuten, und somit einer kulturellen Anpassung der Praktiken im Vergleich zur vorherigen Krise. Eine kulturelle Analyse dieses Phänomens wäre durchaus aussichts- und einsichtsreich für den Wandel der Mobilitätskulturen in Deutschland.

¹⁰ Das Wort ‚sogar‘ lässt den kulturellen ‚Hintergrund‘ eines Autors durchscheinen, der seit seiner Geburt in einer autozentrierten Gegend Süddeutschlands lebt.

der Automobilindustrie stellvertretend verhandelt wird, was Mobilität für Gesellschaften bedeutet und wie sich dies wandelt.

Autokulturlandschaften: Räume produktionsorientierter Mobilitätskulturen

Die Untersuchung von produktionsorientierten Dimensionen mit Fokus auf die Automobilherstellung im Zusammenspiel mit konsumorientierten Dimensionen von Mobilitätskulturen bietet sich vor allem in Räumen an, in denen auch Automobile produziert werden. Dennoch machen diese nicht an administrativen Grenzen halt. Die Bedeutungen der Automobilproduktion werden auch auf multiskalärer Ebene verstanden - wenn nicht gar angestrebt – also auch auf EU und globaler Ebene (re)produziert, jedoch oftmals nicht mit derselben kulturellen Vehemenz¹¹ praktiziert und verteidigt, wie in den automobilproduzierenden Regionen selbst. Mobilitätskulturen sind damit kontext-sensitiv. Götz et al. (2016) sprechen von einem ‚verorteten‘ soziotechnischen System. Der Kontext ist entscheidend für die jeweiligen Mobilitätskulturen als mobile Lebensweisen. Der Analysekontext und die Ebene der Betrachtung von Mobilitätskulturen ist entscheidend für die Betrachtung von bestimmten Dimensionen von Mobilitätskulturen. Ein empirischer Fokus auf den Teilbereich der konsumorientierten Mobilitätspraktiken in urbanen Räumen zeigt sich beispielsweise in der Untersuchung „städtischer Mobilitätskulturen“. Für eine Untersuchung von produktionsorientierten Mobilitätskulturen bieten sich dabei vor allem automobilproduzierende Regionen an, da hier dieser Teilbereich von Mobilitätskulturen aktiv (re)produziert wird und sich hierzu kulturell *positioniert* wird.

Ein Zeitungsartikel aus dem Jahr 2017 (Büschemann 2017a), beschreibt relativ treffend diese verschiedenen mobilitätskulturellen Bedeutungen, die auf verschiedenen Ebenen zu beobachten sind und sich in dem widerspiegeln, was Mobilität bedeutet. Hier wird getitelt „Das Auto, der Stolz jeder Nation - Ein Land braucht Flagge, Hymne, Olympiamannschaft - und eine eigene Autoindustrie. Über den Symbolwert einer möglicherweise doch überschätzten Branche“.¹² Dieser sogenannte „Symbolwert“ beschreibt die Bedeutung der Automobilindustrie und zwar nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht, sondern einer Industrie, die (auto)mobilisiert im doppelten oder gar dreifachen Sinn: sie steht für Autos, um *mobil zu sein* und *mobil zu machen*; und für Jobs, die zudem auch noch Automobile *produzieren* und somit ein kulturell bedeutsames Gesamtpaket reproduzieren.

¹¹ Das meint, dass die Strategien in produktionsorientierten Regionen mit entsprechenden dominanten Kulturen der Mobilität vor allem bei konfliktreichen Situationen zwischen aufkommenden und in Konkurrenz mit der dominanten Mobilitätskultur stehenden Kulturen sehr spezifisch, in Reinform und mantraartig die dominante Automobilkultur praktizieren und sich pro Auto(-industrie) positionieren.

¹² In der Printausgabe erschienen unter: „Eure Eiligkeit. Ein Land braucht Flagge, Hymne, Olympiamannschaft – und eine eigene Autoindustrie. Über den Symbolwert einer möglicherweise überschätzten Branche“ (Büschemann 2017b).

„Eine eigene Fahrzeugfertigung ist für viele Staaten so prestigeträchtig wie eine eigene Flagge (...) Die Autoindustrie ist für Nationen, was das Auto für den einzelnen Menschen ist: das Symbol für Mobilität, Individualität, vor allem aber die erfolgreiche Flucht aus der Armut. Menschen träumen vom Urlaub in meeresblauer Ferne, vom eigenen Haus, das sie sich vielleicht nie leisten können. Und sie träumen vom ersten Auto, das ihnen Freiheit gibt, oder von einem größeren Wagen mit mehr PS, als die Nachbarn ihn haben. Auch Staaten und Regierungen lieben es, ihren Erfolg zu demonstrieren. Dazu brauchen sie Arbeitsplätze für ihre Menschen, und mit neuen Jobs in der Autoindustrie ist besonders viel Staat zu machen. Jeder kennt dieses Produkt, jeder versteht es.

Das über 100 Jahre alte Auto mit seinen schädlichen Folgen für Klima und Umwelt ist ein viel schöneres, griffigeres Symbol für Fortschritt als Höchstleistungen der Roboterindustrie oder der Pharmabranche. Moderne Medikamente, die mit Milliardenaufwand entwickelt werden, können Leben retten, aber für Träume eignen sie sich nicht. Das Auto ist sexy. Nur die Autoindustrie bedient die Emotionen von Konsumenten und Politikern gleichermaßen“ (Büschemann 2017b).

Automobilproduzierende Regionen bieten eine einzigartige Gelegenheit, diese Wechselbeziehung zwischen kulturellen Bedeutungen und Mobilität von automobilen Gesellschaften zu untersuchen. Denn die Hotspots der traditionellen Automobilproduktion in süddeutschen Bundesländern produzieren die derzeitige materielle Voraussetzung für autozentrische Mobilitätspraktiken und verteidigen dominante Bedeutungen in Bezug auf den Automobilbau als die immer noch "moderne" Lebensweise gegen Lebensweisen, die alternative Bedeutungen rund um den Automobilbau und das Mobilsein ausdrücken.

2.3 Zwischenfazit

Der bestehende Stand der Forschung zur Automobilproduktion und Automobilität zeigt auf, dass beide Bereiche durchaus intensiv sozialwissenschaftlich beforscht werden und prominent als sozio-technische Systeme aufgefasst werden. Dabei wird jedoch offensichtlich, dass sich einerseits Forschungen zur Automobilproduktion primär auf die Bedeutungen der Automobilarbeit und die Produktionsprozesse fokussieren und diese nicht in Verbindung mit dem sozio-technischen Mobilitätssystem der Automobilität bringen. Andererseits wird zwar die Automobilindustrie und Automobilproduktion in Konzepten zur Automobilität berücksichtigt, jedoch nur hinsichtlich der ökonomischen Bedeutung. Die kulturelle Bedeutung des sozio-technischen Systems der Automobilproduktion wird hierbei nicht adäquat mit aufgenommen, sondern die kulturellen Betrachtungen ausgehend vom Produkt des Automobils angeführt. Die Automobilindustrie wird hier als Akteur im System Automobilität gesehen, weniger als Automobilproduktion.

Weiterhin zeigt sich in der bestehenden Literatur zu Mobilitätskulturen, dass hier ein expliziter Fokus auf das Mobilsein gelegt wird. Dazu zählt zum Beispiel ein Augenmerk auf die kulturellen Dimensionen des Autofahrens. Trotzdem wird die Produktion von (Auto-)Mobilität nicht adäquat berücksichtigt, obwohl die theoretische Ausrichtung dies zulassen würde.

Das Verständnis, dass (Im)Mobilitäten grundlegend für (spät)moderne Gesellschaften sind, schafft die Basis dafür, eine theoretische Erweiterung des Konzepts der Mobilitätskulturen vorzunehmen. Die konzeptionelle Berücksichtigung von produktions- und konsumorientierten Alltagspraktiken in Mobilitätskulturen ermöglicht es, eine dezidiert kulturräumliche Perspektive auf mobile Lebensweisen einzunehmen und wie diese (Im)Mobilitäten (re)produzieren. Hiermit werden nicht nur das Mobilsein, sondern genauso das Bereitstellungssystem und die Infrastrukturen kulturell betrachtet. Die Automobilproduktion wird somit als Teil von Mobilitätskulturen konzipiert. Dies ermöglicht das sozio-technische Produktionssystem mit dem sozio-technischen System der (Auto-)Mobilität zusammen in einen mobilitätskulturellen Blick zu nehmen, was in der bestehenden Literatur bisher nicht adäquat realisiert wurde. Damit kann die Persistenz dominanter Mobilitätskulturen im Alltag besser verstanden werden.

Die kulturräumliche Konzeption von Mobilitätskulturen und den verwendeten bedeutungszentrierten Kulturbegriff verbinden dabei diskurs- und praxistheoretische Überlegungen, die in einem passenden humangeographischen Forschungsansatz methodisch operationalisiert werden, um durch einen expliziten Fokus auf die Produktion von Autos die (immer noch) erklärungsbedürftige Stabilität¹³ der Automobilkulturen in Kulturräumen konzeptionell und empirisch beleuchten zu können. Vor allem besteht hier das Interesse an der Automobilproduktion, um zu verstehen, inwiefern die Automobilproduktion kulturelle Bedeutungen von Mobilität (re)produziert und an der Persistenz bestehender Mobilitätskulturen beteiligt ist.

¹³ In begrifflicher Anlehnung an Weert Canzlers Dissertation, in der er von dem Versuch spricht, „die erklärungsbedürftige Stabilität des Produktes Automobil, das nunmehr seit über hundert Jahren einen Triumphzug rund um die Welt feiert, zu analysieren“ (Canzler 1996, S. 13).

Kapitel 3 Forschungsdesign, Methoden und Materialien

In den vorherigen Kapiteln wurde der Begriff der Mobilitätskulturen klar umrissen und argumentiert, dass es sinnvoll ist, Bereiche empirisch zu erforschen, die der Produktion von Mobilität dienen (und somit der Nachfrageseite, d.h. dem Konsum von Distanz als Pendant gegenüberstehen). Bei Veränderungen von Mobilitätskulturen ist es wichtig, nicht nur auf das Mobilitätsverhalten selbst zu schauen, sondern auch auf die bedeutungsvolle Produktion von Mobilität Bezug zu nehmen. Diese oftmals weniger offensichtlichen kulturellen Praktiken und Bedeutungen in Mobilitätskulturen, die mit Mobilität als „Beweglichkeit“ verknüpft sind, leiten beziehungsweise prägen den Veränderungsprozess im selben Maße.

Wie bei aktuellen Studien zu Mobilitätskulturen ersichtlich, wird hier oftmals retrospektiv betrachtet, was zu beobachtbaren Veränderungen in der Mobilität von Personen (also Veränderungen im Mobilitätskonsum wie beispielsweise das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad) geführt hat und wie diese auf andere vorherrschende Mobilitätskulturen in geographischen Einheiten wie Städten zurückzuführen sind, zum Beispiel Umzüge in andere Städte mit anderer Mobilitätskultur (siehe u.a. Klinger 2017). Damit wird gezeigt, dass kultureller Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität prozessual abläuft, von zahlreichen (Erfolgs-)Faktoren abhängt und aktiv gestaltet werden kann, indem Hindernisse identifiziert und beseitigt werden (siehe Deffner et al. 2006).

Zugrundeliegende kulturelle Bedeutungszuschreibungen und Konflikte in den Prozessen selbst zu erfassen und *aktuelle* Veränderungen empirisch zu beleuchten, bereitet jedoch Schwierigkeiten. Klinger (2017) stellt hierbei fest, dass „(...) der Ansatz städtischer Mobilitätskulturen von einer detaillierteren Konzeptionalisierung von Konflikten und Machtverhältnissen profitieren würde“ (ebd. S. 64). Im Detail ist dies darauf zurückzuführen, dass im bestehenden Ansatz von Mobilitätskulturen zwar davon ausgegangen wird, dass zum Beispiel städtische Mobilitätskulturen *in sich zwar heterogen sind* und Konflikte auftreten können, diese empirisch bei der Untersuchung von Mobilitätskulturen mittels quantitativer Cluster-Analysen jedoch nicht adäquat abgebildet werden. Denn es ist schwierig, aktuell konkurrierende mobilitätskulturelle Bedeutungen empirisch zu erfassen und aufzuzeigen, wie bestehende hegemoniale sowie alternative Mobilitätskulturen den Prozess selbst gestalten und gewisse Veränderungen manchmal gar nicht erst zulassen.

3.1. Kultursensitiver Forschungsansatz

Um die in Kapitel 1 vorgestellten Forschungsfragen empirisch zu beleuchten, wird daher ein speziell für die Studie entwickelter kultursensitiver und konfliktorientierter Forschungsansatz gewählt, der durch den Einsatz verschiedener *qualitativer* Forschungsmethoden die Rolle von Bedeutungen in Mobilitätskulturen untersucht.

Der explizit für diese Arbeit entwickelte Ansatz verortet sich in einer konstruktivistischen, post-strukturalistischen und post-positivistischen Methodologie einer diskursorientierten Humangeographie (Glazze & Mattissek 2009; 2021). Damit wird davon ausgegangen, dass die wissenschaftliche Betrachtung von gesellschaftlichen Phänomenen ‚im Raum‘ keine wahre und eindeutige objektive Erklärung liefern kann und dies auch nicht muss, nachdem Realität sozial konstruiert ist. Wissenschaft kann also sozialräumliche Phänomene verstehen und wissenschaftlich darlegen, wie etwas verstanden wird, jedoch können diese nie vollkommen verstanden werden.

Dieser Forschungsansatz setzt die kulturelle Dimension sozialräumlicher Phänomene in das Zentrum der Analyse und ist daran interessiert, (mobilitäts)kulturelle Konflikte im Raum besser zu verstehen. Hierzu werden Bedeutungen in beobachtbaren sprachlichen *und* praktischen Ausprägungen von Mobilitätskulturen qualitativ erfasst und kontrastierend gegenübergestellt, um zugrundeliegende kulturelle Konflikte analytisch offenzulegen.

Dieser innovative interpretative Ansatz basiert auf einer verstehenden sozialwissenschaftlichen Tradition, die empirisch beschreibt, wie gesellschaftliche Prozesse ablaufen und interpretativ herausarbeitet, wie diese kulturell geprägt sind. Die Arbeit bedient sich hier eines hermeneutisch-interpretativen Zugangs zur Analyse von Bedeutungsstrukturen (Keller 2007) in sozial-räumlichen Phänomenen mittels Diskursen (Glazze & Mattissek 2021) und knüpft gleichzeitig an Maarten Hajers Argumentative Diskursanalyse an (Hajer 2003; Hajer & Versteeg 2005; Hajer 2006). Die kritische Interpretation des Datenmaterials *während der Analyse* sowie der Ergebnisse *am Ende der Analyse* sind dabei wichtig, um zu verstehen *wie etwas verstanden wird*.

„Wenn im Weiteren von "Interpretation" die Rede ist, dann im Sinne des sozialwissenschaftlichen interpretativen Paradigmas bzw. der Hermeneutischen Wissenssoziologie: Die in Diskursen prozessierten Deutungen der Welt lassen sich nur deutend erschließen. Damit diese sozialwissenschaftliche Alltagspraxis der Interpretation zu einem wissenschaftlichen Unternehmen wird, sind methodische Vorkehrungen notwendig, die den Interpretationsprozess reflektierend begleiten – wobei keineswegs "endgültige Wahrheit" die Leitidee der Analyse darstellt, sondern eher die Vorstellung von nachvollziehbaren "guten Gründen" für soziohistorisch situierte Auslegungsarbeit. Entsprechende Interpretationsschritte können sich auf die in Praktiken, Akteuren und Dispositiven manifeste Materialität der Diskurse einerseits, auf die verschiedenen inhaltlichen Momente der wissensbezogenen (symbolischen) Strukturierung von Aussagen und Ordnungen der Welt andererseits richten“ (Keller 2007).

Die Analyse und Interpretation werden in diesem Ansatz explizit nicht getrennt, wie in klassischer empirischer, meist quantitativ geprägter Sozialforschung gefordert. Dies bedeutet, dass der Analyseprozess nicht vollständig reproduzierbar ist und auch nicht sein muss, denn nicht allein die Ergebnisse der Analyse selbst stellen das Resultat der Forschung dar, sondern auch die Problematisierung und Interpretation während der Analyse stellen Ergebnisse dar, die nötig sind, um die kulturellen Konfliktlinien und Dimensionen besser zu verstehen, empirisch greifbar und auch kommunizierbar zu machen. Hierbei kommt dem Forschenden die aktive Rolle zu, für den Leser nachvollziehbar zu präsentieren und plausibel zu machen, was in Prozessen kulturell ist und ausreichend transparent seine Gedanken während der inhaltlich-interpretativen Arbeit mit dem Datenmaterial darzulegen.

Dies meint, dass die inhaltliche Darstellung und Analyse der Daten nicht ausreicht, um kulturelle Praktiken und Bedeutungen zu erforschen. Hierzu wird eine Problematisierung und Kontrastierung der Inhalte zueinander nötig, die vom Forscher vollzogen wird, sich aus dem Forschungsprozess ergibt und in Fallstudien präsentiert wird.

Konfliktorientierung & Kontrastierung als Ansatz zum besseren Verständnis von Bedeutungen

Der interpretative Ansatz, um kulturelle Bedeutungen in gesellschaftlichen Prozessen besser zu verstehen, wird dabei mit einer expliziten Konfliktorientierung verknüpft. Damit wird einerseits der Heterogenität von kulturellen Bedeutungen Rechnung getragen und auf der anderen Seite vermieden, das soziale Phänomen zu eng abzugrenzen, nur die „lauten“, weil dominanten Bedeutungen des „Konsens“ in Diskursen zu betrachten und dabei marginalisierte Bedeutungen (vorschnell) auszugrenzen.

Konfliktorientierung in sozialwissenschaftlicher Forschung stellt damit einen zentralen Aspekt dar, um soziale Phänomene im Raum plausibel zu beschreiben, zu verstehen und darüber auch zu (neuen) theoretischen Erkenntnissen zu gelangen. Konflikte stellen einen grundlegenden Aspekt in soziologischer und sozialwissenschaftlicher Theoriebildung dar (Bonacker 2009).

Darüber hinaus schließt eine Konfliktorientierung des Forschungsansatzes methodologisch daran an, dass kulturelle Bedeutungen relational zu verstehen sind und in sprachlichen sowie praktischen Ausprägungen von Mobilitätskulturen nicht nur eine Bedeutung beobachtbar ist und daher erforscht werden kann, sondern sich auch gegen alternative und im Konflikt stehende mobilitätskulturelle Bedeutungen positioniert wird.

Das explizite empirische Interesse an der kulturellen Positionierung geht darauf zurück, dass der hier gewählte Analyse-Ansatz einen aktuellen Prozess konflikt sensitiv betrachtet und daran interessiert ist, wie unterschiedlich dominante Mobilitätskulturen im Prozess eine Rolle spielen. Verschiedene Akteure und Mobilitätskulturen prägen den Prozess, verschiedene Verständnisse bezüglich der kulturellen Zukunft in den Regionen sind vertreten. Damit treten auch unterschiedliche Positionen demgegenüber

auf, wie mobilitätskultureller Wandel angegangen werden soll und auszusehen hat. So ermöglicht die Betrachtung von Positionierungen auch das Erfassen von alternativen kulturellen Bedeutungen und Herangehensweisen im Diskurs, die gegenwärtige Mobilitätskulturen herausfordern und die kulturelle Umbruchsphasen charakterisieren. Hierdurch wird der Ansatz sensitiv für kulturelle Konflikte, Spannungen und Veränderungen, die durch Kontrastierung von konfliktreichen Positionierungen empirisch greifbar werden. Damit impliziert der Ansatz eine dezidiert konfliktorientierte Betrachtung von gesellschaftlichem Wandel und sieht den sozialen Konflikt als ein zentrales Element von kultursensitiven Betrachtungen und derzeitiger gesellschaftlicher Veränderungen (siehe hierzu beispielsweise Dahrendorf 1958).

Der interpretative und konfliktorientierte Forschungsansatz dient dazu, empirisch zu verstehen und plausibel zu machen, was *eine mögliche Erklärung* für das implizit vorliegende „mobilitätskulturelle Problem“ mobiler Gesellschaften ist, das die Umbruchsphase der Mobilitätswende prägt, diese politisch macht und im Diskurs des Wandels der Automobilindustrie beobachtbar wird. Damit begibt sich der Forschungsansatz nicht auf die Suche nach der „endgültigen Wahrheit“ (Keller 2007), er versucht auch nicht den Kern des gesellschaftlichen Problems und auch nicht das Problem mobiler Gesellschaften in der Gesamtheit zu erklären. Es geht darum, anhand der Untersuchung eines empirisch beobachtbaren Phänomens aufzuzeigen, wie dieses ausgelegt und verstanden werden kann.

3.2. Forschungsdesign zur Umsetzung des kultursensitiven Forschungsansatzes

Für die Beantwortung der in Kapitel 1 aufgeführten Forschungsfragen mittels eines kultursensitiven Forschungsansatzes wird ein speziell hierfür entwickeltes exploratives und induktiv-inspiriertes Forschungsdesign verwendet.

Der explorative Charakter der Forschung ermöglicht es, aktuelle empirische Phänomene zu erfassen, die sich gerade abzeichnen und zudem wenig beforscht sind. Dabei ist das Forschungsinteresse darauf ausgelegt, ein gegenwärtiges Phänomen empirisch *zu verstehen*. Hier ist es die (Re)Produktion von Mobilitätskulturen, die im Zusammenhang *mit* beziehungsweise *anhand* des Phänomens des „Wandels der Automobilindustrie“ - als Repräsentation für die kulturelle Produktion von Mobilität - verstanden werden möchte.

Das induktiv-inspirierte Vorgehen des Verstehens zeichnet sich dadurch aus, dass mit der empirischen Beobachtung eines speziellen Falls mittels Fallstudie zu einem tieferen Verständnis über diesen gelangt wird und daraus allgemeinere theoretische Aussagen abgeleitet werden. Inspiriert bedeutet hier, dass zwar ein spezieller Fall betrachtet wird, aus diesem jedoch keine allgemeine Aussage im Sinn einer neuen Theorie entwickelt wird. Vielmehr dient das induktive Vorgehen dazu, neue Erkenntnisse aus dem speziellen Fall zu generieren und bestehende Theorie(n) damit zu problematisieren und hierdurch

zu erweitern. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass ausgehend von bestehender Theorie und theoretischem Vorwissen über Mobilitätskulturen der spezielle Fall der Autoproduktion herausgegriffen wird, um auf der einen Seite das theoretische Konzept von Mobilitätskulturen empirisch informiert zu erweitern. Auf der anderen Seite wird durch diese Arbeit am speziellen Fall ein tieferes Verständnis über den konkreten Fall an sich erlangt und eine allgemeinere Aussage über zugrundeliegende kulturelle Bedeutungen der Automobilproduktion generiert.

Einem induktiven Forschungsdesign haftet generell die Kritik an, dass aus der empirischen Betrachtung des Speziellen, beispielsweise in Form einzelner explorativer Fallstudien, keine verallgemeinerbaren und generellen Aussagen getroffen werden können. Hierbei wird oftmals das Beispiel aus der Statistik angeführt, dass aus einer Zufallsstichprobe nicht zweifelsfrei auf die dazugehörige Grundgesamtheit geschlossen werden kann (Hering & Jungmann 2019). Jedoch verortet sich die vorliegende Arbeit in einer interpretativ-verstehenden Tradition der Sozialforschung, wobei hier durchaus spezifische Beobachtungen am Einzelfall argumentativ und interpretativ zu einem tieferen generellen Verständnis führen und für die Beschreibung genereller gesellschaftlicher Phänomene zielführend sind (siehe hierzu Flyvbjerg 2006).

Kritisch vergleichende und kontrastierende Fallstudie

Das für diese Arbeit entwickelte qualitative Forschungsdesign wird als eingebettete Fallstudie konzipiert (Yin 1994), die zwei automobilproduzierenden Regionen in Deutschland zum selben Forschungsthema betrachtet. In beiden Fällen wird sich vertiefend mit zwei staatlichen Initiativen zur Zukunft der Automobilindustrie innerhalb der Regionen beschäftigt. Dies stellt jedoch keine klar abgegrenzte Fallstudie zweier staatlichen Initiativen in regionalen Kontexten dar, sondern vielmehr sind die Übergänge zwischen Umgebung und Initiativen fließend, um nicht zu sagen, der politische Kulturraum ist der eigentliche Fokus der Fallstudie als kontextsensitives Forschungsdesign, in dem die umgebenden Rahmenbedingungen explizit innerhalb des Erkenntnisinteresses der Studie liegen (Hering & Jungmann 2019).

Um dem Forschungsinteresse und dem hierfür gewählten Forschungsansatz vollständig gerecht zu werden, wird die Fallstudie als eine kritisch vergleichende und kontrastierende Studie konzipiert, die den Fall des „Wandels der Automobilindustrie“ an zwei potentiell verschiedenen Räumen analysiert. Diese Art der Studie kann als vergleichende Einzelfallstudie *im weiteren Sinne* bezeichnet werden, wobei zwei Untersuchungen des Falls in die Studie eingebettet werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Untersuchungsräume potentiell „verschiedenartig“ sind und die betrachteten Prozesse verschieden ablaufen können. Deshalb wird die Forschung in den zwei Räumen parallel und als zwei separate Untersuchungen zum selben empirischen Phänomen durchgeführt. Kritisch vergleichend meint hier, dass der Vergleich nicht um jeden Preis bis zum Ende des Forschungsprozesses zum

(Selbst-)Zweck des *Vergleichs als Ergebnis* aufrechterhalten wird, sondern durch explizite Phasen der Kontrastierung im Forschungsprozess und einer gemeinsamen Analyse der Untersuchungen eine weitreichendere Verallgemeinerung der Ergebnisse ermöglicht wird. Zusätzlich wird damit die Annahme kritisch hinterfragt, ob die Prozesse wirklich so verschiedenartig sind, wie im Forschungsdesign zunächst angenommen. Damit ergibt sich die Möglichkeit des Typologisierens von unterschiedlichen Mobilitätskulturen aus den beiden Fällen heraus, die über die Gleichsetzung von Fall und Typus hinausgehen (im Sinne von: Fall 1 entspricht Mobilitätskultur Typ 1 und Fall 2 entspricht Mobilitätskultur Typ 2). Damit wird eine differenzierte Darstellung von involvierten und in Interaktion stehenden Mobilitätskulturen im Prozess selbst ermöglicht (im Sinne von: in der Fallstudie bestehend aus Fall 1 und Fall 2, lassen sich Mobilitätskulturen Typ1, Typ2, Typ3 etc. beobachten).

Von einer vergleichenden Fallstudie *im engeren Sinne* wurde somit abgesehen, da es sich als schwierig bis unmöglich erwies, aus den zwei Untersuchungen Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Reproduktion von Mobilitätskulturen so herauszuarbeiten, dass diese beispielsweise eindeutig den unterschiedlichen regionalen politischen Vorgehensweisen als Merkmal zugeschrieben werden könnten. Stattdessen kam ein vergleichend-kontrastierender Fallstudienansatz zum Einsatz, der mithilfe einer detaillierten Analyse von zwei regional verankerten politischen Initiativen ein tieferes Verständnis vom Wandel der Automobilindustrie und der daran gekoppelten (Re)Produktion von Mobilitätskulturen liefert. Das Ziel ist es zu verstehen, wie die Automobilherstellung mit der Reproduktion von Mobilitätskulturen in Verbindung steht und welche Mobilitätskulturen und Konflikte beobachtbar sind.

Die Kontrastierung stellt hierbei ein Kernelement des Forschungsdesigns dar, die auf mehreren Ebenen der Untersuchung abläuft. Diese kann als theoretische und empirische Kontrastierung bezeichnet werden (siehe Abbildung 2). Es findet explizit eine theoretische Kontrastierung statt. Hierbei wird das theoretische Vorwissen durch die explorative Fallstudie hinterfragt und das Forschungsdesign so angelegt, dass ein Ziel der Arbeit die Präzision beziehungsweise Erweiterung der bestehenden Theorie darstellt. Dies zeigt sich in der Auswahl des Forschungsgegenstands, der sich auf die Produktion von Mobilität fokussiert, was bisher nicht Teil von mobilitätskulturellen Betrachtungen und Konzeptionen war. Die Erweiterung der bestehenden Theorie und damit auch das kritische Herausfordern des Vorwissens des Forschenden wird im Forschungsdesign berücksichtigt. Somit wird das Vorwissen in die Forschung mitgebracht, jedoch nicht als unveränderbar oder als nicht vorhanden gesehen. Das Forschungsdesign ist nicht so angelegt, dass man sich am Anfang auf eine Theorie oder Forschungsheuristik festlegt, die auf den empirischen Gegenstand angewandt oder in der Fallstudie überprüft wird. Es wird durch das explorative und induktiv-inspirierte Forschungsdesign zugelassen, dass während des gesamten Forschungsprozesses Theorie(weiter)bildung stattfindet. Die empirische Kontrastierung zeigt sich in dem Forschungsdesign als vergleichend-kontrastierende Fallstudie (Kelle & Kluge 2010), in dem zwei Fälle

zum selben Thema betrachtet werden. Die empirische Kontrastierung wird hier a) zwischen den Untersuchungsräumen an sich und den konkreten Forschungsgegenständen vorgenommen. Zusätzlich wird b) eine Kontrastierung innerhalb der Forschungsgegenstände vorgenommen. Es findet c) eine interne Kontrastierung der einzelnen Daten an sich, wie zum Beispiel einem Interview, statt. Mithilfe der theoretischen und empirischen Kontrastierung wird im hier gewählten Forschungsdesign eine Typenbildung bewerkstelligt, die eine Konstruktion von intern möglichst homogenen Typen und die d) eine Kontrastierung von sich stark unterscheidenden idealtypischen Mobilitätskulturen ermöglicht (Kelle & Kluge 2010). Dies geschieht in Anlehnung an Max Weber und die Konstruktion von Idealtypen „(...) gewonnen durch einseitige Steigerung eines oder einiger Gesichtspunkte und durch Zusammenschluß einer Fülle von diffus und diskret, hier mehr, dort weniger, stellenweise gar nicht, vorhandenen Einzelercheinungen, die sich jenen einseitig herausgehobenen Gesichtspunkten fügen, zu einem in sich einheitlichen Gedankengebilde“ (Weber 1904, S. 65).

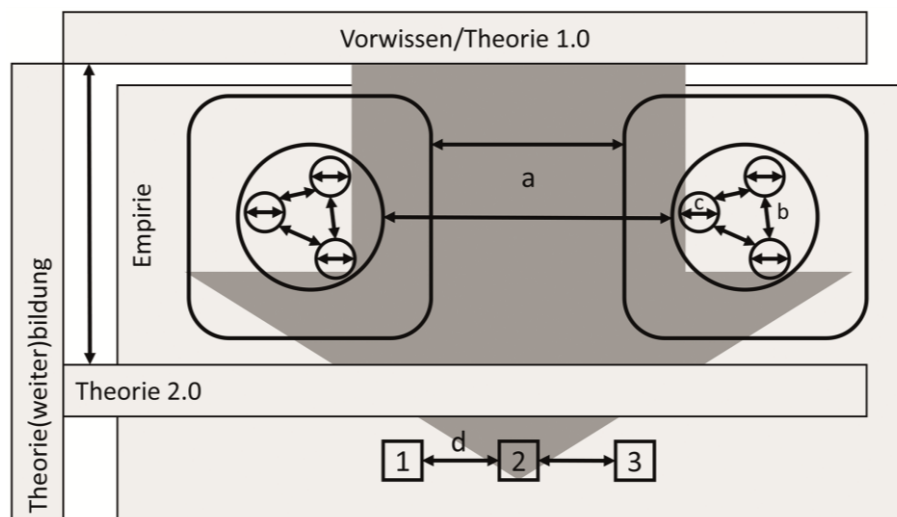


Abbildung 2: Übersicht zur theoretischen und empirischen Kontrastierung (eigene Darstellung).

Sukzessive Selektion der beiden Fälle

Die Selektion geeigneter Untersuchungsräume für die Fallstudie wird in dieser Arbeit als expliziter Teil des Forschungsprozesses gesehen. Damit fügt sich auch die Auswahl der empirischen Gegenstände dem explorativ und induktiv konzipierten Forschungsdesign an und beachtet, dass am Anfang der Fallstudie wenig Vorwissen zu den Zusammenhängen zwischen Mobilitätskulturen und der Automobilproduktion aus bestehender Literatur vorhanden ist. Deshalb wird hier eine sukzessive Eingrenzung und Auswahl der Fälle während des Forschungsprozesses und mit Hilfe erster empirischer Erhebungen und Beobachtungen (Teilnahme an Veranstaltungen, erste Interviews, Dokumentenanalysen) vorgenommen, um daraus Kriterien für die Fallauswahl zu generieren (Kelle & Kluge 2010, S. 109).

Das Forschungsthema „Wandel der Automobilindustrie“ als Phänomen wird am Anfang des Forschungsprozesses festgelegt und die sukzessive Identifikation eines geeigneten Untersuchungsobjekts

in der Anfangsphase vorgenommen. Es werden in der empirischen Anfangsphase Kriterien erarbeitet, die dann der endgültigen Fallauswahl zugrunde liegen.

Am Anfang steht hier die bewusste Überlegung, dass zur Untersuchung des Wandels der Automobilindustrie und der Mobilitätskulturen auch Untersuchungsräume gewählt werden sollten, in denen Autos produziert werden. Somit erfüllen Regionen mit ansässiger Automobilproduktion *ein relevantes* Kriterium für die Fragestellung und Forschung. Deshalb wird zunächst ein erster Fokus auf die Regionen München und Stuttgart vorgenommen, der darüber hinaus zum räumlich-thematischen Fokus der mobil.LAB Forschungsgruppe¹⁴ passt, in der die vorliegende Arbeit entstanden ist.

Trotz des ersten Kriteriums, dass Räume mit ansässiger Automobilproduktion relevant für die Untersuchung sind, werden während der Anfangsphase der explorativen Forschung (erste Interviews, Teilnahmen an Workshops auf Unternehmensebene, Veranstaltungen auf städtischer Ebene aber auch Sondierung von Dokumenten auf nationaler sowie internationaler Ebene) die Fälle weiter eingegrenzt. Denn es wird zunehmend klar, dass sich zwar jeder dieser Räume mit Mobilitätskulturen beschäftigt beziehungsweise Mobilitätskulturen reproduziert und sich (in)direkt mit dem Wandel der Automobilindustrie beschäftigt. Jedoch zeichnet sich in dieser ersten Phase der Identifikation der empirischen Objekte ab, dass bestehende Netzwerke auf städtischer Ebene, die sich mit Veränderungen der Mobilitätskultur in München beschäftigen, wie zum Beispiel die Inzell-Initiative in München (siehe hierzu Hajer & Kesselring (1999); Kesselring (2001; 2016)) sich explizit nicht um die Veränderungen in der Automobilindustrie kümmern. Hier steht vielmehr die Implementierung von neuen Mobilitätsprodukten und –dienstleistungen im städtischen Gebiet im Fokus (zum Beispiel die Weiterentwicklung des Münchner Parkmanagements), um damit Veränderungen städtischer Mobilitätskulturen voranzubringen (Inzell Initiative 2019) und die Vision einer Modellstadt 2030 zur Verbesserung von Lebens- und Mobilitätsqualität in München zu ermöglichen (Inzell Initiative 2018). Diese bestehenden Austauschplattformen kümmern sich also primär um die Implementierung neuer Mobilitätslösungen im städtischen Raum zusammen mit der Automobilindustrie als Akteur. Thematisch beschäftigt man sich hier mit Möglichkeiten, wie der Konsum von Mobilität gestaltet werden kann und nicht mit der Automobilproduktion und den Veränderungen der Automobilindustrie selbst.

Damit wird das zweite Kriterium festgelegt, nämlich, dass explizite Verbindungen zur Thematik der Produktion von Automobilen in den Fällen beobachtbar sein müssen, um ein detailliertes Verständnis hierzu zu generieren. Ausgehend davon wird die regionale beziehungsweise die administrative Ebene

¹⁴ Das interdisziplinäre mobil.LAB Promotionskolleg fokussierte sich in der zweiten Förderphase thematisch auf „Shaping Mobility Cultures“. Der räumliche Fokus auf München und Stuttgart wurde maßgeblich durch die universitäre Kooperation zwischen der TU München und der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen geprägt.

der Bundesländer als Rahmen für die Untersuchung von Mobilitätskulturen im Zusammenhang mit der Automobilindustrie gewählt, da sich auf dieser Ebene die Verbindung *explizit* äußert und zwar in politischen Initiativen hinsichtlich der „Zukunft der Automobilindustrie“, in denen sich Staatsregierungen als „Autoländer“ positionieren und auch andere Akteure (wie zum Beispiel Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften, und Nichtregierungsorganisationen) auf Landesebene aktiv mit dem Wandel der Automobilindustrie beschäftigen und positionieren.

Die regionale Ebene und ihre expliziten Initiativen und bestehenden Netzwerke und Akteurs-Koalitionen werden deshalb als *Ausgangspunkte* und empirische Gegenstände für die Fallstudie genutzt, um derzeitige politische Prozesse hinsichtlich des Wandels der Automobilindustrie in seiner Heterogenität und Konflikthaftigkeit zu verstehen. Der Forschungsgegenstand wird so gewählt, dass es möglich ist, die Interaktion zwischen den Fällen aber auch innerhalb der Fälle zu beschreiben und zu kontrastieren.

Dieser empirische Fokus auf die zwei regionalen Ebenen der Bundesländer und die Auswahl von institutionalisierten politischen Initiativen ermöglichen dabei eine tiefgehende Untersuchung der Fälle in Form einer vergleichenden Einzelfallstudie. Denn diese Fallauswahl bewerkstelligt es, vergleichbares Datenmaterial zu beiden Fällen zu generieren und dabei sowohl Symmetrie (beispielsweise hinsichtlich der generellen Auswahl von Interviewpartner*innen und relevanter Dokumente) als auch Asymmetrie zwischen den beiden Fällen (beispielsweise hinsichtlich unterschiedlicher parteipolitischer Ausrichtung der Regionen) aber auch innerhalb der Fälle (hinsichtlich der Positionen der Akteure, beispielsweise zwischen NGOs und Automobilhersteller) zu gewährleisten. Damit wird die oben angeführte empirische Kontrastierung sowohl innerhalb der einzelnen Fälle als auch zwischen den beiden Fällen explizit möglich.

Zeitliche Kohärenz der vergleichenden Fallstudie

Die Fallauswahl lässt zudem zu, dass die Untersuchung des Forschungsthemas anhand von zwei Fällen zeitgleich möglich ist und verschiedene Erhebungsmethoden (siehe anschließendes Kapitel) verwendet werden können. Die Vergleichbarkeit zwischen den Fällen wird auch dadurch erhöht, dass die Durchführung der Datenerfassung in beiden Untersuchungsräumen parallel und zeitgleich in zwei getrennten Erhebungsphasen für die beiden Untersuchungsräume möglich ist. Die zeitliche Kohärenz beispielsweise bei der Durchführung von Interviews in beiden Fällen ermöglicht einen ähnlichen Alltagskontext und damit den gleichen Einfluss von eventuell auftretenden fallrelevanten, signifikanten alltäglichen Veränderungen auf beide empirischen Objekte zu haben (z.B. eine politische Entscheidung auf Bundesebene oder Ereignisse wie ein potentieller Dieselskandal 2.0). Durch die zeitgleiche und parallele Untersuchung der Fälle wird vermieden, dass einerseits der Vergleich und die Kontrastierung der Fälle während des Forschungszeitraums unmöglich wird und andererseits die Fallstudie sensitiv für unvorhersehbare jedoch relevante Ereignisse bleibt.

Untersuchungszeitraum

Als Untersuchungszeitraum für die vergleichende Fallstudie wird die Zeit zwischen 2017 bis 2019 gewählt. Die bayerische Initiative fand 2018 bis 2019 statt, während die politische Initiative in Baden-Württemberg 2017 begann und bis 2024 angelegt ist. Damit ist die politische Initiative in Baden-Württemberg zur Zeit der Erstellung der Arbeit noch nicht abgeschlossen. Die Abgeschlossenheit der Initiativen als empirische Objekte ist für die Erstellung der Forschungsarbeit jedoch nicht ausschlaggebend, denn für die Auswahl des empirischen Objekts innerhalb der Fallstudie ist wichtig, dass sich das Objekt *gegenwärtig* in einem Prozess befindet und politische Herangehensweisen beobachtet werden können, in denen verschiedene Akteure interagieren, sich mit der Zukunft der Automobilindustrie beschäftigen und sich kulturell positionieren.

3.3. Methodisches Vorgehen

Das kultursensitive Forschungsdesign als vergleichend-kontrastierende Fallstudie stellt selbst kein methodisches Vorgehen dar. Das Datenmaterial für die Fallstudie kann prinzipiell mit verschiedenen Erhebungsmethoden generiert und auch mit verschiedenen Analysemethoden bearbeitet werden.

Die Konzeption der vergleichenden Fallstudie und die in dieser Studie ausgewählten Fälle ermöglichen einen Zugang zu einer Fülle an fallspezifischem und diversem Datenmaterial, das mittels einem qualitativen Methodenmix erhoben wird. Dies ermöglicht eine Triangulation von verschiedenen Informationsquellen sowie Erhebungsmethoden (Lamnek 2005). Damit werden für die vorliegende Fallstudie mehrere Arten von fallrelevantem Datenmaterial für die Untersuchung herangezogen und explizit erhoben, um eine tiefgehende Analyse zu ermöglichen und eine möglichst dichte Beschreibung¹⁵ des Falls zu gewährleisten.

Dokumentenauswahl in den Untersuchungsregionen

In der Untersuchung werden Dokumente aus den beiden Untersuchungsregionen gesammelt, die sich mit dem Forschungsthema „Wandel der Automobilindustrie“ beschäftigen und hierfür potenziell relevant sind. Die Daten- und Dokumentensammlung stellt einen kontinuierlichen Prozess innerhalb des Untersuchungszeitraums dar, denn es wird ein gegenwärtiges Forschungsthema bearbeitet, bei dem Untersuchungszeitraum und Durchführung der Forschung parallel ablaufen. Aus diesem Grund wird sich auch nicht von vornherein auf eine bestimmte Art von Dokumenten festgelegt, welche für die spätere Analyse herangezogen werden (z.B. die ausschließliche Sammlung von offiziellen Dokumenten aus den Landesparlamenten), denn es bedarf einer gewissen Offenheit bei der Datensammlung, da

¹⁵ In Anlehnung an *“Thick Description: Toward an Interpretive Theory of Culture”* (Geertz 2003).

nicht klar ist, in welcher Form fallrelevante Informationen in den Untersuchungsregionen veröffentlicht werden oder vorliegen werden.¹⁶

Nach der Entscheidung für die beiden politischen Initiativen als konkrete Forschungsfoki in den Untersuchungsregionen, wird das bis dahin gesammelte Datenmaterial und das ab da gesammelte Material in themenrelevantes, kontextrelevantes und fallrelevantes Datenmaterial kategorisiert. Nicht jedes während des Forschungsprozesses erfasste Dokument wird in derselben Tiefe betrachtet und analysiert. Deshalb werden die Dokumente zunächst kategorisiert. Dies erfolgt nach Zugehörigkeit zu Akteuren, Dokumentensorte (z.B. Parlamentarische Debatten, parlamentarische Anfragen und Antworten, Stellungnahmen, Positionspapiere, Studien, Pressemitteilungen) und Art des Inhalts (wissenschaftlich, neutral, positionierend). Darüber hinaus werden Dokumente *kontinuierlich* im Forschungsprozess herangezogen, um bestimmte Erklärungen und die Spezifizierung von Gesagtem und präsentierten Aussagen *während* Interviews und Veranstaltungen zu verstehen, diese *danach* zu interpretieren, Zusammenhänge zwischen Gesagtem und veröffentlichten Dokumenten herzustellen und auch Reaktionen auf Veröffentlichungen zu verstehen. Deshalb ist die aktive Arbeit mit Dokumenten ein ständiger und wichtiger Begleiter des Verstehens im Forschungsprozess. Abbildung 3 gibt eine Übersicht über das in der Fallstudie verwendete Datenmaterial.

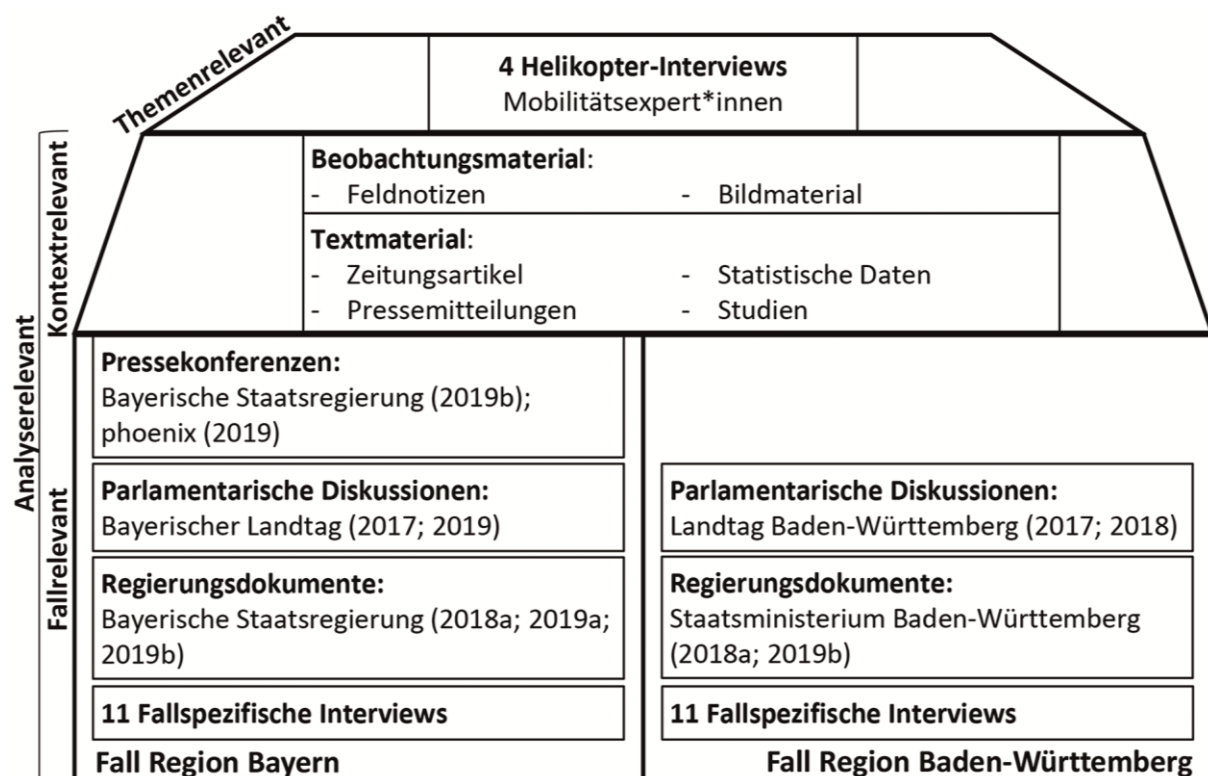


Abbildung 3: Übersicht über die verwendeten Daten in der Fallstudie (eigene Darstellung).

¹⁶ Z.B. werden seit einiger Zeit offizielle Stellungnahmen von Regierungen nicht mehr nur in Form von Pressemitteilungen und -konferenzen veröffentlicht werden, sondern zunehmend soziale Medien als Kommunikationsmittel verwendet.

Storylines als Repräsentationen von Mobilitätskulturen

Anknüpfend an die theoretischen Überlegungen zu Mobilitätskulturen und das vorgestellte Forschungsdesign wird der „Wandel der Automobilindustrie“ hierbei als ein Diskurs aufgefasst, der empirisch in den Fällen beobachtbar und analysierbar ist.

In argumentativer Diskursanalyse sowie in interpretativen Ansätzen der qualitativen sozialwissenschaftlichen Forschung stellt die Analyse von Storylines ein gängiges methodisches Konzept dar, um Bedeutungen in Diskursen zu verstehen und lässt eine Verknüpfung von Inhalt und Interpretation in der Analyse zu, wie im Forschungsdesign erarbeitet. Storylines stellen dabei einen Zugang zur Analyse von Diskursen sowie deren (Re)Produktion dar.

Der Diskurs des „Wandels der Automobilindustrie“ soll in dieser Forschung dahingehend besser verstanden werden, als dass aufgezeigt wird, welche Bedeutungen hierbei eine Rolle spielen und wie dieser von verschiedenen Mobilitätskulturen geprägt ist.

„Aus diskurstheoretischer Sicht liegt die gesellschaftliche Bedeutung des ökomodernen Diskurses in der Erzeugung einer Anzahl von story lines, die neue gesellschaftliche Koalitionen ermöglichen und tatsächlich zur Folge gehabt haben. Story lines sind häufig reproduzierte narrative Konstrukte, wodurch Elemente aus unterschiedlichen diskursiven Bereichen mit einander in Verbindung gebracht werden. 'Standort Deutschland' ist eine story line, sowie das „Waldsterben“. Beide sind diskursive Konstrukte, die neue Sinnzusammenhänge produzieren, und beide haben Klischee-Charakter, d.h. im Gebrauch werden sie meistens nicht auf ihren semantischen Kern überprüft“ (Hajer 1997, S. 109).

Wie Hajer in diesem Zitat ausführt, lassen sich Diskurse (hier am Beispiel des ökomodernen Diskurses) anhand von Storylines, die er als *narrative Konstrukte* beschreibt, empirisch erfassen. Diese Konstrukte verbinden „Elemente“ aus verschiedenen diskursiven Bereichen zu Sinnzusammenhängen, die in einem bestimmten Diskurs (re)produziert werden und durch einen Prozess der Koalitionen-Bildung um Storylines, bestimmte Bedeutungen mehrheitsfähig machen. Diese narrativen Konstrukte gehören also zu spezifischen Diskursen, die durch soziale Praktiken und das Praktizieren von Storylines (re)produziert werden.

In Hajers Fall werden die Storylines als Narrative, also als Erzählungen konzeptualisiert, die Akteure äußern, die aber ebenso im Diskurs praktiziert werden. Das angeführte Beispiel des „Waldsterbens“ als Storyline macht deutlich, dass diese tatsächlich sprachlich beobachtbar sind, jedoch die Sinnzusammenhänge selbst, die an dieser Begrifflichkeit hängen, interpretativ verstanden werden müssen. Storylines werden im Datenmaterial zu bestimmten Diskursen einerseits *sprachlich* ausgeführt,

beispielsweise in Erklärungen des Waldsterbens, aber andererseits auch in Praktiken sichtbar, wie zum Beispiel in dem Verhindern von Luftverunreinigungen.

Diese Verknüpfung von sprachlicher und praktischer Dimension wird in der vorliegenden Arbeit genutzt, um Storylines weniger als bloße narrative Konstrukte zu verstehen, die im Datenmaterial direkt beobachtbar sind, sondern mehr als empirisch informierte Repräsentationen von Mobilitätskulturen zu sehen, die Bedeutungen in *sprachlichen* sowie *praktischen* Dimensionen offenlegen und Sinnzusammenhänge darstellbar machen. Storylines sind damit eine Form, um aufzuzeigen, welche (Mobilitäts-)Kulturen in sprachlichen und praktischen Ausprägungen beobachtbar sind und in einem Diskurs repräsentiert werden.

Analyse von Mobilitätskulturen mittels Storylines

Es bedarf einer speziell darauf ausgerichteten methodischen Konzeption der Analyse, die interpretative sowie inhaltliche Dimensionen bei der Erhebung und Analyse von konfliktreichen Mobilitätskulturen in politischen Prozessen zulässt. Dabei wird eine diskursanalytische Vorgehensweise zur Erforschung von Mobilitätskulturen entwickelt, die vom Konzept der Storylines inspiriert ist und es ermöglicht, verschiedenartiges Datenmaterial wie Textdokumente, Videomaterial, Interviewmaterial, Forschungsnotizen und Bildmaterial aus Teilnehmenden Beobachtungen für die Analyse heranzuziehen.

Das methodische Vorgehen basiert auf einer inhaltlichen und interpretativen Analyse, welche sprachliche sowie praktische Ausprägungen im Fall des „Wandels der Automobilindustrie“ beleuchtet, die sich in Problembeschreibungen, Argumentationslinien und Positionierungen darstellen. Es wird dabei explizit auf die thematischen Dimensionen „Automobilproduktion“ und „Mobilität“ eingegangen, um die theoretische Verschränkung von Produktion und Konsum in Mobilitätskulturen auch in der empirischen Arbeit zu gewährleisten.

Relationalität und Kontrastierung von Storylines

Das Konzept der Storyline-Analyse ermöglicht es, eine Anzahl von Storylines in Relation zueinander zu betrachten, welche im Diskurs erzeugt werden und damit beobachtbar sind. Zentral für diese relationale Dimension des Storyline-Konzepts ist die argumentative und praktische *Positionierung* sowie die dazugehörige Positionierung gegenüber anderen konfliktreichen Storylines in der Interaktion von Akteuren im Diskurs (Hajer 1997; Keller 2007).

Aus der (Gegen-)Positionierung können erste Konfliktlinien ausgemacht werden und damit weitere Mobilitätskulturen außerhalb der institutionalisierten Positionen im Diskurs erfasst werden. Diese Kontrastierung von Storylines ergibt sich aus der inhaltlichen und interpretativen Kontrastierung sowie

aus der aktiven Beobachtung des empirischen Phänomens durch den Forschenden. Die Storylines repräsentieren also eine Interpretation der inhaltlichen Ergebnisse und Ergebnisse der Interpretation während der Analyse.

Aus der inhaltlichen und interpretativen Kontrastierung sowie Positionierung können die dominanten sowie die herausfordernden Storylines identifiziert und komplementiert werden, um zu verstehen was das mobilitätskulturelle Spannungsfeld ausmacht, das sich aus dem Zusammenspiel ergibt und welche Konfliktlinien sich hierbei ergeben (siehe Abbildung 4).

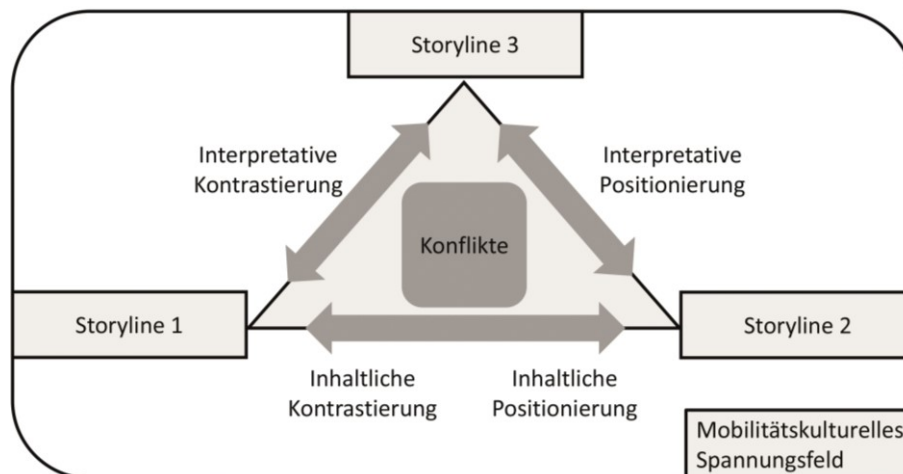


Abbildung 4: Erfassung mobilitätskultureller Spannungsfelder durch inhaltliche und interpretative Kontrastierung und Positionierung von Storylines (eigene Darstellung).

Die sich abzeichnenden mobilitätskulturellen Unstimmigkeiten und Konflikte zeigen sich ebenso auf der inhaltlichen Ebene. Sie werden also in den Argumentationen und Positionierungen inhaltlich „vorggetragen“, beispielsweise in Interviews ähnlich zu Diskussionen mit der Opposition und der wissenschaftlichen und willentlichen Konstruktion von Positionen. Darüber hinaus werden Konflikte auf der praktisch-performativen Ebene analysierbar, z.B. durch die beobachtende Teilnahme an Diskussionsrunden und Protesten, aber auch durch die Betrachtung von Studien, die veröffentlicht werden, und durch das Interpretieren des Aufkommens und Verschwindens von (weiteren) Storylines im Prozess und die Reaktionen darauf. Diese Konzeptualisierung von multidimensionalen Storylines ermöglicht also die Betrachtung von Kontinuität und Diskontinuität von Mobilitätskulturen in einer gesellschaftlichen Umbruchsphase durch die Analyse von Positionierungen und Konfliktlinien in politischen Prozessen zur Zukunft der Automobilindustrie.

Maarten Hajers Darstellungen von Diskursanalyse implizieren eine gewisse Reihenfolge, wie Diskurs *produziert* wird. Es beginnt mit Storylines, durch Praktiken bilden sich Diskurs-Koalitionen um bestimmte Storylines, bestimmte Diskurs-Koalitionen werden dominant, Storylines und bestimmte Diskurse strukturieren sich und werden schlussendlich institutionalisiert (beispielsweise in Form von

Gesetzen) und prägen soziales Handeln im Allgemeinen. Hier wird institutionell-konstruktivistisch gedacht. Diese implizite Reihenfolge der Diskursanalyse ist in dem Sinne wahrscheinlich von Maarten Hajer nicht beabsichtigt, was sich auch in der steten Betonung auf die (Re)Produktion und Transformation von Diskurs durch Praktiken zeigt. Diese Reihenfolge ergibt sich oftmals methodisch, da in Diskursanalysen überwiegend historisch gearbeitet wird. Es wird betrachtet, wie Diskurse entstehen, also produziert werden und in einem bestimmten Kontext an Praktiken und zu einer gewissen Zeit dominant und reproduziert werden. Daraus ergeben sich Abläufe von dominanten Diskursen über die Zeit (siehe beispielsweise die Analyse dominanter Storylines von Tschoerner-Budde (2019) im Kontext der Mobilitätspolitik in München).

Die hier gewählte methodische Herangehensweise ist an der Erfassung der *aktiven Reproduktion* von hegemonialen Diskursen in dominanten Diskurs-Koalitionen interessiert. Dieser Ansatz stellt in gewisser Weise eine „umgekehrte“ Herangehensweise dar als normalerweise in Argumentativer Diskursanalyse und der Analyse von Storylines gewählt wird. Wie schon bei Späth et al. (2016) zu beobachten, geht es hierbei um das methodische Kenntlichmachen von „Regime Resistance“ als „impact of regimes“ statt „impact on regimes“, also die Erklärung von Praktiken und Positionierungen einer etablierten Diskurs-Koalition *gegen* herausfordernde Storylines. Für die Analyse des Diskurses wird ein Methodenmix aus mehreren qualitativen Forschungsmethoden benutzt, um die konfliktreichen Bedeutungen und Praktiken am empirischen Objekt analytisch zu erfassen.

Inhaltliche Dokumentenanalyse

Die inhaltliche Analyse von Dokumenten findet sich wiederkehrend im Prozess der Datenerhebung sowie der Dateninterpretation wieder. Nicht jedes ausgewählte und kategorisierte Dokument wird einer detaillierten inhaltlichen Analyse unterzogen. Dies geschieht je nach Relevanz für die oben genannten Forschungsfragen, die an das Datenmaterial gestellt werden. Dokumente werden deshalb entweder inhaltlich grob zusammengefasst und Kernaspekte notiert, um diese im Gesamtkontext einordnen zu können, oder aber für eine inhaltliche Feinanalyse ausgewählt.

Diese Feinanalyse widmet sich zunächst der diskurstheoretisch-informierten inhaltlichen Kategorisierung des Dokuments, indem in einem offenen Verfahren Problembeschreibungen, Akteure, Positionierungen und Argumentationslinien, Herangehensweisen und Zuständigkeiten bei der Problemlösung und Beschreibungen von Praktiken als Abschnitte im Dokument markiert werden.

In einem zweiten Schritt werden diese markierten Stellen nochmals betrachtet und eine interpretative Zusammenfassung der Kernaussage des Dokuments erstellt, wobei die Frage „Was möchte das Dokument aussagen?“ im Fokus steht.

In einem weiteren Schritt wird beleuchtet, welche Konflikte im Dokument „angesprochen“ werden, und wie sich das Dokument zu den anderen Dokumenten und Aussagen verhält. Die Dokumente werden dabei nicht als belastbare Quelle von faktischem Wissen gesehen, sondern als Mittel zur Generierung von Verständnis über spezifische Argumentationen und als Anhaltspunkt, wie mit dem Thema umgegangen und wie sich positioniert wird.

Aufgrund dieser *Verwendung* von Studien als soziale Praktiken im politischen Prozess, mit denen man sich positioniert und für oder gegen Sichtweisen argumentiert, werden Veröffentlichungen und Studien auch hier als solche Präsentationen von Positionierungen aufgefasst und mehr als Basis für die Beschreibung des Umgangs mit konfliktreichen Bedeutungen und der Interpretation herangezogen als inhaltlich zitiert. Denn Studien stehen oftmals repräsentativ für bestimmte Mobilitätskulturen, stützen bestimmte Argumentationen und präsentieren im Umkehrschluss andere Argumentationen. Dies wird in den empirischen Fallstudien der Arbeit am praktischen Umgang und Einsatz von Studien und Veröffentlichungen dargestellt (siehe beispielsweise die Veröffentlichung der Studie Mobiles Baden-Württemberg als Repräsentation einer dezidiert anderen Sichtweise auf den Wandel der Automobilindustrie als die Sicht der dominanten unternehmensorientierten Sicht und als Praktik des Positionierens und in Konfliktretens mit anderen Akteuren).

Problemzentrierte Interviews

Für die Studie wurden auf der einen Seite explorative Interviews zur Fallauswahl während der Anfangsphase der Forschung geführt. Hierzu wurden Gespräche mit Mobilitätsexpert*innen aus verschiedenen Tätigkeitsbereichen geführt, mit den Schwerpunkten

- Unternehmerische Strategieberatung, Nachhaltigkeit und Automotive (München, Dez. 2017),
- Städtische Mobilität und Zivilgesellschaft (München, Feb. 2018),
- Verkehrspolitik, Klimaschutz und Wirtschaft (München, Feb. 2018),
- Nachhaltige Mobilität und Ökonomie (München, Jun. 2018).

Auf der anderen Seite wurden nach der spezifischen Fallauswahl und Fokussierung auf die landespolitischen Initiativen als Forschungsgegenstand weitere problemzentrierte und explizit fallrelevante Interviews in beiden Untersuchungsregionen geführt.

Hierbei wurde eine gezielte Selektion von fallrelevanten Interviewpartner*innen vorgenommen, die aktiv in den politischen Initiativen in Bayern und Baden-Württemberg involviert waren, sei es als Teilnehmer*innen oder als protestierende Akteure (zum Beispiel ein aktivistisches Bündnis, das anlässlich des Strategiedialogs in Baden-Württemberg Protest-Aktionen veranstaltete). Dabei wurden 11 Gespräche in Bayern geführt und 9 Transkripte der Audiodateien angefertigt sowie 2 detaillierte Gesprächsnotizen und Beschreibungen von Gesprächen angefertigt, die nicht zur Aufnahme freigegeben wurden

(Staatskanzlei Bayern, Vereinigung bayerischer Städte). In Baden-Württemberg wurden ebenso 11 Gespräche geführt, wobei 2 Gespräche nicht aufgezeichnet werden durften und hierzu ausführliche Gesprächsnotizen angefertigt wurden (Politikabteilungen zweier Automobilhersteller in Baden-Württemberg). Diese 22 Interviews wurden für die explizite Analyse in Bayern und Baden-Württemberg herangezogen und finden sich als wörtliche Zitate und als Verweise in den empirischen Kapiteln der Arbeit wider. Tabelle 1 und Tabelle 2 geben eine Übersicht zu den Interviewpartner*innen und der in der Arbeit verwendeten Signatur.

Signatur	Beschreibung/Position	Unternehmen/Institution	Datum
Interview BY-1	Arbeitnehmervertretung	Industriegewerkschaft BY	Dez 18
Interview BY-2	Arbeitnehmervertretung	Automobilhersteller 1	Mrz 19
Interview BY-3	Arbeitnehmervertretung	Automobilhersteller 2	Apr 19
Interview BY-4	Arbeitnehmervertretung	Automobilzulieferer	Apr 19
Interview BY-5	Lobbyist	Automobilhersteller 1	Mai 19
Interview BY-6	Lobbyist	Automobilhersteller 2	Jun 19
Interview BY-7	Verkehrspolitik	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr	Mrz 19
Interview BY-8	Wirtschaftspolitik	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie	Mrz 19
Interview BY-9	Wirtschaftspolitik	Bayerische Staatskanzlei	Apr 19
Interview BY-10	Wirtschaftspolitik	Bayerischer Arbeitgeberverband	Mrz 19
Interview BY-11	Wirtschaft und Verkehr	Vereinigung bayerischer Städte	Jun 19

*Tabelle 1: Interviewpartner*innen im Untersuchungsraum Bayern (eigene Darstellung).*

Signatur	Beschreibung/Position	Unternehmen/Institution	Datum
Interview BW-1	Arbeitnehmervertretung	Industriegewerkschaft BW	Feb 19
Interview BW-2	Lobbyist	Automobilhersteller 3	Jul 19
Interview BW-3	Lobbyist	Automobilhersteller 4	Jul 19
Interview BW-4	Lobbyist	Automobilhersteller 5	Apr 19
Interview BW-5	Mobilitätsagentur	Staatliche Einrichtung BW	Mai 19
Interview BW-6	Strategiedialog Mitglied	NRO BW	Jun 19
Interview BW-7	Strategiedialog Mitglied	NRO BW	Mrz 19
Interview BW-8	Verkehrspolitik	Ministerium für Verkehr	Mrz 19
Interview BW-9	Wirtschaftspolitik	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus	Apr 19
Interview BW-10	Wirtschaftsförderung	Regionale Wirtschaftsförderung	Mrz 19
Interview BW-11	Aktivistisches Bündnis	Bündnis für Verkehrswende	Jun 19

*Tabelle 2: Interviewpartner*innen im Untersuchungsraum Baden-Württemberg (eigene Darstellung).*

Auf der Ebene der ministerialen Verwaltung in Bayern und Baden-Württemberg wurden Gespräche mit aktiv involvierten Beteiligten in den politischen Initiativen aus dem Wirtschaftsministerium sowie aus dem Verkehrsministerium geführt. Die Wirtschaftsministerien und Verkehrsministerien stehen hier für politische Ressorts, die sich mit der Automobilindustrie wirtschaftspolitisch beschäftigen sowie mit Veränderungen der Mobilität verkehrspolitisch betraut sind. Zusätzlich wurden Gespräche mit den koordinierenden Stellen der Initiativen geführt, wobei in Bayern die Staatskanzlei die Koordination des Prozesses übernimmt und in Baden-Württemberg die Koordination von Staatsministerium und der landeseigenen Agentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive übernommen wird. Hier wurde ein Gespräch mit einer Person geführt, die mit Aufgaben der Koordination des Strategiedialogs vertraut ist. Damit wird gewährleistet, dass zusätzlich zu den spezifischen Positionierungen der Akteure auch die offiziell angedachten Herangehensweisen, politischen Ziele und Absichten im Prozess beleuchtet werden können.

Zur Erhebung des Datenmaterials zur Storyline-Konstruktion werden problemzentrierte Interviews (Witzel 2000) mit Personen geführt, die in Verbindung zu der dominanten Diskurs-Koalition stehen und zum Teil aktiv in den politischen Initiativen eingebunden sind, aber auch in Konflikt mit der dominanten Koalition stehen. Problemzentriert meint hier, dass die Interviews darauf abzielen, zu erfassen, welche Bedeutung das Thema für die Interviewpartner*innen hat und wie diese das Phänomen „Wandel der Automobilindustrie“ problematisieren, deuten und auch praktisch angehen. Der Wandel der Automobilindustrie dient hier als Thema der Interviews. Es wird dabei erfasst, was die Probleme im Prozess sind, welche Sichtweisen vorherrschen und welche Positionen vertreten werden. Hier geht es nicht darum, aus dem individuellen Interview eine allgemein gültige Position der Akteure zu erfassen und abzuleiten. Es geht darum, die Problematisierung und Herangehensweise an das Problem zu erfassen sowie zu erheben, gegen welche Sichtweisen sich positioniert wird. Dies gibt Aufschluss darüber, welche Bedeutungen im Prozess in sprachlichen Ausprägungen und Praktiken eine Rolle spielen und wie bestimmte Diskurse die Konzeption des Problems prägen.

Das Interview wird dabei als performative Interaktion gesehen, das nicht nur zur Beschreibung von Handeln und sozialen Praktiken dient, sondern selbst eine soziale Praktik darstellt. Damit unterscheidet sich die hier gewählte Auffassung und Verwendung von Interviews als Interaktion von der Verwendung des Interviews als Text (Deppermann 2013). Die Auffassung eines Interviews als Interaktion ist bei der vorliegenden Arbeit insofern hilfreich, dass auch Gespräche als wertvolle Interpretations- und Erkenntnisgrundlage dienen können, von denen der Forschende detaillierte Gesprächsnotizen zu Inhalt und der Interviewsituation anfertigt, jedoch keine wörtliche Transkription des wiedergegebenen Inhalts erstellen kann oder darf. Denn die geführten Interviews reichen von Gewerkschaftler*innen,

über Unternehmensvertreter*innen bis hin zu hochrangigen Mitarbeiter*innen in Ministerien auf Landesebene. Vor allem in einem ministerialen Kontext ist es oftmals nicht möglich, Interviews aufzuzeichnen, mit der häufigen Begründung, dass die Mitarbeiter*innen explizit nicht die zitierfähige Meinung des Ministeriums vertreten und für das administrative Geschäft und die Vorbereitung von politischen Aussagen zuständig sind.

In dieser Arbeit wird das erhobene Material unter dem folgenden Gesichtspunkt gesehen: „Was beschreibt das Gegenüber gerade, was bedeutet das und was möchte mir das Gegenüber mit dieser Aussage vermitteln?“. Dies schließt mit ein, gegen wen (indirekt) argumentiert oder sich positioniert wird und mit wem argumentiert wird. Zudem ist es wichtig zu berücksichtigen, was für ein Bild Gesprächspartner*innen von dem Forschenden haben, wie dieser wahrgenommen wird und in welcher Funktion. Es stellt sich hier die Frage, zu welchen Akteur*innen und Positionen der Forschende selbst zugeordnet wird und wie dies die präsentierten Äußerungen der Gesprächspartner*innen beeinflusst.

Denn die problemzentrierten Gespräche lassen sich als verbalisierte und auf Narrative, Argumentation und Praktiken fokussierte Komponente der Storylines sehen. Dieses Rohmaterial wird mit der oben beschriebenen Storyline-Analyse inhaltlich-interpretativ aufgearbeitet und verstanden.

Die inhaltliche Analyse der Interviews wird in Anlehnung an die Analyse von Daten mittels Phänomenstrukturen vorgenommen (siehe Keller 2007). Schon die halbstrukturierten Interviews mit den Akteuren, strukturieren hierbei Teile des Datenmaterials in gewisser Weise vor (siehe Abbildung 5), wobei explizit „offen“ gefragt wurde und während der Gespräche aufkommende und interessant erscheinende Aspekte verfolgt wurden und sich nicht strikt an einen Leitfaden gehalten wurde, wie im Sinne eines strikt leitfadengestützten Interviews.

- Phänomen-/Problembeschreibung, „aktuelle Situation und Herausforderungen“
- Ursache: was sind „Gründe“ für Handlungsbedarf
- Akteurskoalitionen
- Argumentative Positionierungen
 - Dominante Positionen (bzgl. Automobilindustrie, Mobilität und Wandel)
 - Herausfordernde, konfliktreiche Positionen (bzgl. Automobilindustrie, Mobilität und Wandel)
- Handlungsbedarf: „Studien/Vorfälle“ als Referenzpunkte in Argumentationen
- Praktiken, Herangehensweisen
- Politische Zuständigkeiten
- Rolle des (Bundes-)Staates und der Politik im Allgemeinen
- Problemlösung: Prozessbegleitung vs. Prozessregulierung
- Verhältnis zu Regulation

Abbildung 5: Überblick über die relevanten Aspekte für die inhaltliche und thematische Strukturierung (eigene Darstellung).

Teilnehmende Beobachtung

Als drittes methodisches Mittel wird hier die ethnographisch-inspirierte Herangehensweise der Teilnehmenden Beobachtung genutzt, um den praktizierten Diskurs zu erfassen und in die Storyline-Analyse zu integrieren. Ethnographische Forschungsstrategien zeigen sich auch in humangeographischer Diskursforschung als passendes methodisches Instrument, um die praktische Dimension von Diskursen adäquat zu beleuchten (siehe hierzu Winkler et al. 2021). Die Teilnehmende Beobachtung als Methode hängt stark mit einer hermeneutisch-interpretativen Erkenntnisgewinnung der Arbeit zusammen und ermöglicht eine kontext-sensitive und praktik-orientierte Analyse eines aktuellen Forschungsgegenstands und Diskurses. Vor allem ergibt sich hier der methodische Zugang, um verschiedene Kontext-Ebenen in der Analyse zu vereinen und die Basis für eine Interpretation und Analyse von konfliktgeladenen Mobilitätskulturen bereitzustellen.

Dies legt ein explizit methodisches Augenmerk darauf zu verstehen, wie der Diskurs praktiziert wird, also nicht nur bestehende Dokumente zu beleuchten und zu analysieren, sondern auch den Kontext aktiv in den Erkenntnisprozess miteinzubinden. Denn in diesem Forschungskontext zeichnen sich oft die konflikterzeugenden Intersektionalitäten mit *anderen* Diskurs-Ebenen ab (wie z.B. die konfliktinduzierende Storyline der Reduzierung von Automobilität und eine Orientierung hin zu aktiver, geteilter und digitaler Mobilität im städtischen Kontext des Diskurses zum Mobilitätswandel, die als Einschränkung von Mobilität im ländlichen Raum gesehen wird).

Die hier gewonnenen Erkenntnisse im Umfeld des eigentlichen Forschungsgegenstands, der sich auf die politischen Initiativen fokussiert, sind für den Forschenden essentiell für die kritische Reflexion über bestimmte Aussagen und Praktiken in den Untersuchungsräumen und speziell den politischen Initiativen. Vor allem vor dem Hintergrund, dass es sich um eine wissenschaftliche Betrachtung eines aktuellen gesellschaftlichen Diskurses handelt, der noch in der Entstehung ist, macht es notwendig, auch den aktuellen Kontext miteinzubeziehen, der Aufschluss gibt, wo der Diskurs aktuell stattfindet, wie damit umgegangen wird und wer im Diskurs interagiert und im Konflikt steht.

Die Teilnehmende Beobachtung bei Veranstaltungen aber auch die Aufenthalte zur Feldforschung (beispielsweise in Stuttgart, Ingolstadt, München mit Besuchen der Museen der Autohersteller) geben Einblicke in Bereiche der Fallstudien, die indirekt mit dem eigentlichen Thema verbunden sind, bei denen aber bestimmte Akteure aus den politischen Initiativen ebenso direkt teilnehmen oder sich in Aussagen gegen bestimmte Veranstaltungen positionieren (z.B. Proteste und Fahrverbote in Städten). Hierzu zählen die Teilnahme an Stadtrats-Anhörungen zum Thema Mobilität in München, Konferenzen aus dem Bereich Automotive in Nürtingen, interne Workshops bei Unternehmen im Bereich Kraftfahrzeugbau, die Teilnahme bei einem Zulieferer-Treffen der IG Metall, aber auch die zweimalige Teilnahme an

der IAA in Frankfurt erst als Besucher im Jahre 2017 und dann als Teilnehmer und Beobachter bei den Protesten im Rahmen der IAA 2019.

Die aktive Beobachtung bei Veranstaltungen, die sich in dem diskursiven Umfeld des Wandels der Automobilindustrie bewegen, ermöglicht das bessere Verstehen bestimmter Beschreibungen eines Problems, der Positionierung und Argumentationen sowie auch den Umgang mit dem Problem von Akteuren. Denn bei Veranstaltungen werden bestimmte Positionen oftmals weniger diplomatisch und unverblümt vertreten und aktiv praktiziert. Vor allem in Forschungsbereichen, die schwer zugänglich und hoch aktuell sind, ist dies ein unverzichtbares Mittel, um Erkenntnisse in einem Bereich zu erlangen, der nur einem kleinen Akteur*innenkreis vorbehalten ist. Zudem wird dadurch ermöglicht, Zugang zu bestimmten Positionen von Personen wie hochrangigen Politiker*innen zu erlangen, die für Gespräche oftmals nicht zur Verfügung stehen, aber dennoch für die Fallstudie relevant sind (z.B. bei einer Veranstaltung des Bayerischen Städtetags 2019 mit mehreren mobilitätsrelevanten Beiträgen des bayerischen Ministerpräsidenten, Wirtschaftsminister und weiteren ministerialen Vertreter*innen). Diese Teilnehmenden Beobachtungen finden auch virtuell bei Online-Presskonferenzen statt, die ein gewisses Bild vermitteln und nur einen bestimmten Akteurskreis abbilden (wie zum Beispiel die live Video-Presskonferenzen zum Zukunftsforum Automobil, die auf youtube.com übertragen wurden und zeigen, dass nur das Wirtschaftsministerium auf dem Podium eine aktive Rolle einnimmt und kein anderes Ministerium auf der Bühne vertreten ist). Es geht bei der Teilnehmenden Beobachtung vor allem darum, zu sehen, welche dominanten Akteurs-Koalitionen bestehen, aber auch wie sich alternative Koalitionen bilden und interagieren. Dabei ist es möglich, bestimmte konfliktreiche Positionen und Argumentationen zu erkennen, die Storylines ausmachen und Koalitionen prägen.

Kapitel 4 Die Autokulturlandschaften Bayern & Baden-Württemberg

In diesem ersten Ergebniskapitel werden die beiden exemplarisch ausgewählten automobilproduzierenden Regionen Bayern und Baden-Württemberg als *Autokulturlandschaften* detailliert vorgestellt, um die starke kulturelle Verankerung der Automobilproduktion vor Ort zu belegen. Ein besonderes Augenmerk wird hier auf die institutionalisierte Politik der zwei Regionen als deutsche Bundesländer gelegt.

Die Automobilproduktion prägt bestimmte Regionen in Deutschland in besonderem Maße. Hierzu zählen vor allem Regionen mit Produktionsstätten, Entwicklungsstandorten, Verwaltungssitzen und anderen baulichen Repräsentationen wie Museen großer Automobilhersteller und Zulieferbetriebe. Dabei werden die Regionen, abgesehen von den namenhaften Herstellern, von einem dichten Netz an klein- und mittelständischen Zulieferbetrieben geprägt. Die Autokulturlandschaften Bayern und Baden-Württemberg stellen somit ein Netzwerk aus (inter)national agierenden Unternehmen sowie wissenschaftlichen Einrichtungen wie Forschungs- und Entwicklungsinstituten und Universitäten dar.

In Bayern befinden sich im PKW-Sektor zwei deutsche Automobilhersteller, die BMW AG und die AUDI Group mit ihren Firmenzentralen in München und Ingolstadt sowie diversen Produktionsstätten innerhalb Bayerns (u.a. Dingolfing, Landshut, Regensburg, Wackersdorf). In Baden-Württemberg sind die Automobilhersteller Daimler AG und Porsche AG mit Firmensitz und Produktionsstätten rund um Stuttgart sowie die AUDI Group mit einem weiteren Produktionsstandort in Neckarsulm vertreten. Darüber hinaus werden die Autokulturlandschaften maßgeblich von Automobilzulieferern wie Bosch, Webasto, ZF Friedrichshafen, Siemens, etc. sowie von kleinen Herstellern von Spezialkomponenten geprägt. Insgesamt ergibt sich ein dichtes Netz an klein- und mittelständischen Unternehmen, die innerhalb des Automobilssektors beschäftigt sind. Diese Netze an Akteuren werden in Bayern und Baden-Württemberg als Cluster-Strukturen bezeichnet und institutionell gepflegt. Ausgehend von den Wirtschaftsministerien sind hierfür regionale Wirtschaftsförderungen aber auch staatliche Gesellschaften wie die e-mobil BW oder Bayern-Innovativ für diese Vernetzung von Branchen-Clustern und im speziellen dem Cluster-Automotive zuständig.

Die Zahl der Arbeitsplätze in der Automobilproduktion verdeutlicht die Bedeutung der Automobilherstellung für die Beschäftigung in den Regionen. Beschäftigungszahlen des Wirtschaftssektors „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteile“ für den Zeitraum 2016 bis 2019 belegen die Signifikanz dieses Sektors in Bayern und Baden-Württemberg (Tabelle 3).

Jahr	2016	Anteil %	2017	Anteil %	2018	Anteil %	2019	Anteil %
Bayern	202100	15,9	205400	15,9	207800	15,5	206300	15,5
Baden-Württemberg	225262	17,9	228774	17,8	233296	17,6	235434	17,7

Tabelle 3: Beschäftigungszahlen im Sektor "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" in den Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg im Zeitraum 2016 bis 2019 (eigene Darstellung basierend auf Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2021; StMWi 2017; 2018; 2019; 2020a).

Je nach Veröffentlichung und der dabei gewählten Abgrenzung des Wirtschaftssektors schwanken diese Zahlen erheblich. Bei Betrachtungen des „Automobil-Cluster Baden-Württemberg“ werden beispielsweise im Jahr 2016 „rund 470.000 Beschäftigte“ (e-mobil BW GmbH 2019, S. 7) angeführt. Für das bayerische Automobil-Cluster werden 340.100 Beschäftigte für das Jahr 2016 angeführt (IW Consult GmbH & Fraunhofer IAO 2018) bis hin zu allgemeinen Aussagen von „rund 500 000“ (bayern innovativ 2020) Beschäftigten im Automobil-Cluster in Bayern. Dies zeigt in jedem Fall auf, dass die Automobilbranche einen wichtigen Beschäftigungszweig in den Regionen darstellt – unabhängig davon welche genauen Zahlen hierbei angeführt werden und welche Abgrenzung des Automobil-Clusters gewählt wird.

4.1 Die Landeshauptstädte als repräsentative Kulturräume

Die Landeshauptstädte München und Stuttgart nehmen eine Sonderrolle in der Repräsentation der Automobilproduktion ein. Durch die ansässigen Firmenzentralen von BMW in München und Daimler und Porsche in Stuttgart wird hier die Wichtigkeit der Automobilproduktion auf die Hersteller konzentriert, die das Stadtbild maßgeblich prägen.

In München gestalten vor allem die monumentalen Bauwerke der BMW Group mit ihrem Firmensitz, der einem Vier-Zylinder Motor ähnelt, und die daran anschließende BMW-Welt das Stadtbild Münchens architektonisch maßgeblich (Abbildung 6 und Abbildung 7). Auch das nahegelegene Ingolstadt als Firmensitz der AUDI AG präsentiert sich mit eigenem Museum „Audi-Forum“ in der Nähe der Konzernzentrale (Abbildung 8).

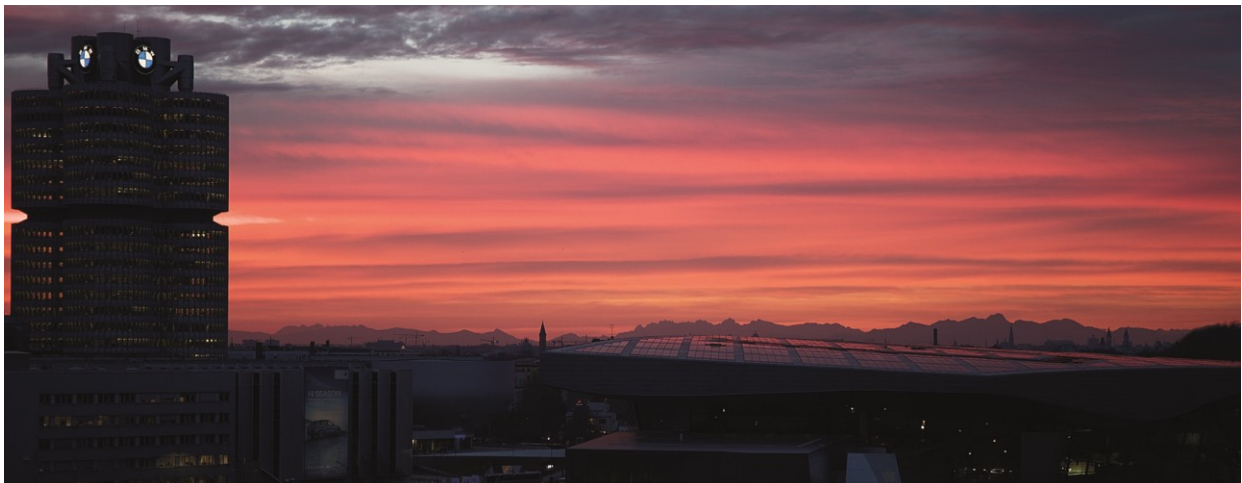


Abbildung 6: BMW-Firmensitz mit BMW-Welt (eigene Aufnahme).



Abbildung 7: BMW-Welt in München (eigene Aufnahme).



Abbildung 8: Audi-Museum in Ingolstadt (eigene Aufnahme).

Im baden-württembergischen Stuttgart bilden der Firmensitz der Daimler AG (Abbildung 9) und das nur durch die Bundesstraße 14 getrennte Mercedes-Benz-Museum in Untertürkheim (Abbildung 11) die bauliche Repräsentation der Daimler AG. Der zweite Automobilhersteller Porsche betreibt im Stadtteil Zuffenhausen das Porsche-Museum, welches direkt am „Porsche-Platz“ liegt (Abbildung 13).

Die Firmenzentralen und Museen der Automobilhersteller zeigen exemplarisch die architektonische Prägung der Landeshauptstädte durch die ansässigen Automobilhersteller. Diese gehen jedoch über die Firmensitze weit hinaus und zeigen sich zudem in Form des Mercedes-Sterns, der auf dem Stuttgarter Hauptbahnhof prangt und von weitem sichtbar ist (Abbildung 10) sowie der „Mercedes-Benz Arena“ als Stadion des Fußballvereins VfB-Stuttgart (Abbildung 12) und der nahegelegenen „Porsche-Arena“ als Veranstaltungshalle (Abbildung 14).



Abbildung 9: Daimler-Firmenzentrale in Stuttgart Untertürkheim (eigene Aufnahme).



Abbildung 10: Stuttgarter Hauptbahnhof mit drehendem Mercedes-Stern (eigene Aufnahme).



Abbildung 11: Mercedes-Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim (eigene Aufnahme).



Abbildung 12: Mercedes-Benz Arena in Stuttgart-Untertürkheim (eigene Aufnahme).



Abbildung 13: Porsche-Platz in Stuttgart-Zuffenhausen (eigene Aufnahme).



Abbildung 14: Porsche Arena in Stuttgart-Untertürkheim (eigene Aufnahme).

Exemplarisch zeigt sich die Verwobenheit der Autokulturlandschaften mit der Automobilherstellung auch im klassischen Kulturbereich anhand repräsentativer Museen der Automobilhersteller in München, Ingolstadt und Stuttgart, die zu touristischen Zielen und Erlebniswelten der Automobilität und als Eventlocations beispielsweise für kulturelle Veranstaltungen genutzt werden und ähnliche Besucherzahlen wie klassische Sehenswürdigkeiten in den Regionen aufweisen. Die BMW Welt in München war 2017 sogar die meistbesuchte touristische Attraktion Bayerns (sueddeutsche.de 2017). Neben den repräsentativen Firmensitzen sind auch die stadtnahen und die an die Firmensitze anschließenden Produktionsstätten prägend für die Städte München (Abbildung 15), Stuttgart und auch Ingolstadt. Hier bestimmt die Automobilproduktion den Charakter ganzer Stadtteile wie Stuttgart-Untertürkheim, Stuttgart-Zuffenhausen oder Milbertshofen-Am Hart in München. In Ingolstadt ist es möglich, mit der Bahn zum Bahnhof „Ingolstadt Audi“ und somit direkt auf das Werksgelände zu gelangen, das eine Art Stadtteil von Ingolstadt selbst bildet.



Abbildung 15: BMW Produktionsstätte in München nahe der BMW-Firmenzentrale (eigene Aufnahme).

Zusätzlich zur baulichen Präsenz der Automobilproduktion in den Städten mit Firmensitzen der Automobilhersteller macht die charakteristische Arbeitskleidung der Beschäftigten die Automobilproduktion im öffentlichen Raum sichtbar. Beispiele hierfür sind die blaue Arbeitskleidung von BMW-Mitarbeiter*innen, die rot-graue Kleidung von Porsche-Mitarbeiter*innen oder die silbergraue Kleidung von Daimler-Mitarbeiter*innen an den S-Bahn Haltestellen in Stuttgart (Feldnotiz 06.02.2019). Auch in den ländlichen Regionen ist die charakteristische Arbeitskleidung von ansässigen Automobilzulieferern beobachtbar, da diese auch oftmals am Wochenende bei der privaten Arbeit getragen wird und auf den ersten Blick an der Farbe und am Firmen-Logo erkennbar ist.¹⁷

Neben der klassischen Automobilproduktion finden sich in den Landeshauptstädten ebenso Firmensitze globaler Konzerne, die ebenso als Mobilitätsdienstleister auftreten sowie im Automobilsektor tätig sind. In München befindet sich beispielsweise einer der zwei Unternehmenssitze von Google Deutschland. Die Deutschland-Zentrale von Microsoft befindet sich in München genauso wie auch der deutsche Sitz der Tesla GmbH in der Münchner Innenstadt, komplett mit angeschlossener Laden- und Ausstellungsfläche. Auch in Stuttgart befindet sich zentrumsnah eine Filiale des Automobilherstellers Tesla (Feldnotiz 16.07.2019). Darüber hinaus siedeln auch Automobil-Startups wie der chinesische Elektro-Automobilhersteller *Nio* firmeneigene Design- und Markenentwicklungszentrum in München an, um hier an die Autokulturlandschaften und die vorherrschende Nähe zu Zulieferern und potentiellen gut ausgebildeten Beschäftigten zu nutzen sowie an das Design deutscher Automobile anzuknüpfen (Eversloh 2020; Schäfer 2017).

4.2 Das ambivalente Verhältnis zur Automobilität in den Autokulturlandschaften

Über die Repräsentationen der Automobilhersteller in den Städten hinaus werden die Auswirkungen der Automobilität vor allem in München und Stuttgart beobachtbar und auch spürbar. Gesetzlich vorgeschriebene Diesel-Fahrverbote in Teilen des Stadtgebiets in Stuttgart und auch in der Vergangenheit auftretender „Feinstaubalarm“¹⁸ aufgrund von Grenzwertüberschreitungen der Feinstaub-Emissionen mit der Aufforderung auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückzugreifen, zeigen, wie sehr Städte von den verkehrlichen und gesundheitlichen Auswirkungen der Automobilität geprägt und auch belastet sind (Abbildung 16). Fest installierte Messstellen an Hauptverkehrsstraßen in München und Stuttgart

¹⁷ Diese Beobachtungen sind ohne Datum und geprägt von jahrelangen, alltäglichen Erfahrungen in dem Heimatdorf des Autors, in dem eine Vielzahl von Beschäftigten eines nahegelegenen Automobilzulieferers wohnen. Die charakteristische Kleidung wird hier oft auch selbst dann noch getragen, wenn nicht mehr bei dem Zulieferer gearbeitet wird.

¹⁸ Der „Feinstaubalarm“ als Instrument zur Luftreinhaltung in Stuttgart wurde 2016 eingeführt und im Jahr 2020 wieder abgeschafft. Grund hierfür ist, dass die Anzahl der Überschreitungstage des Tagesgrenzwerts von $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ zwei Jahre in Folge (im Jahr 2018 mit 20 und 2019 mit 27 Überschreitungstagen) unter der gesetzlich zulässigen Maximalanzahl von 35 Tagen pro Jahr lag (Landeshauptstadt Stuttgart 2020b).

verdeutlichen dies und zeigen den hiermit materiell verbundenen Diskurs der „Luftreinhaltung“ im städtischen Raum (Abbildung 17).



Abbildung 16: Plakat zu Feinstaubalarm in Stuttgart (eigene Aufnahme).



Abbildung 17: Leuchtanzeige zur Luftreinhaltung in Stuttgart (eigene Aufnahme).

In Stuttgart gelten seit 2019 im gesamten Stadtgebiet Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge der Emissionsklasse EURO 4/IV und schlechter sowie seit 2020 Fahrverbote für Kraftfahrzeuge der Emissionsklasse EURO 5/V und schlechter in bestimmten Teilen Stuttgarts. Das Land Baden-Württemberg ordnet diese Diesel-Fahrverbote an, um die gesetzlich vorgegebenen Stickstoffdioxid-Werte einzuhalten (Landeshauptstadt Stuttgart 2020a). In der Landeshauptstadt München, welche ebenso von Grenzwertüberschreitungen an einigen Straßenabschnitten betroffen ist, werden zur Luftreinhaltung keine Diesel-Fahrverbote von der Landesregierung Bayern als verhältnismäßige Maßnahme angeordnet (Landeshauptstadt München 2020).

München als „Stauhauptstadt 2020“ (Kunkel 2020) sowie auch Stuttgart, die diesen Titel in den vergangenen Jahren ebenso oftmals trug, sind geprägt von stark frequentierten und täglichen Stausituationen. Neben dem Titel „Stauhauptstadt“ nennt sich die bayerische Landeshauptstadt München viele Jahre „Radlhauptstadt“ mit einer gleichnamigen verkehrspolitischen Initiative und präsentiert hiermit

die offizielle verkehrspolitische Orientierung der Stadt.¹⁹ In den Städten werden neben mobilitätsorientierten Kampagnen, die eine bessere Mobilität der Stadt gewährleisten sollen, auch Protest-Aktionen beobachtbar, die sich explizit gegen die ansässige Automobilindustrie richten. Dabei geht es nicht nur um die verkehrlichen Auswirkungen der Automobile, sondern es zeigt sich, dass hier auch Kritik an der Automobilindustrie selbst geübt wird. In München kann dies exemplarisch bei Protesten der Aktivist*innen-Gruppe Extinction Rebellion während der Aktionär*innenversammlung der BMW Group gezeigt werden, welche in Form eines Die-Ins – dem Liegen auf dem Boden als Symbol des Totstellens – den Bezug der Automobilindustrie zum Klimawandel zum Ausdruck bringt (Abbildung 18).



Abbildung 18: Die-In der Aktivist*innen von Extinction Rebellion als Protest-Aktion bei BMW-Hauptversammlung (eigene Aufnahme).

Auch in Stuttgart zeigen Proteste mit Beteiligung der Deutschen Umwelthilfe und Jürgen Resch als Redner direkte Kritik sowohl an der Automobilindustrie als auch an der Landespolitik Baden-Württembergs (Feldnotiz 23.09.2019). Andererseits gab es 2019 Proteste gegen Pläne für die Einführung von Fahrverboten sowie deren tatsächliche Umsetzung. In München gingen die Protestierenden oftmals in gelben Westen zu Demonstrationen, welche von einem Automobilverein namens Mobil in Deutschland e.V. organisiert wurden (Mobil in Deutschland e.V. 2019). In Stuttgart zeigen sich diese Art von

¹⁹ Außerhalb des Untersuchungszeitraums (2017-2019) wurde in München mit der Institutionalisierung eines Mobilitätsreferats und der Mobilitätsmarke „München unterwegs“ eine neue mobilitätspolitische Vision etabliert, die sich „(...) für ein München [engagiert], in dem jeder nach seinen Wünschen und seinem Bedarf eine passende Alternative zum eigenen Auto wählen kann. Unser Ziel ist ein gleichberechtigtes und sicheres Miteinander auf unseren Straßen und mehr Lebensqualität in München“ (Landeshauptstadt München 2021).

Demonstrationen in größerem Ausmaß als in München und werden von einem Porsche-Mitarbeiter organisiert (Handelsblatt 2020).

Die Protest-Formen sind immer wieder an die landespolitische Ebene adressiert und eine Polarisierung der Positionen der demonstrierenden Gruppierungen ist beobachtbar. Einerseits wird gefordert, dass sich die Landesregierungen von der Automobilindustrie distanzieren und Maßnahmen wie Fahrverbote in München und in Stuttgart durchsetzen sollen (Feldnotiz 23.09.2019, siehe auch Abbildung 19). Andererseits fordern Demonstrierende, dass sich die Landesregierungen gegen Fahrverbote in den Städten stellen. Grund für die Adressierung der Landespolitik ist unter anderem deren rechtliche Zuständigkeit für die Einhaltung der europaweit geltenden Emissionsrichtlinien sowie für die Luftreinhaltung und somit auch für die Anordnung von eventuellen Fahrverboten als Maßnahme. In Bayern wird die Luftreinhaltung rechtlich auf die mittlere Verwaltungsebene der Regierungsbezirke übertragen, welche auch die Luftreinhaltepläne und Maßnahmen festlegen (Landeshauptstadt München 2020). Hier wird beobachtbar, dass die landespolitische Ebene genauso wie die Städte mit ansässigen Automobilherstellern eine wichtige politische Rolle in den Autokulturlandschaften einnimmt.



Abbildung 19: Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe) bei Protest-Aktion in Stuttgart (eigene Aufnahme).

4.3 Institutionalisierte Landespolitik in Bayern und Baden-Württemberg

Bayern wird seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs fast ausschließlich und meist in alleiniger Regierungsverantwortung von der konservativen Christ-Sozialen Union Bayerns (CSU) regiert (Bayerische Staatsregierung 2020). Derzeitig wird das Regierungskabinett aus der Koalition zwischen CSU und der

Landesvereinigung Freie Wähler gestellt unter Führung von Markus Söder (CSU) als Ministerpräsident. Baden-Württemberg ist in der Vergangenheit ebenso stark von der konservativen Christ-Demokratischen Union (CDU) als Partei geprägt, wird jedoch seit 2011 von der Partei Bündnis 90/Die Grünen und dem Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann zunächst mit sozialdemokratischer Regierungsbeteiligung und seit 2016 mit christdemokratischer Regierungsbeteiligung regiert (Baden-Württemberg.de 2020). Damit unterscheidet sich die derzeitige parteipolitische Ausrichtung der beiden Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg eindeutig.

Trotz unterschiedlicher parteipolitischer Ausrichtung zeigt sich die enge Verwobenheit der Automobilherstellung mit den Regionen auch in einer ähnlichen Weise in der institutionalisierten Landespolitik der Regionen. Beide Landesregierungen bezeichnen sich als „Autoländer“ und verwenden diese Bezeichnung auch bei offiziellen Dokumenten wie Stellungnahmen gegenüber der deutschen Bundesregierung (Baden-Württemberg et al. 2019; Bayerische Staatsregierung 2017b). Das besondere Augenmerk der Landesregierungen auf die Automobilindustrie wird ebenso deutlich durch die eigenen automobilorientierten Referate der Wirtschaftsministerien, die sich explizit mit „Fahrzeugindustrie, Maschinenbau, Metallindustrie, Elektromobilität“ (StMWi 2020b) in Bayern sowie „Automobil- und Produktionsindustrie, Logistik“ (Ministerium für Wirtschaft 2020) in Baden-Württemberg beschäftigen. In den hier angeführten wirtschaftspolitischen Referatsbezeichnungen zeigen sich jedoch Unterschiede in der organisatorischen Ausrichtung der beiden Landesregierungen. In Baden-Württemberg ist das Aufgabengebiet „Elektromobilität“ auch in der Verkehrspolitik verankert als „Elektromobilität und Fahrzeuginnovation“ in der Abteilung „Nachhaltige Mobilität“ des grün geführten Verkehrsministeriums (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2020). In der bayerischen Organisation ist dies in der Aufgabenverteilung der beiden Ministerien getrennt und eine direkte Verbindung zwischen Verkehrspolitik und Automobilindustrie ist nicht direkt ersichtlich. Diese kann nur implizit über die Abteilung „Vernetzte Mobilität und ÖPNV“ ausgemacht werden (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen 2020a). In der institutionellen Landespolitik der Autokulturlandschaften beschäftigen sich federführend die Wirtschaftsministerien mit der Automobilproduktion und der Automobilindustrie als wirtschaftlichen Sektor. Auf Ebene der Staatsregierungen verfolgen Bayern und Baden-Württemberg im Besonderen „[g]emeinsame Anstrengungen in den Bereichen Mobilität und Verkehr“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019a, S. 4), welche bei einer gemeinsamen Kabinettsitzung offiziell festgehalten wurden und einen Teilaspekt der wiederbelebten „Südschiene“ (ebd. S. 2) als Koalition der süddeutschen Landesregierungen darstellt. Die Landesregierungen sehen sich in dieser Positionierung selbst als „wirtschaftliche Lokomotiven und führende Industrie- und Innovationsregionen in Deutschland“ (ebd. S. 1).

Das gemeinsame politische Interesse an der Automobilproduktion wird auch in staatlichen Initiativen der Landesregierungen ersichtlich, die in Bayern und Baden-Württemberg für die Zukunft der Automobilproduktion institutionalisiert werden und im Folgenden weiter beschrieben werden und als empirischer Fokus der Arbeit dienen.

Der gewählte Untersuchungszeitraum der Arbeit von 2017 bis 2019 stellt einen Teilabschnitt einer gesellschaftlichen Umbruchsphase in den Autokulturlandschaften dar. Dieser Umbruch wird in der Art und Weise beobachtbar, wie in den beiden Regionen politisch mit der Automobilindustrie umgegangen wird. Aus einem industriepolitischen und standortpolitischen Themenfeld, das federführend in der Zuständigkeit von Wirtschaftsministerien, Agenturen für Wirtschaftsförderung auf regionaler Ebene (z.B. die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart) sowie staatlich geförderten Mobilitäts- und Innovationsagenturen liegt (z.B. BayernInnovativ in Bayern oder e-mobil BW in Baden-Württemberg), wird zunehmend ein gesellschaftliches Thema, das sich nun mit dem „Wandel“ und der „Zukunft der Automobilindustrie“ beschäftigt und auch Arbeitnehmervertretungen, Nichtregierungsorganisationen, Umweltverbände und Klimaaktivisten beschäftigt.

Wie anhand der oben beschriebenen Beobachtungen in den städtischen Räumen der automobilproduzierenden Regionen deutlich wird, zeigt sich zunächst eine konfliktreiche Fokussierung auf den Diskurs der „Luftreinhaltung“ und damit verbundenen Emissionsmessungen und Diesel-Fahrverboten in Städten, der zunehmend auch mit der Automobilindustrie und der Automobilproduktion auf landespolitischer Ebene verknüpft wird. Exemplarisch wird diese Verknüpfung in einer gemeinsamen Erklärung der bayerischen Staatsregierung und der bayerischen Automobilunternehmen zur Luftreinhaltung deutlich (Bayerische Staatsregierung 2017a).

Parallel und in Verbindung zur Thematik der Luftreinhaltung in Städten lässt sich der Diskurs zur Elektromobilität rund um die Lösung des ‚Luftreinhaltungs-Problems‘ und des ‚Klimaproblems‘ ausmachen, der auf städtischer Ebene wie beispielsweise in München an diskursiver Dominanz gewinnt (siehe zum Beispiel Tschoerner-Budde 2019). Die potentiell negativen Konsequenzen für die Automobilproduktion, und damit für die Autoländer, veranlasst die Landesregierungen, sich nun auch der „sogenannten Transformation der Automobilwirtschaft“ (Bayerische Staatsregierung 2017b, Hervorhebung M.M.) offiziell zu widmen und dabei Elektromobilität, Luftreinhaltung und Klimaschutz mit der Zukunft des Automobilstandorts zu verknüpfen.

Die Transformation der Automobilwirtschaft wird im zweijährigen Untersuchungszeitraum vor allem von Seiten der Arbeitnehmerverbände gefordert. Diese Forderungen lassen sich allerdings schon früher erkennen, beispielsweise schon im Jahr 2010 auf der ersten Automobilkonferenz der IG Metall Bayern, welche der Automobilindustrie eine „tiefgreifende Strukturkrise“ durch Überkapazitäten in

der Automobilindustrie attestiert und im Zusammenhang mit Herausforderungen und Chancen der Elektromobilität besprochen wird (IG Metall 2010). In Baden-Württemberg zeigt sich dies ebenso in gewerkschaftlichen Kreisen, die 2012 den Zusammenhang zwischen Elektromobilität und Beschäftigung in der Automobilindustrie in einer Studie der Hans-Böckler-Stiftung untersuchen lassen (Hans-Böckler-Stiftung 2012). In dieser Studie wird anhand der Produktion des Antriebsstrangs abgeschätzt, welche Auswirkungen die Elektrifizierung auf die Beschäftigungszahlen und -verhältnisse hat. Hier wird noch überwiegend positiv über die Transformation der Automobilwirtschaft gesprochen und prognostiziert, dass das Beschäftigungsniveau relativ stabil bleiben wird – mit der Einschränkung, dass damit keine Aussage über die Sicherheit der Beschäftigung in bestehenden Produktionsstrukturen und spezifischen Automobilclustern gemacht werden kann und es zu Umbrüchen innerhalb der Wertschöpfungskette kommen kann und sich die Anforderungen an Kompetenzen der Beschäftigten verändern werden (ebd. S. 48f.).

Trotz den zunächst relativ positiv konnotierten Sichtweise auf eine Transformation, welche vor allem mit der Elektrifizierung des Antriebstrangs in Verbindung gebracht wird, überwiegen zunehmend die Unsicherheiten hinsichtlich der Bedeutung der Transformation der Automobilproduktion für die Autokulturlandschaften in Bayern und Baden-Württemberg und dies zeigt sich auch in den politischen Herangehensweisen, die sich nun explizit mit der Zukunft der Automobilproduktion beschäftigen.

Politische Herangehensweisen in Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg bleibt die „Zukunft des Automobils und des Standortes Baden-Württemberg“ (Landesregierung Baden-Württemberg 2016) zunächst ein Thema von Branchendialogen zwischen Wirtschaftsministerium, Automobilherstellern, Zulieferern und der IG Metall. Hier wird zumindest in der offiziellen Pressemitteilung jedoch noch nicht von „Transformation“ gesprochen.

Doch schon 2017 wird in Baden-Württemberg eine veränderte politische Herangehensweise an die „Zukunft der Automobilwirtschaft“ in Form eines Strategiedialogs beobachtbar. Dieser Dialog entsteht auf der einen Seite durch die kontinuierlichen Forderungen der IG Metall, einen Transformationsbeirat für den Wandel der Automobilindustrie einzuführen (IG Metall Baden-Württemberg 2017b; 2017a; Staatsministerium Baden-Württemberg 2017b). Auf der anderen Seite werden die bereits institutionalisierten „Branchen-Dialoge“, die seitens des Wirtschaftsministeriums mit Vertretern der Automobilbranche existieren, hierfür als Ausgangspunkt genutzt (Landesregierung Baden-Württemberg 2016). Es wird also eine politische Herangehensweise gewählt, die sich aus den bestehenden Branchendialogen entwickelt und in eine staatliche Initiative überführt wird. Interessanterweise entwickelt sich die gewerkschaftliche Forderung eines „geordneten Strukturwandels“ (Burmeister 2019, S. 285), der mit einem *Beirat* aus einer „industrie- und beschäftigungspolitischen“ Motivation heraus geordnet werden

soll und vom baden-württembergischen Wirtschaftsministerium bei einem Branchen-Treffen angenommen wurde, zu einer Initiierung eines landesweiten „Transformationsbeirats“, der anschließend in einen Strategiedialog Automobilwirtschaft ausgeweitet wird. Damit wird es zu einem Thema der Staatsregierung in Baden-Württemberg (Staatsministerium Baden-Württemberg 2017b). Der geforderte Transformationsbeirat wird in die Strukturen des Strategiedialogs als Transformationsrat überführt und umfasst die vom Wirtschaftsministerium geleiteten Arbeitsgruppen.

„Wir haben, als wir gesagt haben oder gesehen haben, die nächsten Jahre werden nicht nur davon geprägt sein, dass wir gucken wie stark die Zuwächse sind, sondern von radikaleren Veränderungen [geprägt] sind. Wie gesagt, das muss einzelbetrieblich gelöst werden. Als Grundsatz. Aber einzelbetrieblich reicht oft nicht. Und deswegen haben wir gesagt, es braucht eine Idee von einem gemeinsamen Gefühl wo Landespolitik, Wissenschaft, die Unternehmen und die Gewerkschaften einen Ort haben an dem das gemeinsame Ziel besteht, im Jahre 2030 noch eine starke Autoindustrie zu haben. Und haben einen sogenannten Transformationsbeirat der Landeswirtschaftsministerin vorgeschlagen und dem Ministerpräsidenten und das ist dann auch auf positives Gehör gefallen. Gut, die Landeswirtschaftsministerin hat dann gesagt, das darf nicht Transformationsbeirat heißen, sondern Transformationsrat. Und dann als es das gab, hat der Ministerpräsident gesagt, ah ja, stimmt, wenn das jetzt da ist und das Ganze aber so groß ist, muss ich da drüber auch nochmal was anbieten und so ist dann nochmal ein Strategiedialog Auto hinzugekommen und wir haben da jetzt ein Ort - das ist erstmal positiv - als institutionelles Bündnis was für 7 Jahre darauf angelegt ist, die Akteure, die ich eben genannt habe alle an einen Tisch zu bekommen“ (Interview BW-1, 2019).

Wie aus der Beschreibung des Vertreters der Industriegewerkschaft in Baden-Württemberg ersichtlich wird, entwickelt sich hier aus einem branchenspezifischen und unternehmerischen Thema von ausbleibenden Zuwächsen, durch den Verweis auf „radikalere Veränderungen“ ein (wirtschafts-)politisch relevantes Thema und schließlich ein Thema der grünen Staatsregierung in Baden-Württemberg. Diese „radikaleren Veränderungen“ verweisen dabei auf beschäftigungspolitische Aspekte, die im Zusammenhang mit der derzeitigen Ausrichtung der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg auf die Herstellung von Verbrennungstechnologien stehen. Diese potentiellen beschäftigungspolitischen Veränderungen in Kombination mit technologischen Veränderungen werden dabei auf den Standort und das Land Baden-Württemberg, den volkswirtschaftlichen Wohlstand sowie das gute Leben in Baden-Württemberg übertragen, das maßgeblich durch die Autoindustrie bewerkstelligt wird.

„Unser Ziel muss es sein, die Auto-Emissions-Debatte zu versachlichen und neben den Belangen von Umwelt und Nachhaltigkeit auch unserer Verantwortung für die Beschäftigten im Land und

für eine zukunftsfähige Industrie gerecht zu werden“ (Wirtschaftsministerin BW zitiert in Staatsministerium Baden-Württemberg 2017b)

Wie hier die Wirtschaftsministerin des Landes Baden-Württemberg betont, ist es die „Verantwortung für die Beschäftigten im Land und für eine zukunftsfähige Industrie“, die es nötig macht, die vorher angeführte Luftreinhalteungsdebatte, hier dargestellt als „Auto-Emissions-Debatte“ und die Klimadebatte mithilfe eines Transformationsbeirats politisch anzugehen. Die Verwendung des Begriffs „Versachlichen“ veranschaulicht, dass die Beschäftigungssicherung und Zukunftsfähigkeit der Industrie das eigentliche Rational darstellt, warum politischer Handlungsbedarf und Verantwortung in der Transformation und dem Strukturwandel besteht.

Neben den Forderungen der IG Metall nach einem „Transformationsbeirat“ und der wirtschaftspolitischen Anerkennung des Themas beschäftigt sich auch die Baden-Württemberg-Stiftung in Zusammenarbeit mit dem BUND mit dem Thema „Automobilindustrie“ und den angesprochenen gesamtgesellschaftlichen Veränderungen. Letztere beauftragten dazu eine Studie über „Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ die explizit auf die Automobilwirtschaft eingeht (Baden-Württemberg Stiftung 2017).

„Also wir haben ja jetzt gerade unsere Studie herausgegeben (...) eine Studie bei der Landesstiftung Baden-Württemberg initiiert. Und dann auch mitgestaltet und mitbegleitet zum Thema Neue Mobilität. Was war mein Hintergrund: wir haben bisher immer politisch agiert, ihr müsstet, ihr solltet, wir können nicht und ihr seid böse und ihr seid gut. Und hab gesagt, ich möchte jetzt endlich mal Zahlen haben, mal Fakten haben. Mal eine faktenbasierte Debatte. Weil wir sagen immer aus Klimaschutz-Gründen müsst ihr. Die Automobilindustrie sagt, das ruiniert und die Politik sagt, wir müssen Arbeitsplätze schützen, so. Aber niemand hat was Greifbares. Und deshalb haben wir das eben, vier Institute zusammengeschlossen, Ökologie, Wirtschaft und Soziales war dadurch vertreten“ (Interview BW-7, 2019).

Auch in dieser Studie, welche ökonomische, ökologische und soziale Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg anführt, werden die Beschäftigungszahlen in den Szenarien als Teil der ökonomischen Nachhaltigkeit mitaufgeführt und damit auf die Veränderungen der Mobilitätswirtschaft eingegangen.

Neben dem wirtschaftspolitisch motivierten Transformationsbeirat ist es also auch möglich, verkehrspolitische und Nachhaltigkeitsaspekte mit in die „Transformation der Automobilwirtschaft“ miteinzubringen, was auch in dem daraus resultierenden Strategiedialog beobachtbar wird. Aufgrund dessen wird in der automobilproduzierenden Region Baden-Württemberg politisch ein „Strategiedialog Automobilwirtschaft BW“ institutionalisiert. Aus einer branchenspezifischen Diskussion ergibt sich hier ein

langfristiger Austausch zwischen vielen Akteuren, vom Umweltverband über Ministerien bis hin zum Automobilhersteller. Es zeigt sich eine Abkehr von der reinen wirtschaftspolitischen Positionierung als „Autoland“ hin zu einer Herangehensweise zur Gestaltung der Zukunft des Autolands durch einen Dialog zwischen einer Vielzahl von verschiedenen Akteuren. Im Detail bringt der Strategiedialog eine heterogene Gruppe an Akteuren zusammen, die in den Arbeitsgruppen involviert sind und vom Staatsministerium in Baden-Württemberg koordiniert werden. Etablierte wirtschaftsorientierte Akteure beschäftigen sich hauptsächlich mit den Arbeitsgruppen Forschung und Entwicklung, Produktion und Zulieferer (1), Vertrieb und Aftersales (2), Energie (3), und Digitalisierung (4). Akteure, die sich mit den Auswirkungen der Mobilität und Verkehrslösungen für Baden-Württemberg beschäftigen, finden sich in der Arbeitsgruppe Verkehrslösungen (5) und dem Querschnittsthema Mobilität und Zivilgesellschaft (7) wieder.

Am Anfang des Strategiedialogs zeichnet sich eine Motivation ab, sich vom „Autoland Nr. 1 zum Mobilitätsland Nr. 1“ zu wandeln und die „Transformation der Mobilität“ voranzubringen (Landtag Baden-Württemberg 2018b). Bei dieser politischen Herangehensweise des Gestaltens werden die Erzählungen des Autolands und Mobilitätslands miteinander verknüpft. Beide Erzählungen werden im anschließenden Kapitel weiter ausgeführt und dabei aufgezeigt, dass hiermit verschiedene Mobilitätskulturen innerhalb der „Transformation der Automobilwirtschaft“ repräsentiert werden.

Politische Herangehensweisen in Bayern

Auf politisch-institutioneller Ebene in Bayern beschäftigt man sich wie anfangs in Baden-Württemberg ausgehend von Diskursen der Luftreinhaltung mit Fragestellungen rund um die Dimensionen der Wertschöpfung, Beschäftigung und der Produktivität des Automobilstandorts Bayerns und positioniert sich dementsprechend.

Dies wird beobachtbar in der politischen Herangehensweise beobachtbar, die Bayern zunächst in Form einer Veröffentlichung des *Pakts zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern* (Bayerische Staatsregierung 2018a), als eine Initiative zwischen der bayerischen Staatsregierung, Fahrzeugherstellern (PKW und LKW), Zulieferern sowie den Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbänden verfolgt. Mit diesem Pakt bekennen sich die beteiligten Akteure zur Automobilproduktion in Bayern und der Mobilität mit dem Automobil im Allgemeinen. Dennoch wird politischer Handlungsbedarf zu Veränderungen gesehen, bei der die bisherige Automobilproduktion zu einem Grad verändert werden muss und im Wandel politisch begleitet wird, z.B. durch die Vermeidung von Fahrverboten und durch politische Rahmenbedingungen, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu sein und Beschäftigung zu erhalten. Dafür wird ein Maßnahmenkatalog verabschiedet, der den Wandel begleiten soll und jährlich evaluiert

werden soll. Dieser Maßnahmenkatalog umfasst die Themengebiete 1) Förderung alternativer Antriebstechnologien, 2) Digitalisierung in der Fahrzeugindustrie, 3) Qualifizierung für den Strukturwandel und 4) Arbeitsrecht in der Arbeitswelt 4.0 (Bayerische Staatsregierung 2018a).

Wie in Baden-Württemberg ist diese politische Initiative, die formell in Form eines verbindlichen Dokuments mit Unterschriften aller Beteiligten institutionalisiert wird, von der IG Metall Bayern angestoßen. Die IG Metall Bayern fordert schon Anfang des Jahres 2017 einen „Zukunftspakt Bayern“ beim Wandel der Automobilindustrie (IG Metall Bezirk Bayern 2017b) um zu klären, „wie Beschäftigung gesichert und wie die Beschäftigten für die Herausforderungen der Zukunft qualifiziert werden können“ (ebd.). Im weiteren Verlauf des Jahres 2017 erneuert der damalige Bezirksleiter Jürgen Wechsler seine Forderung nach einem „Zukunftspakt Automobil Bayern“, um einen sozial-ökologischen Wandel in der Automobilindustrie voranzubringen, „der die Interessen der Arbeitnehmer und der Umwelt zusammenbringt“ (IG Metall Bezirk Bayern 2017a). Hierbei geht es der IG Metall um den Erhalt der Beschäftigung sowie einen technologischen Übergang weg vom Verbrennungsmotor und hin zur Elektromobilität.

Nach der Veröffentlichung des Pakts zur Fahrzeugindustrie in Bayern ruht die politische Herangehensweise und es werden auch zunächst keine Arbeitsgruppen für die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs eingesetzt. Erst mit dem Wechsel der politischen Initiative hin zu einem „Zukunftsforum Automobil“, wird nun Anfang 2019 ein Dialogprozess zur Zukunft der Automobilindustrie in Bayern implementiert (phoenix 2019). Dies geschieht in Anlehnung an den Dialogprozess in Baden-Württemberg jedoch in klarer Abgrenzung hinsichtlich der beteiligten Akteure und des Fokus des Dialogprozesses. Der Wechsel der politischen Herangehensweise in Bayern von einem unterschriebenen Pakt hin zu einem Forum Automobil als Dialog zur Strategieentwicklung, geht nicht einher mit einer inhaltlichen Umstrukturierung der politischen Initiative:

„Also ich behaupte mal im Kern muss man jetzt keinen großen Unterschied machen, also wir verstehen tatsächlich jetzt das Zukunftsforum Automobil als eine Konkretisierung des Fahrzeugpakts oder, der heißt ja nicht Automobil, sondern Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern (...) Also insofern, im Kern irgendwie sozusagen sind die Inhalte nicht so groß [anders], es ist ein bisschen anders strukturiert. Ähm, aber inhaltlich aus meiner Sicht...Jacke wie Hose (lachen)“ (Interview BY-8, 2019).

Die Konkretisierung des Pakts und die Bearbeitung der oben angeführten 4 Themengebiete werden nun in 5 Arbeitsgruppen bearbeitet, wobei diese nicht namentlich veröffentlicht werden und auch die Struktur des Zukunftsforums Automobil nicht offiziell zugänglich ist oder veröffentlicht wird. Es werden unter Koordination der Staatskanzlei die Arbeitsgruppen 1) Alternative Antriebe, 2) Digitalisierung, 3)

Transformationsprozess der Automobilwirtschaft, 4) Mobilitätsplattformen und 5) Qualifizierung implementiert (persönliche Kommunikation mit stellv. Pressesprecher Bayerische Staatskanzlei, 04.02.2019). Hierbei wird beobachtbar, dass die etwas andere Strukturierung nun auch einen expliziten Fokus auf „Mobilitätsplattformen“ aufweist und eine separate Arbeitsgruppe zum Transformationsprozess der Automobilwirtschaft selbst eingeführt wird. Diese Arbeitsgruppe fokussiert sich speziell auf die Veränderungen in der Zuliefererindustrie (Interview BY-10 2019; Interview BY-8 2019). Die Arbeitsgruppen werden von drei Ministerien betreut, wobei die Hauptverantwortung im bayerischen Wirtschaftsministerium liegt, das auch die Arbeitsgruppen 1 bis 3 leitet. Arbeitsgruppe 4 wird vom Verkehrsministerium betreut und Arbeitsgruppe 5 durch das bayerische Arbeitsministerium.

Die aktive Arbeit in den Arbeitsgruppen im Zukunftsforum Automobil und die Erarbeitung der konkreten Strategie wird für ein Jahr angelegt und mündet wiederum in einer gemeinsamen Erklärung der Akteure (Bayerische Staatsregierung 2019a) und einem damit verbundenen Maßnahmenkatalog. Diese Vereinbarung gilt bis 2023 und endet somit mit der Legislaturperiode der bayerischen Regierung.

Mit dem Wechsel des Formats und der Strukturierung der Initiative hin zu einem Dialogprozess zwischen den beteiligten Akteuren wird aufgezeigt, dass auch in Bayern wie in Baden-Württemberg eine Strategie entwickelt werden soll, die Beschäftigung und Wertschöpfung am Automobilstandort zusammenbringt. Das „Ziel ist ein konzertiertes Vorankommen von Staat, Wirtschaft und Arbeitnehmerseite auf dem Weg in die mobile Zukunft im Interesse des Erhalts von Beschäftigung und Wertschöpfung sowie Erschließung neuer Geschäftsfelder und Schaffung neuer Arbeitsplätze in Bayern“ (Bayerische Staatsregierung 2019a, S. 4).

Dabei formuliert der bayerische Ministerpräsident Markus Söder bei der Pressekonferenz nach der ersten Sitzung des Zukunftsforums Automobil, ähnlich zur „Versachlichung der Auto-Emissions-Debatte“ im baden-württembergischen Kontext, ein „Entkrampfen“ der Debatte um Diesel-Fahrverbote, Luftreinhaltung und Emissions-Grenzwerte. Hier wird das „Entkrampfen“ übertragen auf einen versöhnlichen Ansatz, um einen Ausgleich zwischen „Ökologie, Mobilität und Lebensstil“ zu finden, der in Form des Zukunftsforum Automobil stattfinden soll. Dabei werden die Diskurse wie Luftreinhaltung, Diesel-Fahrverbote und Grenzwerte von Emissionen mit einer positiven Diskussion im Zukunftsforum Automobil ersetzt. In den Worten Markus Söders wird dies folgendermaßen ausgeführt:

„(...) wir haben heute das erste Auto-Forum gemacht, den ersten bayerischen Automobil-Gipfel - mit dem klaren Ziel einen guten Ausgleich auf Dauer zu schaffen zwischen Ökologie, Mobilität und Lebensstil. Dabei ist für uns ganz klar, dass das Automobil industriepolitisch die Halsschlagader von Deutschland und Bayern ist. Wir müssen schauen, dass wir diesen industriepolitischen Ast, auf dem Deutschland sitzt, nicht absägen, sondern umgekehrt wettbewerbsfähig halten,

wie er jetzt im Moment ist, und international stärken. Es braucht auch aus Deutschland Rückenwind für die wichtigste Industrie. Deswegen haben wir uns heute weniger in der Rückschau bewegt, wir haben auch keine Drehtürveranstaltung gehabt, wo wir zum hundertsten Mal das gleiche bereden, sondern wir haben nach vorne gesprochen. Worum es uns geht ist, dass wir eben weder Lobbyismus noch Verschwörungstheorien machen. Beides ist in Deutschland im Moment unglaublich unterwegs, was übrigens dazu führt, dass allein an einer Frage von Grenzwerten sich die halbe Gesellschaft spaltet. Ich mache mir große Sorgen um gesellschaftlichen Konsens, dass über beginnende Gelbwesten-Bewegungen diskutiert wird, die gesellschaftlich spaltend seien, aber nicht notwendig sind. Deswegen wichtig für uns Zukunft zu blicken [sic] aber auch einen Ausgleich zu finden zwischen Ökologie, Mobilität und Lebensstil“ (Markus Söder in Pressekonferenz veröffentlicht auf welt.de 2019).

Wie oben ausgeführt, distanziert sich der bayerische Ministerpräsident hier von konfliktreichen Diskursen und verwendet das Sinnbild der industriepolitischen „Halsschlagader“, um die Bedeutung der Automobilindustrie in Bayern und Deutschland für die Zukunft zu verdeutlichen, die mit dem Zukunftsforum Automobil politisch hervorgehoben wird.

4.4 Die Rechtfertigung der wirtschaftspolitischen Dimension in der Zukunft der Mobilität

Mit den Thematiken der Luftreinhaltung aus Gründen des Gesundheitsschutzes und der Emissionsgrenzwerte zum Klimaschutz sind die Autokulturlandschaften geprägt von institutionalisierten Diskursen, die derzeitige Automobilität und die Automobilproduktion herausfordern. Die Transformation der Automobilwirtschaft wird aufgrund dessen als Diskurs gewählt, um die wirtschaftspolitische Dimension in der Zukunft der Mobilität hervorzuheben und in Form der Initiativen in Bayern und Baden-Württemberg miteinzubringen. Die wirtschaftspolitische Sicht wird als „unterbelichtet“ in der „Klimaschutzgeschichte“ und in den verbundenen CO₂-Regulationen auf europäischer Ebene gesehen, wie ein Mitarbeiter des bayerischen Wirtschaftsministeriums anführt (Interview BY-8 2019). Dies wird auch in den oben bereits angeführten Zitaten des bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder und auch der baden-württembergischen Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut ersichtlich, wenn von einer „Versachlichung“ und einem „Entkrampfen“ der Debatte gesprochen wird. Die Initiativen und der dadurch institutionalisierte Diskurs des Wandels der Automobilindustrie soll ermöglichen „den wirtschaftspolitischen Ast“ der Regionen nicht abzusägen und den Diskurs rund um die Auswirkungen der Automobilität wieder zu „versachlichen“. Dabei geht es darum das Auto nicht als „Feind“ (Markus Söder in welt.de 2019) zu sehen, sondern dessen Wichtigkeit für die Regionen hervorzuheben. Deshalb soll die „Neuerfindung des Autos“ in Baden-Württemberg als „Mobilitätsland“ vorangetrieben werden (Landtag Baden-Württemberg 2018b), wie es der baden-württembergische Ministerpräsident in der

Regierungsinformation beschreibt. In Bayern wird der symbolische Arbeitstitel „Wir retten das Auto“ nach der Auftaktsitzung des Zukunftsforums vom bayerischen Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger angeführt, „weil es ja Angriffe gibt, ob Autofahren noch In sei“ (phoenix 2019).

Diese Rechtfertigungen und Äußerungen lassen es zu - trotz oder gerade aufgrund ihrer bildlichen und überspitzten Sprache – zu beobachten, dass es Rechtfertigungsbedarf für die Institutionalisierung des Diskurses „Wandel der Automobilindustrie“ gibt und verschiedene Sichtweisen vorherrschen.

In den untersuchten Fallstudien konkurrieren hier verschiedene Mobilitätskulturen in den Autokultur-landschaften, die sich im Diskurs „Wandel der Automobilindustrie“ sprachlich und praktisch manifestieren. Diese Mobilitätskulturen lassen sich anhand der drei Storylines *Autoland*, *Mobilitätsland* und *Entschleunigungsland* aufzeigen.

Kapitel 5 Das Autoland

In den zwei Fallstudien zeigt sich eine dominante automobilzentrierte Mobilitätskultur, welche der offiziellen Storyline des „Autolands“ folgt. Offiziell bedeutet hier, dass diese Erzählung empirisch offensichtlich und sowohl in Bayern als auch in Baden-Württemberg institutionalisiert ist. Die Bezeichnung Autoland wird beispielsweise als offizielle Beschreibung von automobilproduzierenden Regionen Deutschlands in politischen Positionierungen zur Zukunft der Automobilwirtschaft verwendet, die regelmäßig als Forderungen der Landesregierungen gegenüber anderen staatlichen Institutionen (vor allem der Bundesregierung) veröffentlicht werden. 2017 veröffentlichen hier die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen ein solches Positionspapier (Bayerische Staatsregierung 2017b) sowie 2019 die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen (Baden-Württemberg et al. 2019).

Es gibt zahlreiche empirische Belege für die Verwendung der Autoland-Storyline aus verschiedenen für diese Studie gesammelten Quellen. So heißt es beispielsweise in einer Pressemitteilung des bayerischen Ministerpräsidenten vom 21. Juni 2018 eindeutig: "Wir wollen auch in Zukunft sicherstellen, dass Bayern das Autoland Nummer eins bleibt" (Bayerische Staatsregierung 2018b). In die gleiche Kerbe schlägt der baden-württembergische Ministerpräsident: "Baden-Württemberg ist die Wiege des Automobils. Unser Ziel muss es daher sein, dass das Auto der Zukunft 'Made in Baden-Württemberg' ist (Winfried Kretschmann zitiert in Staatsministerium Baden-Württemberg 2017a). Die Autoland-Story-Line signalisiert ein klares Bekenntnis zur Aufrechterhaltung des Status quo der Automobilbranche.

Zusätzlich zu der offiziellen Bezeichnung der Regionen als Autoländer in Publikationen der Staatsregierungen ist der explizite Verweis auf Bayern sowie Baden-Württemberg als Autoland oder im schwäbischen Dialekt „Autoländle“ (Interview BW-1, 2019) dominant und zeigt sich in einer Vielzahl von Interview-Situationen direkt (Interview BW-9, 2019; Interview BY-1, 2018; Interview BY-5, 2019; Interview BY-8, 2019). Sie stellt eine Art Binsenweisheit in den Regionen dar. Die eigentliche Bezeichnung als Autoland wird selten hinterfragt oder angezweifelt. Erste Anzeichen hierfür finden sich meist nur hinter vorgehaltener Hand bei Hintergrundgesprächen beispielsweise auf Ebene der bayerischen Staatskanzlei, in dem Bayern als „Klumpenrisiko“ aufgrund der starken Abhängigkeit der Automobilproduktion bezeichnet wird (Interview BY-9, 2019). Die Autoland-Story ist mit dominanten Verständnissen von Automobilproduktion und von Mobilität sprachlich sowie praktisch verbunden und repräsentiert eine spezifische Mobilitätskultur.

5.1 Bedeutung der Automobilproduktion: Das Herz einer Industriegesellschaft

In der Autoland-Storyline wird sprachlich die *essentielle* Bedeutung der Automobilproduktion hervorgehoben. Oftmals werden dabei der Automobilindustrie und -produktion bestimmte Bedeutungen über metaphorische Ausführungen zugeschrieben, die im Folgenden ebenso empirische Beachtung finden.

Die Automobilproduktion und die damit verbundene Automobilindustrie werden metaphorisch als Herz der Automobilstandorte verstanden, das bedeutsam für die gesamte Bundesrepublik Deutschland aber auch für die Welt ist.

„Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen beheimaten die größte und bedeutsamste Automobilwirtschaft der Welt. Vereint stehen unsere Automobilstandorte für weit über eine Million gute Arbeitsplätze. In unseren Ländern schlägt das Herz einer Industrie, die insgesamt für fast ein Drittel der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen in Deutschland steht. Mit einem Gesamtumsatz von über 420 Mrd. Euro ist sie der mit Abstand bedeutendste Industriezweig der Republik. Ihr Anteil am Bruttoinlandsprodukt von über 4,5% sowie von mehr als 17% am gesamtdeutschen Export (2018) unterstreichen die herausragende Bedeutung für Deutschland und uns ‚Autoländer‘“ (Baden-Württemberg et al. 2019, S. 1).

Die Automobilproduktion hat somit eine strategische Bedeutung und ist Ausgangspunkt für Wirtschaftswachstum, Wertschöpfung und Arbeitsplätze in den Regionen. Genauer wird auf der einen Seite auf die außergewöhnlichen Beschäftigungsraten des Sektors, die Führungsrolle in Technologie und Innovation sowie die Finanzierung von Forschung und Entwicklung hingewiesen. Auf der anderen Seite stellen die Exportströme, ausgehend von den pulsierenden Automobilstandorten, eine weitere globale Bedeutung der Automobilproduktion dar.

„Ja, wir leben hier vom Export! (...) Der Autostandort Bayern ist eine Exportplattform! Ja, das ist... Wir leben hier vom chinesischen Kunden, vom amerikanischen Kunden, vom... was glauben Sie?! Der 7er [Premium-Modell von BMW] ist, der größte Markt des 7ers, [produziert] in Dingolfing, ist China. Dann kommen die USA (...) der drittgrößte Markt ist dann Deutschland, dann kommt UK“ (Interview BY-5, 2019).

Damit nimmt die Automobilproduktion eine bedeutende Doppelfunktion ein. Sie ist einerseits Grundlage für das Wohlergehen der Regionen durch gute Arbeit und gleichzeitig Ausgangspunkt für den profitablen Export von Produkten aus den Autoländern in globale Absatzmärkte.

Der derzeitige Wohlstand der automobilproduzierenden Regionen wird in der Autoland-Storyline, wie im Eingangszitat angeführt, mit „guten“ Arbeitsplätzen in der Automobilproduktion verknüpft. Die

Leistung der industriellen Automobilproduktion wird hier mit der Leistung der Beschäftigten in Verbindung gebracht und stellt dadurch eine gesellschaftliche Leistung dar. Die Automobilproduktion wird als Teil der Gesellschaft verstanden und als ein soziales Unternehmen, das für den Wohlstand der Regionen zuständig und auch verantwortlich ist. Einer der Teilnehmer des Strategiedialogs, der selbst in Baden-Württemberg lebt, beschreibt die starken historischen Beziehungen zwischen Bürger*innen und Automobilhersteller und daraus resultierende Herausforderungen für eine Transformation der Branche:

„Aber sicher hängt das mit sozialen Umwälzungen zusammen, denn wenn ein Facharbeiter aus der Automobilindustrie ein winziges Haus gebaut hat, so dachte er, dann bekommt er sein Gehalt in den nächsten 15, 20 Jahren vom Daimler, vom Bosch oder von Porsche... denn viele Daimler-Mitarbeiter waren ursprünglich Bauern und es wurden Menschen gebraucht, Facharbeiter, und dann holten sie die Menschen aus dem ländlichen Raum mit dem Bus ab. Zuerst waren sie noch Nebenerwerbslandwirte, dann haben sie ihre Betriebe verpachtet oder am Ende ihr Land verkauft“ (Interview BW-6, 2018).

Interessanterweise ist die Arbeit "beim Daimler" ein in Baden-Württemberg häufig verwendeter lokaler Ausdruck, der darauf hinweist, dass eine Person beim Automobilhersteller Daimler-Benz arbeitet. Hier wird sich jedoch auf Gottlieb Daimler als Person bezogen und eine eher freundschaftliche, emotionale Verbindung mit dem Arbeitgeber dargestellt. Gleichzeitig wird auf eine materielle Abhängigkeit von der lokalen Automobilindustrie hingewiesen. Wiederholte Hinweise auf Unternehmen und damit verbundene Persönlichkeiten stehen im Vordergrund. Vor allem im baden-württembergischen Kontext der Autoland-Erzählung spielen Persönlichkeiten wie Carl Friedrich Benz, Gottlieb Daimler und Robert Bosch eine symbolhafte Rolle. Sie schaffen als regionale Erfinder im Bereich der Automobilität eine starke historische Verbindung zwischen Mensch, Region und Automobil und fördern eine kollektive Identifikation mit der Automobilindustrie in Baden-Württemberg und mit einem vorherrschenden "Tüftler- und Erfindergeist" (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018a, S. 5).

Zweifellos prägen diese tiefen kulturellen Bedeutungen, die mit dem Automobil und dem Automobilbau in Baden-Württemberg verbunden sind, die Regionalpolitik in vielfältiger Weise. Insbesondere fördern sie eine eher emotionale, teilweise sentimentale Sichtweise auf die zentrale Bedeutung des Automobilbaus und der Unternehmen für das wirtschaftliche und soziale Wohlergehen aller Bürger*innen in der Region, die negative Nebenwirkungen für Mensch und Umwelt auf regionaler, nationaler und globaler Ebene überlagert.

Deutlich wird dies durch die sprachliche Darstellung der Automobilindustrie als etwas, das krank sein kann, und durch die Übertragung von menschlichen Eigenschaften auf die Automobilindustrie und –

produktion und speziell auf die Hersteller von Automobilen in den Regionen. Ein Beispiel hierfür ist das Verständnis, dass wenn Autohersteller husten, ganze Städte und Regionen krank werden.

„Wenn die Automobilindustrie hustet, ist Bayern krank. Das Husten ist nicht zu überhören (...) Von der Automobilindustrie hängt in Bayern alles ab: Wachstum, Export, Beschäftigung.“ (Josef Seidl (AfD) in Bayerischer Landtag 2019, S. 632).

Die Gesundheit der Automobilhersteller, gemessen in gut bezahlten und dauerhaften Arbeitsplätzen für die Beschäftigten, wirtschaftlicher Wertschöpfung und Exportquoten, wird zudem als essentiell für die Regionen verstanden. Dies wird deutlich durch die Verknüpfung der Automobilproduktion mit einer Abhängigkeit der Beschäftigten davon, die auch mit der metaphorischen Verknüpfung der Ernährung von Familien der Beschäftigten zum Ausdruck gebracht wird.

„Was machen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die heute bei Daimler oder Bosch für die Herstellung von Dieselfahrzeugen verantwortlich sind? Diese Menschen haben heute Sorge um ihren Arbeitsplatz, und es treibt sie die Frage um, wie sie in fünf oder sechs Jahren ihre Familien ernähren sollen“ (Andreas Stoch (SPD) in Landtag Baden-Württemberg 2018b, S. 3409).

Auch in der für diese Arbeit herangezogene Aussage des Baden-Württembergischen Landtagsabgeordneten der SPD während einer parlamentarischen Diskussion über den Strategiedialog wird die Abhängigkeit der Bevölkerung in den Regionen mit der Beschäftigung mit Dieselfahrzeugen in Verbindung gebracht. Die Abhängigkeit von der Dieseltechnologie bereitet hier dem Abgeordneten Sorge und offenbart, woran die Automobilindustrie derzeit unter anderem krankt. Deutlicher wird dies in der Ausführung eines Betriebsrats eines Automobilherstellers in Bayern, der nicht explizit von der Dieseltechnologie spricht, sondern von der Herstellung von Autos und was derzeit zur Diskussion und gesellschaftlich auf dem Spiel steht.

„Und wenn jetzt wirklich angenommen, kein Geld mehr mit Autos verdient wird, dann haben wir ja nicht nur die direkt in der Automobilindustrie Beschäftigten, die auf der Straße stehen, sondern alle, die davon profitieren! Auch, bis hin zum Bäcker, der die Semmeln verkauft an jemanden der halt zufällig bei BMW arbeitet und sich leisten kann in der Früh Semmeln zu kaufen. Das muss man sehen! Und daher ist die Rechnung, es sind ja nur ein paar Hanseln gefährlich!“ (Interview BY-2, 2019).

Das Herstellen von Automobilen wird hier mit der Bedeutung des Geldverdienens sowohl der Unternehmen aber auch der Beschäftigten sprachlich in Verbindung gebracht. Dies knüpft an den oben genannten Verweis auf die Dieseltechnologie und die Herstellung von Fahrzeugen mit

Verbrennungsmotoren im Allgemeinen an, welches das profitable Kerngeschäft der Automobilhersteller und Zuliefererindustrie darstellt, Beschäftigung in den Regionen gesichert hat und derzeit immer noch sichert. Der Betriebsrat vermittelt hier, dass es aus seiner Sicht relativ unwahrscheinlich ist, dass sich diese Kernbedeutung der Automobilherstellung als profitabel und beschäftigungssichernd ändern wird. Dennoch führt er diese Bedeutung weiter aus und zeigt auf, dass im Fall einer weniger profitablen Fahrzeugherstellung die direkt Beschäftigten ihren Job in der Automobilindustrie verlieren werden und dann „auf der Straße stehen“. Dies eröffnet eine tiefergehende Sichtweise auf den Arbeitsplatzverlust und die Beschäftigten. Es verdeutlicht, dass der Verlust eines Arbeitsplatzes in der Automobilproduktion nicht ohne weiteres durch einen anderen derartigen Job ersetzt werden kann. Darüber hinaus stehen die Beschäftigten auf einer Infrastruktur, die notwendig für die gesellschaftliche Nutzung der von ihnen hergestellten Produkte war. Der Betriebsrat beschreibt eine gesamtgesellschaftliche Abhängigkeit von der Beschäftigung in der Automobilproduktion. Näher erläutert er, was die Beschäftigung in der Automobilindustrie bedeutet und wie die gesamte Bevölkerung in den Regionen von dem Verdienst in und von der Automobilherstellung profitiert. Auf der einen Seite ermöglicht der Verdienst dem Beschäftigten sich am Morgen „Semmeln zu kaufen“. Das sich Leisten von Semmeln steht hier symbolisch dafür, dass die Automobilherstellung den Beschäftigten einen derartigen Wohlstand oder gar luxuriöse Lebensweise ermöglicht und deshalb statt Brot morgens sogar Semmeln gekauft werden können. Auf der anderen Seite ist die profitable Herstellung von Automobilen für die gesamte Gesellschaft in automobilproduzierenden Regionen wichtig und sichert den Wohlstand der gesamten Bevölkerung, symbolisiert durch die Beschreibung „bis hin zum Bäcker“, der hier für das steht, was eine Gesellschaft tagtäglich und notwendigerweise zur Ernährung braucht.

Dieses Verständnis des „Ernährens“ durch die Automobilproduktion ist charakteristisch in der Auto-land-Erzählung und beschreibt die Autoherstellung als etwas essentiell Wichtiges. Damit tritt auch nochmals in den Vordergrund, dass es neben den Unternehmen auch die Beschäftigten selbst sind, die hier die gesellschaftliche Leistung erbringen, jedoch in direkter Verbindung zum Hersteller, der den Beschäftigten Arbeit gibt und damit die Ernährung erst ermöglicht.

„(...) [L]etztendlich der wirtschaftliche Aufstiegs Bayerns ist relativ stark (...) mit dem Erfolg der Automobilindustrie irgendwie verknüpft. Insofern, je nachdem wie man zählt, also die Industriestatistik sagt, die Automobilindustrie ist bezogen auf den Umsatz mit Abstand der stärkste Industriesektor, mit Hinblick auf die Beschäftigung der zweitstärkste nach dem Maschinenbau. Wobei Industriestatistik klingt immer nach Wahrheit, ist es irgendwie nicht wirklich, weil viele von den anderen Industriesektoren, insbesondere auch der Maschinenbau, eben der Automobilindustrie zuliefert. Also insofern ist der tatsächliche Anteil der Automobilindustrie und die

Bedeutung deutlich höher und sie geht ja auch über den Industriesektor hinaus. (...) [D]ie Automobilindustrie ist für Bayern irgendwie von essentieller Bedeutung (...) und eigentlich an der Stelle erstmal irgendwie unverzichtbar. Weil, wir sehen es ja auch jetzt irgendwie, wenn wie in diesem Jahr, wegen der WLTP-Umstellung, Absatz- und Produktions- und Exportzahlen der Automobilindustrie einbrechen, sind plötzlich die ganzen Wirtschaftszahlen von Bayern auch in Unordnung geraten an der Stelle. Daran sieht man eben durchaus irgendwie sozusagen, dass die Automobilindustrie eine große Bedeutung jetzt hat“ (Interview BY-8, 2019).

Die Rolle der Automobilindustrie für den wirtschaftlichen Erfolg des Autolands wird in der Aussage des Mitarbeiters im bayerischen Wirtschaftsministerium nochmals deutlich, da selbst amtliche Industriestatistiken nicht ausreichen, um die „wahre“ Bedeutung adäquat widerzuspiegeln. Die Zulieferer der Automobilproduktion, die oftmals mit dem traditionellen Automobilbau und mit der Produktion von Verbrennungsmotoren in Verbindung gebracht werden, erweitern zudem die Bedeutung um historische Verbindlichkeiten. Im bayerischen Kontext wird Bosch in Bamberg oftmals als Paradebeispiel eines stark von der Dieselsechnologie abhängigen Zulieferers herausgestellt und als Hauptgrund dafür angeführt, warum Initiativen wie das Zukunftsforum in Bayern durchgeführt werden (Interview BY-4, 2019; Interview BY-8, 2019; Interview BY-9, 2019). Diese Gruppe von Akteuren steht einerseits für den "Erfolg" der Autoländer und verkörpert das Erbe des Automobilbaus, wird aber andererseits als die verletzlichste Gruppe in diesem Prozess dargestellt.

Es wird zunehmend klar, dass auch die Historie des Autolands mit der Automobilproduktion verknüpft ist und nicht nur die aktuellen Statistiken, sondern auch das metaphorische Erbe der Automobilproduktion bedeutungsvoll im Autoland ist. Die Autoland-Geschichte geht damit weit über „harte“ wirtschaftliche Fakten hinaus und schafft einen symbolischen Bezug zum Automobilbau und der Automobilentwicklung.

Dies stellt eine wichtige Facette der Geschichte dar, warum das Auto der Zukunft in der "Wiege des Automobils" neu erfunden werden muss und warum "das Ziel eine Mobilität der Zukunft 'made in Baden-Württemberg' sein muss“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018a, S. 3). Diese Sichtweise wird im Zwischenbericht des Ministerpräsidenten an den Landtag im Zusammenhang mit dem Strategiedialog noch verstärkt:

„[D]as Auto ist unser Erbe. 1886 erblickte es bei uns mit dem „Benz Patent-Motorwagen Nummer 1“ das Licht der Welt. Und noch heute sind wir das Automobilland Nummer 1. Aber das Auto verändert sich rasant und fundamental. Das fordert unsere Automobilwirtschaft heraus wie nie zuvor. Meine Landesregierung tut alles dafür, dass Baden-Württemberg auch bei der Neuerfindung des Autos an der Spitze steht. Mit dem Strategiedialog haben wir ein einmaliges

Format gestartet, um alle Kräfte zu bündeln. Wir fördern die zentralen Schlüsseltechnologien – von der E-Mobilität und alternativen Antrieben, über die Künstliche Intelligenz und autonomes Fahren bis hin zu neuen Geschäftsmodellen. Und wir nehmen die Menschen bei der Transformation mit. (...) Wir wollen, dass Baden-Württemberg vom Automobilland Nr. 1 zum Mobilitätsland Nr. 1 wird“ (Winfried Kretschmann in Landtag Baden-Württemberg 2018b, S. 3408).

Baden-Württemberg wird hier als Geburtsort des Automobils vorgestellt. Diese symbolische Bedeutung suggeriert, dass von der Region und der Landespolitik wie von guten Eltern erwartet wird, alles (politisch) Mögliche zu tun, um dem Auto eine gute Zukunft zu sichern. Die Zukunft der Region wird als Bereitstellung "geeigneter Fahrzeuge und Mobilitätsprodukte für sich verändernde Lebenssituationen, unterschiedliche Wertvorstellungen und Bedürfnisse der Menschen im globalen Maßstab" dargestellt (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018c, S. 10).

Das Automobil und die Automobilproduktion als „Erbe“ im baden-württembergischen Kontext macht eine Bedeutung offensichtlich, die auch im bayerischen Kontext vorherrscht. Die Automobilproduktion ist etwas Traditionelles und beschreibt neben dem wirtschaftlichen Erfolg aus der Vergangenheit auch eine gewisse Abhängigkeit von etwas, für das selbst nicht direkt gearbeitet wurde, womit jedoch gewisse Verpflichtungen verbunden sind und wofür Dank ausgesprochen werden muss.

Eine Erbschaft kann zudem auch belastend sein, was sich im Autoland immer wieder in Form der Dieselsechtechnologie und der damit verbundenen Umweltdebatte rund um die Emissionen zeigt, die als „Altlasten“ (Interview BY-8, 2019) bezeichnet werden, mit denen sich zwangsweise auseinandergesetzt werden muss. Vorher im Text genannte Hinweise auf die Automobilindustrie als „Klumpenrisiko“ (Interview BY-9, 2019) oder auch das kränkelnde „Husten“ der Industrie symbolisiert eine angeschlagene Situation der Automobilindustrie, wobei ein Verweis auf ökonomische Fakten wie Exportzahlen und auch die Beschäftigungszahlen nicht ausreichen, um die Situation zu beschreiben und sprachlich auf das positive „Erbe“ hingewiesen werden muss, welches erhalten und weitergeführt werden muss. Es zeigt doch auch hier ein durchaus mit Unsicherheit behaftetes Verständnis von der Automobilproduktion, die oftmals nur implizit geäußert wird, das bis hin zu einer Verdrängung der Zweifel an der Automobilherstellung und ihrer Zukunftsfähigkeit in der Autoland-Geschichte führt. Erste Anzeichen hierfür sind beobachtbare Äußerungen wie „Ich glaube an die Automobilindustrie. Ich arbeite wie viele hier selber mit“ (Bayerischer Landtag 2019, S. 636) eines bayerischen FDP-Politikers während einer Debatte über die Zukunft des Automobilstandorts. Diese Bedeutung in Form eines Glaubens an die Automobilindustrie zeigt ein Verständnis von der Automobilproduktion als etwas zu dem man sich bekennt und sich zugehörig fühlt.

Beispielsweise werden die aufkommenden Zweifel explizit von dem bayerischen Ministerpräsidenten während einer Pressekonferenz zum Zukunftsforum angesprochen und mit der Aufforderung zu einem stückweisen „Wirtschaftspatriotismus“ begegnet, der bei dem Umgang mit dem Erbe der Automobilität notwendig ist. Er fordert hier Ehrfurcht und Respekt vor dem „wichtigsten Wirtschaftsgut“ und der Automobilproduktion als „heimische Industrie“ ein.

„Wir müssen aus dem Dämmer Schlaf der letzten Jahre heraus und der Blockade, die selbst auferlegt war in Deutschland, aus der Diesel-Blockade raus, und wir müssen aufhören auch nur unser wichtigstes Wirtschaftsgut schlecht zu reden. Ich finde es beeindruckend, dass wenn ein amerikanischer Investor ankündigt in die Automobilität in Deutschland zu investieren, nahezu Euphorie herrscht im medialen Umfeld aber kaum jemand bereit ist die eigene heimische Industrie entsprechend auch genauso begeistert zu unterstützen. Ich glaube, dass es beim Thema Automobilität neben dem Wohlstand auch über ein Stück Wirtschaftspatriotismus geht, den wir voranbringen müssen. Unser Ziel ist jedenfalls ein klares Signal pro Automobil zu setzen. Wir brauchen mehr Speed und Spirit in der Entwicklung des Automobils. Wir müssen es schaffen die Technologieführerschaft der Zukunft zu halten. Das ist nämlich die Stärke der letzten 20, 30 Jahren gewesen und wir müssen Konjunktur und Klimaschutz perfekt miteinander synchronisieren. Das ist kein Gegensatz in der Automobilität, sondern ein Vorteil“ (Markus Söder in Bayerische Staatsregierung 2019b).

Der hier angeführte Dämmer Schlaf der letzten Jahre verweist auf die in Kapitel 4 angeführten aus Sicht des Autolands negativen Diskurse des Dieselskandals, der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes und der (drohenden) Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in den Regionen, welche zunehmend in Verbindung mit der Automobilindustrie gebracht werden und das Automobil als Produkt selbst in Frage stellen. Diese Diskurse haben die Wichtigkeit der Automobilindustrie und des Autos als Produkt für die Regionen in den Hintergrund rücken lassen und eine Blockade gegenüber dem Erbe der Dieselschicht und der damit einhergehenden wirtschaftlichen aber auch symbolischen Abhängigkeit hervorgerufen. Dabei beschreibt der bayerische Ministerpräsident nicht nur das Auto an sich als das wichtigste Wirtschaftsgut, sondern mit dem vorangehenden Verweis auf die Dieselschicht, die das Wirtschaftsgut schlechtredet, auch die Automobilität mit Verbrennungsmotoren, die einen Teil des bedeutungsvollen Erbes ausmacht. Zusätzlich wird dies in dem Verweis des Ministerpräsidenten auf den Aufbau einer Elektroautomobilproduktion durch Tesla in Deutschland deutlich, welche er trotz der wirtschaftlichen Investition in den deutschen Automobilstandort nicht für gut befindet, da hiermit die symbolische Bedeutung der heimischen Industrie und des Erbes der Automobilproduktion mit Verbrennungsmotoren in Frage gestellt wird.

Es wird ersichtlich, dass die Automobilproduktion trotz der angesprochenen und aufkommenden Zweifel, einen Vertrauensvorschuss aus dem Erbe genießt und zu einem (Selbst-)Verständnis führt, dass die Entwicklung der zukünftigen Mobilität von der Automobilindustrie bewerkstelligt werden kann. Dieses Vertrauen wurde zwar durch den Dieselskandal geschmälert, hat aber keine grundlegende Abkehr vom Glauben in die Automobilindustrie als führender Hersteller zukünftiger Mobilitätslösungen im Autoland zur Folge. Der Dieselskandal stellt dabei ein Thema dar, das lediglich eine juristische Bedeutung hat und nicht direkt relevant für die Zukunft der Mobilität ist (Interview BY-8, 2019). Die Automobilindustrie wird nach wie vor als „verständnisvoller Partner“ (Interview BY-7, 2019) gesehen, der im Gegensatz zu neuen Mobilitätsdienstleistern, potentiell offener für Kompromisse bei politischen Einigungen ist. Auch politische Aushandlungen scheinen tendenziell einfacher mit der Automobilindustrie als mit neuen Mobilitätsdienstleistern am Markt (Interview BY-7, 2019). Auf der anderen Seite wird die Automobilproduktion als eine bedeutungsvolle Quelle an industriellen Kompetenzen gesehen, die nach wie vor Potential für die (Weiter-)Entwicklung der Mobilität der Zukunft hat und auf eine „Erfahrungsstruktur“ (Interview BY-7, 2019) zurückgreifen kann.

Dem Automobilssektor wird dabei durchaus zugetraut, grundlegende Lösungen im Mobilitätsbereich mithilfe dieser Erfahrung hervorbringen zu können, wie es die Automobilindustrie schon in einem ähnlichen Ausmaß bei der Erfindung des Verbrennungsmotors getan hat und damit zur Massenmotorisierung beigetragen hat. Dem Verständnis des Autolands folgend bedeutet dies, dass die Automobilproduktion trotz der Glaubenseinbußen durch den Dieselskandal, prinzipiell gut für die Zukunft gerüstet ist und die Fähigkeit besitzt, Potentiale in bestehenden Technologien wie dem Verbrennungsmotor weiter zu entwickeln und darüber hinaus in der Lage ist, die Mobilität der Zukunft zu entwickeln und auch zu produzieren, die weltweit abgesetzt werden kann.

Die essentielle Bedeutung der Automobilproduktion für die gesamte Industriegesellschaft des Autolands wird auch praktisch untermauert. Die vorher ausgeführten sprachlichen Bedeutungen des Produzierens von Automobilen in den Regionen werden durch Praktiken der Autoländer erweitert, die gewährleisten sollen, dass „(...) [d]as Auto der Zukunft in Deutschland vom Band rollt“ (Baden-Württemberg et al. 2019). Dabei sollen diese Autos auf der einen Seite „[m]ade in Baden-Württemberg“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018a, S. 5) sein. Und auf der anderen Seite stellt selbst die Fraktionsvorsitzende Katharina Schulze der bayerischen Oppositionspartei Bündnis 90/Die Grünen klar: „Wir GRÜNE haben da eine sehr klare Meinung: Wir möchten, dass auch die Autos der Zukunft aus Bayern kommen“ (Bayerischer Landtag 2019, S. 631).

Dies wird in den praktischen Bestrebungen der Unternehmen ersichtlich, die ihre Produktionsstandorte umrüsten und auf die Produktion von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben vorbereiten. Bei

der Praktik des Umrüstens lässt sich beobachten, dass es um eine zusätzliche Produktion von elektrischen Antrieben an den Standorten geht und die bestehende Produktion von Verbrennungsmotoren damit erweitert werden soll. Exemplarisch lässt sich diese Praktik des Erweiterns der Produktion an den Standorten sehen, wobei es darum geht, mit der Produktion von Elektrofahrzeugen ein „zweites Standbein“ (Interview BY-3, 2019) neben der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu schaffen.

„Klar ist, wir kriegen Elektromobilität! Wir haben uns auch als Betriebsrat stark gemacht dafür, dass die Elektromobilität an den deutschen Standorten eingerüstet wird. (...) Wir brauchen (...) dieses zweite Standbein definitiv, also ohne Elektromobilität wollten wir auch gar nicht. Die Frage ist nur, wie viel lässt du zu an Elektromobilität, (...) weil wenn die Fahrzeuge nicht kommen, wenn der Kunde sie nicht will, wenn die Regierung in 2 Jahren denkt, naja du pass auf, des mit den Steuervergünstigungen und Dienstwagenbesteuerung war doch nicht so das Wahre. Und dann kommt vielleicht noch eine Stromsteuer, weil irgendwann wird das kommen, wenn Benzin wegfällt und die Steuereinnahmen des Staates wegfallen, wird er sich irgendwo anders ja seine Geldquellen suchen. Und dann ist die Frage, wie stark greift der Kunde noch nach diesen Fahrzeugen. Und wenn wir dann zu viel auf Elektromobilität gesetzt haben, dann stehen hier halt, keine Ahnung, 5 oder 10.000 Menschen auf einmal an Bändern, die nicht mehr produzieren“ (Interview BY-3, 2019).

Auch anhand des BMW-Standorts in München zeigt sich, dass die Automobilproduktion um die Fertigung von reinen Elektrofahrzeugen wie dem vollelektrischen i4 erweitert wird (Interview BY-2, 2019; Interview BY-5, 2019). Trotzdem soll in den BMW-Werken weiterhin die Möglichkeit bestehen, Verbrenner-, Hybrid- und Elektroautos je nach Bedarf mittels sogenannter Multitraktionsplattformen zu produzieren.

Die Erweiterung der bestehenden Produktion und damit ein *Fördern aller Antriebstechnologien* ist auch von wirtschaftspolitischer Seite her beobachtbar. Die Regionen Bayern und Baden-Württemberg etablieren hierfür Forschungs- und Entwicklungszentren mit einer Fokussierung auf Batteriezellen, synthetische Kraftstoffe und Wasserstofftechnologien.

Hinsichtlich der Förderung und Fortführung bestehender Verbrennungstechnologien zeigt sich dies in dem Forschungsvorhaben „Bayern Spirit“, einem geplanten Forschungszentrum des Fraunhofer-Instituts in Bayreuth zur Entwicklung prinzipieller Herstellungsverfahren für synthetische Kraftstoffe und einer Demonstrationsanlage zur industriellen Herstellung von synthetischen Kraftstoffen, um diese Verfahren zu skalieren. Im „Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern“ wird dieses Forschungs-

vorhaben angedeutet, „[u]m die weltweit führende Position der bayerischen Wirtschaft bei Verbrennungsmotoren auch für die Zukunft zu stärken“ (Bayerische Staatsregierung 2018a, S. 6). In der Regierungserklärung des bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder wird dies außerdem mit der Entwicklung eines Ersatzkraftstoffs für Kerosin im Flugverkehr verknüpft (Bayerische Staatskanzlei 2019, S. 10).

Im baden-württembergischen Kontext wird zur Entwicklung synthetischer Kraftstoffe das Projekt „reFuels – Kraftstoffe neu denken“ des Karlsruher Instituts für Technologie vorangetrieben. Dieses Projekt steht in direkter Verbindung zum Strategiedialog Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg und „legt den Fokus auf regenerativ erzeugte synthetische Kraftstoffe, die wie die E-Mobilität eine Alternative zu fossilen Brennstoffen darstellen“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018b).

Das Fördern der Entwicklung und das Vorantreiben einer wirtschaftlichen Industrialisierung synthetischer Kraftstoffe in den automobilproduzierenden Regionen stehen hier in Verbindung zur Dekarbonisierung der bestehenden Mobilität mit Verbrennungsmotoren (Interview BW-9, 2019). Andererseits wird hier die Weiterführung der Herstellung von Verbrennungsmotoren unabhängig vom Anwendungsgebiet bestätigt. Wie das Projekt reFuels zeigt, „betrachten sie sowohl den Einsatz in Diesel- als auch in Otto-Motoren: Das Motorenprogramm reicht vom Kleinwagen über Lkw und Spezialfahrzeuge, vom Dieselmotor für Schiene und Binnenschifffahrt bis hin zu Motoren für die dezentrale Energieversorgung“ (KIT 2020).

Neben der Entwicklung und den praktischen Ambitionen zur wirtschaftlichen Industrialisierung synthetischer Kraftstoffe werden auch Praktiken der Batteriezellenproduktion in Bayern und Baden-Württemberg deutlich. Auf der einen Seite zeigt sich das Fördern der Batteriezellenentwicklung auf unternehmerischer Seite in der Eröffnung des BMW Kompetenzzentrums Batterie zelle in München oder auch dem Aufbau einer Batteriefabrik der Daimler AG am Produktionsstandort Stuttgart-Untertürkheim, in der die Montage der Batterien vorgenommen wird (Daimler 2019).

Auch in politischen Praktiken zeigt sich das Aufbauen einer Batteriezellenproduktion in den automobilproduzierenden Regionen als industriepolitische Strategie. Bayern und Baden-Württemberg kommunizieren die gemeinsame Unterstützung einer Batterieproduktion an zwei Standorten in Bayern und Baden-Württemberg (Bayerische Staatskanzlei 2019, S. 10). Genauer investieren Bayern, Baden-Württemberg zusammen mit dem deutschen Bundeswirtschaftsministerium in den Ausbau der Batteriezellfertigung für „automobile und industrielle Anwendungen“ der Varta AG (Staatsministerium 2021).

In Bayern wird zudem ein Bayerisches Batterienetzwerk bestehend aus mehreren Standorten vorangetrieben, um „die Entwicklung einer neuen Generation von klimafreundlichen und leistungsfähigeren Batterien für die Elektromobilität“ (Bayerische Staatskanzlei 2019, S. 10; Staatsministerium 2021) zu

unterstützen. Ebenso wird auch in Baden-Württemberg ein Fördern der Entwicklung und Industrialisierung von Batteriezellen in einer Mehrzahl von Projekten des Strategiedialogs beobachtbar, wie beispielsweise dem Projekt „DigiBatt 4.0 – BW“ zur Digitalisierung der Prozessabläufe in der Produktion von Batteriezellen (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 19).

Neben der Produktion von synthetischen Kraftstoffen und Batteriezellen wird auch die Entwicklung und Produktion der Brennstoffzellen im Autoland gefördert mit der Aussicht, die Zukunft der Herstellung von Automobilen zu gewährleisten. In Bayern geschieht dies einerseits mit dem Aufbau eines Wasserstoffzentrums H2.B in Nürnberg und der Investition in Demonstrationsprojekte wie beispielsweise 50 Wasserstofftankstellen (Bayerische Staatskanzlei 2019, S. 6; Bayerische Staatsregierung 2019a). Auch Baden-Württemberg fokussiert sich auf die Wasserstofftechnologie und die Industrialisierung der Brennstoffzellenproduktion wie beispielsweise in Form der Unterstützung einer Forschungsfabrik „HyFab“ in Ulm. Es zeigt sich hier, dass es auf der einen Seite um den Einsatz in PKWs geht, jedoch sich abzeichnet, dass es um einen Ersatz der Dieselsechnologie geht und ein universeller Einsatz der Wasserstofftechnologie in Bussen, Nutzfahrzeugen und Schienenfahrzeugen angestrebt wird. Damit wird die Wasserstofftechnologie eher als ein Anwendungsgebiet für den Langstreckenverkehr gesehen (Strategiedialog Automobilwirtschaft 2019).

5.2 Bedeutung der Beschäftigung

Anschließend an die Bedeutungen der Automobilproduktion und die praktischen Manifestationen, die eine Weiterführung der Automobilherstellung fördern sollen, wird deutlich, dass im Autoland die Arbeitsplätze und Beschäftigung *innerhalb* der Automobilindustrie selbst als zentral für den Wohlstand der Regionen und der Beschäftigten angesehen werden.

„Es gibt für mich zwei Aspekte, zum einen Baden-Württemberg profitiert natürlich sehr von der Automobilindustrie, sei es über Steuereinnahmen, sei es, ja die Arbeitsplätze usw. Also dann aber auch auf der anderen Seite (...) Arbeitsplätze bedeuten ja, dass die Leute beschäftigt sind. Also, sowohl [auf] staatlicher Seite wie auch die Leute, die in der Automobilindustrie beschäftigt sind. Ja, die wollen natürlich ihre Prosperität weiter...zurück mag es niemand gehen. Das tut immer weh“ (Interview BW-3, 2019).

Exemplarisch wird hier eine Ausführung eines Lobbyisten eines Automobilherstellers angeführt, die aufzeigt, dass die Region Baden-Württemberg von der Automobilindustrie auf zwei Arten profitiert. Die Arbeit in der Automobilproduktion hat zur jetzigen finanziellen Prosperität der Regionen geführt und diese soll weiter erhalten werden. Neben dem finanziellen Aspekt, in Form von staatlichen Einnahmen aus steuerlichen Abgaben der Unternehmen und der Beschäftigten, wird auch die Prosperität

der Beschäftigten selbst angeführt. Die Automobilproduktion wird hier als bedeutend für den individuellen Wohlstand der Beschäftigten gesehen und die Bedeutung der Arbeitsplätze explizit genannt, als „dass die Leute beschäftigt sind“.

„Also großes Problem sind nicht die Fertigungsmitarbeiter, die keinen Auspuff mehr machen, anmontieren müssen oder die keine, kein Anlasser mehr anschrauben müssen. Sondern unsere größte Sorge, meine größte Sorge gilt unseren großen, großen, vielen Ingenieuren, die wir haben. Weil es alles hochbezahlte, spezialisierte Leute sind, hochbezahlt, die seit Jahren, Jahrzehnten in der Branche, in dem Themenbereich tätig sind. Die du nicht einfach umqualifizieren kannst. Wenn du heute einen Werker am Band hast, dann ist egal was der montiert! Der macht heute einen Auspuff und morgen baut er dir einen E-Motor ein. Hauptsache der hat was zu tun. Das es insgesamt weniger gibt, was es zu tun gibt, das ist ein Problem! Aber er kann was zusammenbauen, ob das rote oder grüne Legosteine zusammenbaust, ist egal! (...) Und da ist es ja auch mein Bestreben in dieser Arbeitsgruppe, da im bayerischen Staat zu schauen, dass wir diese Leute [die Ingenieure], und da hoffe ich, dass ich dann Gehör finde, dass wir die Leute versuchen in die Themenfelder des Autonomen Fahrens stärker reinzukriegen. Dass wir da wirklich...weil das sind Ingenieure, die sind zwar keine Softwareentwickler, aber die können wir dann stärker in diese Herausforderungen reinbauen, weil das wird eine riesen Herausforderung werden noch“ (Interview BY-2, 2019).

Hier zeigt sich, dass die Beschäftigung innerhalb der Automobilindustrie *an sich* bedeutungsvoll ist. In den Ausführungen des Betriebsrats wird dies anhand des Bandarbeiters beschrieben als „egal was der montiert“, ob es ein Auspuff oder Elektromotor ist, „Hauptsache der hat was zu tun“. Es wird hier auch deutlich, dass die Beschäftigung in der Automobilproduktion eine Art unversiegbare Quelle an langfristiger Beschäftigung für die Regionen für Alle bedeutet (hat), von Bandarbeiter*innen über Ingenieur*innen bis hin zum Staatsbediensteten (Interview BW-3, 2019). Darüber hinaus werden spezialisierte Ingenieur*innen hier beschrieben als Arbeiter*innen, die langjährig in der Branche tätig sind und bei denen versucht wird, diese auf ein neues Themengebiet innerhalb der Automobilindustrie wie autonomes Fahren umzuqualifizieren. Damit wird sprachlich klar, dass die Beschäftigung an sich und innerhalb des Sektors Automobilproduktion bedeutungsvoll ist und nach wie vor an der Herstellung von Fahrzeugen hängt, egal ob Elektroauto oder ein autonom fahrendes Auto. Anhand der zeitlichen Dimension der langjährigen Beschäftigung und der thematischen Spezialisierung der Ingenieur*innen wird zusätzlich deutlich, dass die Beschäftigung in der Automobilindustrie selbst historisch gewachsen ist und ganze Ausbildungszweige und Studiengänge an der Automobilproduktion ausgerichtet sind. Die Beschäftigung in der Automobilproduktion bedeutet also etwas Langfristiges, Sicheres und Kontinuierliches, das im Normalfall nicht gewechselt wird, sondern die intern um neue

Aufgabenbereiche erweitert wird. Praktisch wird dies deutlich, in dem die Beschäftigten umqualifiziert werden sollen und nicht nach einer neuen Arbeitsstelle gesucht werden soll.

5.3 Bedeutung des Mobilstehens: Das Grundbedürfnis eines mobilen Individuums

Das Autoland repräsentiert neben den Bedeutungen der Automobilproduktion und der Beschäftigung ebenso, was Mobilität und Mobilstehen im Autoland bedeutet. Mobilstehen wird als ein *menschliches Grundbedürfnis* nach individueller Mobilität beschrieben. In der Autoland-Storyline zeigt sich, dass dieses Bedürfnis eine weltweite Bedeutung hat, für jeden einzelnen Menschen unverzichtbar ist und keine Grenzen hat.

„Für die CDU-Landtagsfraktion ist klar: Mobilität ist ein wesentliches Bedürfnis der Menschen, hier bei uns genauso wie in den Exportmärkten unserer Automobilunternehmen. Dieses Bedürfnis wird weltweit weiterwachsen. Auch die Mobilität der Zukunft muss dabei zuallererst (...) dem Bedürfnis im Alltag standhalten. Das ist eine Herausforderung, der wir uns alle stellen müssen; das betrifft uns alle. Die Mobilität der Zukunft muss schnell sein, direkt sein, komfortabel sein. Natürlich wird das Auto dabei immer eine zentrale Rolle spielen. Aus der Sicht des Automobillands Baden-Württemberg ist dies auch gut so für unseren Standort. Die Politik hat dabei die Aufgabe, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen, nicht sie zu beschränken oder gar zu reglementieren“ (Wolfgang Reinhart (CDU) in Landtag Baden-Württemberg 2018b, S. 3414).

Wie der zum Zeitpunkt des Untersuchungsraums der Arbeit Vorsitzende der Landtagsfraktion der baden-württembergischen CDU Wolfgang Reinhart äußert, hat dieses Bedürfnis nach Mobilität bestimmte Eigenschaften. Es ist ein wesentliches Bedürfnis eines jeden Menschen, das weltweit vorherrscht und weiterwachsen wird. Dieses Grundbedürfnis nach Mobilität manifestiert sich in individualisierten Mobilitätsbedürfnissen, welche in der Gesamtheit erfüllt werden müssen und nicht eingeschränkt werden dürfen. Mobilität ist dabei etwas das zur Bewältigung des Alltags nötig ist. Das Bedürfnis nach Mobilität wird „natürlich“ durch das Auto befriedigt, um schnelle, direkte und komfortable Mobilität zu gewährleisten.

Dieses Grundbedürfnis nach Mobilität wird zwar oftmals anhand des räumlichen Vorkommens bedeutungsvoll unterteilt. Sprachlich wird hier differenziert zwischen Mobilität „auf dem Land“ und Mobilität „in der Stadt“.

„Ebenso glaube ich, dass wir dieses Themenfeld ganz gezielt abarbeiten müssen, ohne ideologische Debatten, ohne für oder gegen das Auto zu sein. Wir brauchen in weiten Teilen Bayerns das Auto, vor allem auf dem Land. Aber auch in München, meine Damen und Herren, stehen

alle Straßen auf beiden Straßenseiten voller Autos, Stoßstange an Stoßstange. Auch die Münchner werden überwiegend nicht ohne Auto auskommen; auch sie wollen mobil sein. Ich glaube, es gehört zur Freiheit einer Bevölkerung, die individuelle Mobilität zu haben. Nur im öffentlichen Personennahverkehr unterwegs zu sein, passt nicht immer. Manchmal will man ein privates Telefonat führen, ohne dass fünf Leute außen herum zuhören. Manchmal will man zum Einkaufen fahren, weil man Dinge in einem Volumen gekauft hat, dass man sie nicht im Bus oder in der Bahn herumschleppen will. Ich glaube, es gehört auch zum Gesicht Bayerns, den Bürgern so viel Freiheit einzuräumen, dass wir die individuelle Mobilität nicht verteufeln und politisch nicht ins Messer laufen lassen, sondern dass wir das Auto retten, im Sinne der Bürger, im Sinne der Arbeitsplätze und im Sinne des Exportes. Hierzu sind intelligente Herangehensweisen gefragt, keine Schwarz-weiß-Debatten oder das Ausblenden von Realitäten. Man kann nicht so tun, als gäbe es keine Brüsseler Vorgaben, keine Stickoxidbelastungen in den Städten. Alles das müssen wir zur Kenntnis nehmen“ (Hubert Aiwanger in Bayerischer Landtag 2019, S. 642 f.).

Der bayerische Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger verweist sprachlich darauf, dass das Auto in weiten Teilen Bayerns und vor allem in ländlichen Gebieten gebraucht wird. Dabei wird das Auto zu einer Notwendigkeit in ländlichen Gebieten, um mobil sein zu können. Im Gegensatz hierzu werden die notwendigen städtischen Mobilitätsbedürfnisse sprachlich mit dem öffentlichen Personennahverkehr in Verbindung gebracht, der diese Bedürfnisse in der Stadt *teilweise* befriedigen kann und Mobilität ermöglicht.

Jedoch wird in beiden angeführten Zitaten deutlich, dass grundlegende Bedeutungen mit dem Mobilsein im Autoland verbunden sind, die sowohl in ländlicher Mobilität als auch in der städtischen Mobilität vorherrschen und vom öffentlichen Nahverkehr nicht befriedigt werden können. Das Mobilitätsbedürfnis wird hier als ein grundlegendes Bedürfnis nach *individueller Mobilität* in allen Teilen der Regionen beschrieben, das etwas Unveränderbares darstellt. Symbolisch wird dies mit der Freiheit einer Bevölkerung beschrieben, die Form der individuellen Mobilität selbst zu bestimmen und sich dabei auch für das Auto entscheiden zu dürfen. Das Bedürfnis nach (individueller) Mobilität gilt jedoch im Autoland nur als allumfassend befriedigt, wenn dies individuell mit dem Auto realisiert werden kann.

„Also natürlich wollen wir eine nachhaltige Mobilität, klimaneutrales Baden-Württemberg usw. etablieren, aber ohne dass wir uns massiv in unserem Mobilitätsbedürfnis ja sozusagen einschränken müssen! Das wird unsere Wirtschaft, wird mit der Wirtschaft nicht funktionieren, wir brauchen Warenverkehre. Und es wird auch die Gesellschaft nicht akzeptieren! Das ist was

wir glaube ich auch gelernt haben, dass viele ganz klar sofort die Klimaschutzziele unterschreiben und auch unterschreiben würden, ja wir müssen mehr zu Fuß und mehr Wege mit dem Rad und wir müssen mehr integrieren, kurze Wege usw. Wenn es dann aber an die eigene Mobilität geht und es da um Einschränkungen geht, dann ist die Akzeptanz deutlich geringer! Deswegen wird das Ganze auch nur funktionieren, wenn wir eben über innovative Ansätze sozusagen mindestens das gleiche Maß an Mobilität hinbekommen, an Flexibilität und an Freiheitsgefühl sozusagen hinbekommen, aber mit weniger Verkehr und vor allem mit weniger Gefäßen, also Fahrzeugen!“ (Interview BW-9, 2019).

Ein Mitarbeiter des baden-württembergischen Wirtschaftsministeriums beschreibt die bestehende eigene Mobilität eines jeden Einzelnen, als etwas, das nicht ohne gesellschaftlichen Widerstand eingeschränkt werden kann. Sprachlich zeigt sich hier die Bedeutung von individueller Mobilität als ein Bedürfnis, das nicht verringert werden kann und mindestens „das gleiche Maß an Mobilität“ als ein Gefühl von Freiheit und Flexibilität, das von derzeitiger individueller Mobilität mit Autos definiert wird, aufrechterhalten werden muss oder im besten Fall durch „innovative Ansätze“ ergänzt und gesteigert werden soll.

Es wird zudem eine Bedeutung von individueller Mobilität mit dem Auto deutlich, die zusätzlich zum natürlichen Bedürfnis der Bewältigung des Alltags und dem Bedürfnis nach individueller Mobilität mit dem Auto hinausgeht. Mobilität mit dem Auto ist zusätzlich „gut für den Standort“ und dient im Sinne der Arbeitsplätze und im Sinne des Exports.

Diese statische Bedeutung des Mobilsseins als ein uneinschränkbares Bedürfnis an individueller Mobilität zeigt sich des Weiteren darin, welche Bedeutungen mit der bestehenden Mobilität mit Fahrzeugen, die schon gekauft und derzeit genutzt werden, verknüpft werden. Ein Lobbyist eines Automobilherstellers verweist in einem Gespräch darauf, was ein Automobilhersteller möchte:

BW-3: Wir wollen, dass unsere Kunden mobil sind. Ganz einfach. Und wenn sie das nicht mehr sind, dann machen ja unsere Produkte auch keinen Sinn mehr...

MM: Ja. Und mobil sein heißt automobil sein?

BW-3: Heißt, die haben ja schon ein Auto gekauft, die wollen das weiter nützen. Also es gibt wenig Leute, die das Auto kaufen um es in die Garage zu stellen. Die habe ich noch nicht kennengelernt (Interview BW-3, 2019).

Diese statische Bedeutung von bestehender individueller Mobilität zeigt sich hier in der Fortführung der privaten Bestandsflotte, welche weiterhin gewährleistet werden soll und nicht durch Maßnahmen wie urbane Fahrverbote eingeschränkt werden soll. Es zeichnet sich sprachlich ab, dass die individuelle

Mobilität nicht nur generell für bestimmte Gebiete „in denen das Auto noch Auto sein darf“ (Interview BW-2, 2019) uneingeschränkt möglich sein soll, sondern als ein generelles Bedürfnis in Stadt *und* Land angesehen wird.

„Wir haben, ich glaub in Deutschland Durchschnittsalter 12 Jahre gerade der Fahrzeugflotte, müsste man jetzt kurz beim statistischen Bundesamt nachgucken (...) Und, das ist einfach eine riesige Fahrzeugflotte, die wir vor uns herschieben, die auch nicht in 5 Jahren jetzt mal kurz ausgetauscht wird. Also im Dienstwagenbereich sicherlich, die großen Einzelflotten mit Sicherheit, aber auf dem Privatmarkt oder der Privatbesitz mit Sicherheit nicht. (...) Wäre auch sozial schwierig darstellbar, sozialverträglich schwierig darstellbar. Da, wir tun uns schon unheimlich schwer mit Fahrverboten jetzt im Innenstadtbereich, weil das natürlich auch schwer sozialverträglich auszugestalten ist. Ja ich mein, die Familie mit dem Euro-4 Diesel Kombi hat halt im Moment in Stuttgart das Problem, dass sie mit ihrem Fahrzeug nicht mehr reinfahren dürfen. Aber sich eventuell auch nicht ohne weiteres den neuen Familienkombi leisten kann“ (Interview BW-9, 2019).

Der Mitarbeiter im baden-württembergischen Wirtschaftsministerium führt hier an, dass es problematisch ist, das Einpendeln bestehender Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Städte zu beschränken. Der Mitarbeiter verknüpft dieses Pendeln mit der alltäglichen Mobilität von Familien. Damit weist der Mitarbeiter auf ein Verständnis des Mobilseins hin, dass individuelle Automobilität erfordert, um bestimmte gesellschaftliche Lebensweisen wie das Wohnen außerhalb der Stadt und reibungsloses Fahren vom Land in die Stadt zu gewährleisten. Mobilität bedeutet hier singuläre Automobilität mit dem Privat-Auto und nicht, dass beispielsweise bis zur Stadtgrenze mit dem eigenen Fahrzeug gefahren wird und dann auf den öffentlichen Nahverkehr umgestiegen wird. Mobilsein im Autoland bedeutet individuelle Automobilität eines jeden Einzelnen, das ohne einen Wechsel der Mobilitätsform auskommt und zudem ermöglicht große Strecken zurückzulegen.

Mobilsein ist im Autoland individuell und ein Grundbedürfnis eines jeden Einzelnen. Dies ergibt eine Perspektive auf eine mobile Gesellschaft, die sich aus selbstbestimmten Individuen zusammensetzt, die auch in ihrem persönlichen Mobilitätsbedürfnis nach Automobilität staatlich nicht eingeschränkt werden können. Die Bedeutungen zeigen sich im Autoland auch anhand von Praktiken, wie individuelle Automobilität als das präferierte Mobilsein weiterhin gewährleistet werden soll, beispielsweise durch das Autofahren mit Elektrofahrzeugen.

Hier wird das Aufbauen einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in den Automobilländern vorangetrieben, um „eine Vorreiterrolle bei der Marktdurchdringung Elektromobilität ein[zunehmen]“ (Baden-Württemberg et al. 2019, S. 3). Das betrifft einerseits den Aufbau und Betrieb

von bedarfsgerechten und öffentlichen Ladesäulen (Baden-Württemberg et al. 2019, S. 3). Andererseits manifestiert sich die Praktik auch durch Forderungen der Autoländer nach Rechtsreformen, beispielsweise in Form eines Gesetzesentwurfes in den deutschen Bundesrat zur Förderung privater Ladesäulen sowie Ladesäulen am Arbeitsplatz.²⁰ *„Zu den wichtigsten Forderungen gehören insbesondere eine Wohneigentums- und Mietrechtsreform für einen weitgehenden Anspruch auf einen Ladepunkt. Hierzu hat Bayern zusammen mit Baden-Württemberg und Niedersachsen bereits einen eigenen Gesetzesentwurf über den Bundesrat in den Bundestag eingebracht. Weitere wichtige Forderungen sind eine finanzielle Förderung des Aufbaus privater Ladeinfrastruktur durch den Bund sowie die Unterstützung des Ladens beim Arbeitgeber“ (Bayerische Staatsregierung 2019a, S. 8).*

Das Aufbauen einer flächendeckenden öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität wird in Bayern durch ein Landesförderprogramm bewerkstelligt, welches 7000 Ladesäulen bis Ende 2020²¹ vorgesehen hat (Bayerische Staatsregierung 2019a). In Baden-Württemberg zeigt sich die Praktik des Aufbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur im Förderprogramm SAFE (Flächendeckendes Sicherheitsladenetz für Elektrofahrzeuge).

„Die Transformation der Mobilität erfordert neue Infrastrukturen. Ein Markthochlauf von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen erfordert ein entsprechendes Netz an Ladeinfrastruktur. Um der Reichweitenangst entgegenzuwirken, fördert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg im Rahmen des Förderprogramms SAFE (Flächendeckendes Sicherheitsladenetz für Elektrofahrzeuge). Ein Konsortium aus EnBW und 77 Stadtwerken, Versorgern und Kommunen baut dazu in einem Raster von 10 x 10 Kilometern mindestens eine Ladestation mit einer Ladeleistung von 22 Kilowatt oder mehr sowie in einem Raster von 20 x 20 Kilometern mindestens eine Schnellladesäule mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr auf. Insgesamt wird bis Herbst 2019 ein Netz von rund 400 Ladestationen entstehen“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 22f.).

In dieser Beschreibung zeigt sich die Bedeutung des Auf- bzw. Ausbaus von Ladeinfrastruktur als ein Mittel zur Reduktion von gesellschaftlich weit verbreiteter „Reichweitenangst“ und gleichzeitig zur Förderung der Akzeptanz von E-Mobilität. In Bayern wird dies von einem Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums in ähnlicher Weise als „Bekämpfung der Reichweitenangst“ und einer „Liegenbleib-Angst“ mit Elektroautos beschrieben:

²⁰ Ein „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Wohnungseigentumsgesetzes zur Förderung der Elektromobilität“ wurde an den Bundestag weitergeleitet.

²¹ Im November 2020 beträgt der Stand „ca. 5.300 Ladesäulen“ (bayern innovativ 2021).

„(...) wir gehen jetzt auch in den Bereich Infrastruktur, zum Beispiel Ladeinfrastruktur ist ein Punkt, wo wir eben auch sagen, um die Akzeptanz für Elektromobilität zu fördern, muss eben die Ladeinfrastruktur stimmen. Wir hatten lange Zeit das Henne-Ei-Problem. Inzwischen hat man sich entschieden, man fängt mal mit der Ladeinfrastruktur an, ob es tatsächlich der Engpass war, weiß ich nicht irgendwie sozusagen, aber als symbolischen Akt ist auch ganz gut erstmal irgendwie zu sagen, wir machen da mal weiter. Und ob es all die Ladeinfrastruktur, die wir aufbauen, ob wir - die ja gar nicht so teuer ist - irgendwie tatsächlich braucht, wird man auch sehen. Ich mein, momentan machen wir so ein bisschen Bekämpfung Reichweitenangst. Ich mein jeder Nutzer hat Angst, wenn er mit einem Elektroauto, das vielleicht faktisch dann vielleicht nur noch 100, 150 km Reichweite hat, irgendwo liegenbleibt. Insofern ist das, was wir momentan eigentlich machen, Bekämpfung der Liegenbleib-Angst, ob es tatsächlich irgendwie bedarfsgerecht ist, ist noch die andere Frage!“ (Interview BY-8, 2019).

Anhand des Auf- bzw. Ausbaus von Ladeinfrastruktur wird klar, was auch in den sprachlichen Ausprägungen anklingt. In einer automobilzentrierten Mobilitätskultur wird eine singuläre Automobilität gefördert, die lange Reichweiten garantiert. Das Aufbauen von Ladepunkten im privaten Bereich, sowie am Arbeitsplatz macht gleichzeitig sichtbar, dass das private Mobilsein eines jeden Einzelnen gefördert wird, um mit dem Auto weite Strecken von zuhause in die Arbeit zurückzulegen.

Zusätzlich zum Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb erfolgt die Förderung des Mobilseins im Autoland in Form von Pilotprojekten, beispielsweise in Bayern zum „umweltfreundlichen Einsatz von Plug-In-Hybriden in Städten, um den Anteil an elektrisch gefahrenen Kilometern signifikant zu erhöhen“ (Bayerische Staatsregierung 2019a).

„Gleichzeitig sehen wir, dass vor allem in städtischen Strukturen, dass vor allem in höherentwickelten Strukturen mehr zum Elektromobil tendiert wird, weil dort momentan die Abgasmessung am Auspuff die Bewertungsgrundlage ist und man sagt: Was draußen durch die Stromerzeugung passiert, ist nicht unser Problem, wir wollen – auf den Punkt gebracht –, dass in München das Auto nicht stinkt. – Das stimmt insofern aus Münchner Sicht. Wer aber von außerhalb kommt, sagt: Ich will es auch mit meinem Diesel vom Bayerischen Wald bis an die Stadtgrenze Münchens schaffen. – Dann ist man sehr schnell beim Hybrid-Fahrzeug. Er kommt dann mit dem Verbrennungsmotor vielleicht bis an die Stadtgrenze, und dort, wo es darum geht, die Stickoxidbelastungen zu reduzieren, geht er auf Elektroantrieb über, der kein Stickoxid freisetzt“ (Hubert Aiwanger in Bayerischer Landtag 2019, S. 640).

Hiermit soll das Langstreckenfahren sowie das Pendeln von ländlichen in städtische Gebiete mit dem eigenen Fahrzeug praktisch gewährleistet werden und zugleich eine Entlastung der städtischen Bereiche von lokalen Emissionen erreicht werden.

„Aber gleichzeitig eben auch den Kunden, da wo der nicht so weit ist, dass er gleich springen kann, da abholen wo er heute ist. Und wenn man das Interesse möglichst viele emissionsfreie Kilometer zurückzulegen, dann nützt es mir nichts, wenn ich dem Kunden die Wahl lasse, du fährst entweder Diesel oder du fährst einen i3 [BMW Modell mit reinem Elektroantrieb]. Ich erreiche wahrscheinlich mehr, wenn ich ihm was dazwischen biete. In einer Phase, wo er nicht in die Infrastruktur hinreichendes Vertrauen hat, ist es vielleicht besser, er pendelt die Pendelstrecke rein und raus mit einem E-Antrieb und fährt mit dem Verbrennungsmotor die Langstrecke“ (Interview BY-5, 2019).

In den Ausführungen des Lobbyisten eines bayerischen Automobilherstellers wird abschließend deutlich, dass die Praktiken des Mobilsseins basierend auf Pendeln, Langstreckenfahren, Autofahren in städtischen und ländlichen Gebieten in der derzeitigen automobilzentrierten Mobilitätskultur vorherrschen und mit der Bedeutung der (Wahl-)Freiheit eines jeden einzelnen Individuums in Verbindung stehen.

Kapitel 6 Das Mobilitätsland

In den Fallstudien in Bayern und Baden-Württemberg zeichnet sich neben einer bisher dominanten Mobilitätskultur des Autolands eine weitere Mobilitätskultur ab, welche durch die Storyline des Mobilitätslands repräsentiert wird. Im baden-württembergischen Kontext ist das Mobilitätsland im Diskurs sprachlich institutionalisiert. Es wird beispielsweise in offiziellen Dokumenten des Strategiedialogs, in Regierungserklärungen des Ministerpräsidenten und auch in Gesprächen mit Beteiligten des Strategiedialogs Automobilwirtschaft darauf verwiesen. Die wörtliche Bezeichnung des Mobilitätslands impliziert schon rein sprachlich eine Kontrastierung zum Autoland als Mobilitätskultur.

Im baden-württembergischen Kontext findet sich das Mobilitätsland sprachlich als eine Weiterentwicklung des Autolands wieder. Die Entwicklung vom Autoland hin zum Mobilitätsland wird dabei zwar als eine Zielvision im ersten Fortschrittsbericht des Strategiedialogs angeführt (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018a, S. 10). Allerdings findet sich diese Zielvision und das Wort „Mobilitätsland“ schon im darauffolgenden zweiten Bericht des Strategiedialogs nicht wieder (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b).²² Auch außerhalb des Strategiedialogs wird der Begriff Mobilitätsland in Kombination mit dem Automobilland sprachlich verwendet, beispielsweise als Überschrift für Studiengänge im Themenbereich Mobilität der Universität Stuttgart. Hiermit wirbt die Universität um Studierende, um sie zu zukünftigen Problemlöser*innen für die Fragen von Übermorgen auszubilden, wie beispielsweise „Baden-Württemberg auf dem Weg zum Mobilitätsland Nummer 1“ zu unterstützen, welches derzeit noch das Automobilland Nummer 1 ist (Universität Stuttgart 2020). Ebenso wird das Mobilitätsland alleinstehend und ohne direkten Verweis auf die Beziehung zur Autoland-Story bei Veranstaltungen des baden-württembergischen Verkehrsministeriums verwendet, wie beispielsweise „Mobilität braucht Vernetzung! Wir machen Baden-Württemberg zum Mobilitätsland Nr. 1“ im Rahmen einer Veranstaltung zur europäischen Mobilitätswoche 2020 (Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2020). Auch im empirischen Material stellt sich das Mobilitätsland als konflikthaft gegenüber dem Autoland dar. Aufgrund dessen wird die Mobilitätsland-Storyline im Folgenden analytisch vom Autoland getrennt und als Repräsentation einer konfliktreichen Mobilitätskultur vorgestellt. In Bayern wird der Begriff Mobilitätsland zwar offiziell nicht verwendet, jedoch lassen sich die sprachlichen und praktischen Ausprägungen der Storyline in beiden Fallstudien empirisch beobachten.

²² Im darauffolgenden 3. Fortschrittsbericht, welcher nicht mehr in den Untersuchungszeitraum der Arbeit fällt, wird der Verweis auf das Mobilitätsland in den Themenfeldern Digitalisierung und Verkehrslösungen explizit benannt in (Staatsministerium Baden-Württemberg 2020).

6.1 Bedeutung der Automobilproduktion: Das Herstellen passender Mobilitätsprodukte

In der Mobilitätsland-Storyline wird ein *pragmatischer* Blick auf die Bedeutung der Automobilproduktion und –industrie deutlich, indem weniger metaphorische Beschreibungen zum Einsatz kommen. Vielmehr wird hier eine neutrale Beschreibung bevorzugt. Es zeigt sich, dass die Automobilproduktion ein *Mittel zum Zweck* darstellt. Der pragmatische Zweck ist hier, dass Fahrzeuge auch in Zukunft zu einem gewissen Grad benötigt werden und diese hergestellt werden müssen.

„Der Automobilbau gehört zu den produktivsten Branchen im Land und trägt in großem Maße zum Wohlstand der Menschen bei. Deshalb gilt es auch in der Zukunft, die passenden Fahrzeuge und Mobilitätsprodukte für die sich ändernden Lebenssituationen, unterschiedlichen Werte und Ansprüche der Menschen weltweit bereitzustellen: Baden-Württemberg hat sich aufgemacht, vom Automobilland Nr. 1 zum Mobilitätsland Nr. 1 zu werden. Der Bedarf an schneller, komfortabler und kostengünstiger Mobilität darf dabei nicht im Widerspruch stehen zu sauberer Atemluft oder den vereinbarten Zielen zum Klimaschutz“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018a, S. 10).

Dieses Zitat zeigt, dass in der Erzählung des Mobilitätslands die Automobilproduktion einen zentralen und notwendigen Baustein darstellt und dazu dient, „passende Fahrzeuge“ sowie weitere Mobilitätsprodukte bereitzustellen. Besonders letztere dienen dazu, die derzeitige Produktivität des Automobilbaus als wirtschaftliche Branche in einer Mobilitätswirtschaft zu erhalten.

Hier wird sprachlich erkennbar, dass die resultierende Produktivität und der Wohlstand aus der Herstellung und Bereitstellung von Automobilen zwar im Mobilitätsland zur Kenntnis genommen werden, jedoch nicht mehr als uneingeschränkt zeitgemäß gelten und nicht allumfänglich zu den derzeitigen Anforderungen an Mobilität aus Verkehrs- und Klimaschutzgründen passen. Es geht dabei primär um „passende Fahrzeuge“ für das Mobilitätsland, die produziert werden. Ein Mitarbeiter des Verkehrsministeriums führt dies folgendermaßen aus:

„Ja gut, wir müssen zu einer Mobilität kommen, die ohne fossile Kraftstoffe auskommt (...) Das ist d[as] Ziel, die Zielsetzung des Wandels zum Mobilitätsland. Und da wird dann öffentlicher Verkehr eine große Rolle spielen. Sicherlich brauchen wir irgendwo nochmal Autoverkehr, da muss er aber natürlich elektrisch sein. Irgendwie, so in der Dimension. Und kleinere Autos ist besser und irgendwie mehr Platz für Rad und Fuß und all dieses“ (Interview BW-9, 2019).

Hier zeigt sich, dass die klassische Automobilproduktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Mobilitätsland nicht mehr zeitgemäß ist und Automobilproduktion bedeutet, dass einerseits Elektroautos hergestellt werden, welche zudem kleiner sind. In Bayern verweist der Fraktionsvorsitzende der

Partei Bündnis 90/Die Grünen darauf, dass nur ein „sauberes Auto“ in der Automobilproduktion Bestand hat oder bei Nichtbeachtung dieser Prämissen die Automobilproduktion obsolet wird.

„Damit in Zukunft und auch noch in zehn Jahren Autos aus Bayern gefragt sind, muss sich dringend etwas ändern. In den Konzernzentralen müssen die Zeichen der Zeit endlich erkannt werden. Und die Zeichen der Zeit bedeuten: Das Auto der Zukunft ist sauber, oder es ist gar nichts“ (Bündnis 90/Die Grünen-Abgeordneter in Bayerischer Landtag 2017, S. 9671).

Damit wird sprachlich aufgezeigt, dass die Automobilproduktion eine industrielle Dienstleistung darstellt, die Autos als Gebrauchsgegenstände für ein Gesamtsystem Mobilität liefert. Die Automobilindustrie ist dabei das Unternehmen, das dieses Geschäftsmodell derzeit verfolgt und das Mobilitätsprodukt Automobil dem Mobilitätssystem zuliefert.

„(...) der Wandel Automobilindustrie heißt, irgendwie Auto ist nicht mehr Fetisch, sondern Auto ist Gebrauchsgegenstand und kann vernünftig genutzt werden, da wo es sinnvoll ist. (...) Aber es ist halt auch eingeordnet in ein Gesamtsystem von Mobilität, wo ich mich öffentlich oder mit eigener Kraft irgendwie in den meisten Fällen fortbewegen kann. Und für die anderen Fälle gibt es dann auch noch ein Auto“ (Interview BW-9, 2019).

Anhand der Ausführungen des Mitarbeiters des baden-württembergischen Verkehrsministeriums wird deutlich, dass die Automobilproduktion unabhängig von der weiteren Nutzung des Produkts im Rahmen von Mobilitätslösungen gesehen wird. Dabei wird davon gesprochen, dass „Irgendwer“ die Autos schon produzieren und betreiben wird, womit werden die Unternehmen mit einer pragmatischen Bedeutung als Mobilitätsdienstleister verknüpft werden, die bestimmte Aufgaben im regionalen Mobilitätssystem übernehmen und prinzipiell ersetzbar sind. Nichtsdestotrotz wird anerkannt, dass auch in Zukunft Fahrzeuge gebraucht werden und deshalb produziert werden müssen.

Wie anhand der bisherigen Zitate erkennbar wird, stellt die Automobilproduktion nicht die alleinige Lösung für Mobilitätsbedürfnisse dar, sondern ist eine Dienstleistung unter vielen. Dieser Dienstleistung wird eine ähnliche Bedeutung zugeschrieben wie der Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsangeboten, wobei die Bereitstellung des ÖPNV in Zukunft „eine größere Rolle spielen“ bei der Sicherstellung von Mobilität wird. Ein Mitarbeiter des bayerischen Verkehrsministeriums beschreibt hier die Bereitstellung eines öffentlichen Verkehrsangebots und eines nicht-motorisierten Individualverkehrs als Grundlage der Sicherstellung von Mobilität.

„Also ohne die Basics geht es nicht. Und die Basics sind ÖPNV, auch der Fernverkehr (...), Radverkehr, Fußgängerverkehr. Das sind die Basics als Alternative zum MIV, die ausdrücklich, ja, Schwerpunkt sind (Interview BY-7, 2019).

Hier zeigt sich, dass „Alternativen“ zum derzeitig dominierenden motorisierten Individualverkehr schon verfügbar sind und die Massenherstellung und -bereitstellung von Autos als Lösung zur Sicherstellung von Mobilität für den einheimischen Markt nicht benötigt wird und auch nicht gewünscht ist.

„(...) So, und das hat natürlich für die Automobilindustrie (lacht) die Konsequenz, dass irgendwie dieses 'mehr ist besser' hoffentlich, zumindestens für den einheimischen Absatzmarkt, so nicht mehr stimmt. Und, sich darum auch andere Geschäftsmodelle reinholen. Irgendwer muss die Autos beitr[agen]. Also, wenn sie kollektiv genutzt werden, muss sie jemand betreiben und disponieren und so weiter“ (Interview BW-9, 2019).

Es wird mit dem Verweis auf den einheimischen Markt eine explizit regionale Bedeutung der Automobilproduktion im Mobilitätsland deutlich. Diese regionale Perspektive zeigt sich auch darin, dass für die Regionen prinzipiell weniger Fahrzeuge benötigt werden und weitere innovative Alternativen nötig sind, um Mobilität in Zukunft sicherzustellen.

„Also Innovation sollte sich im Idealfall natürlich in diese Schwerpunktthemen eingliedern lassen oder wenigstens eine Stärkung, also vor allem des ÖPNV, mit sich bringen“ (Interview BY-7, 2019).

Wie der Mitarbeiter des bayerischen Verkehrsministeriums hier anführt, werden neue und potentiell innovative Mobilitätslösungen von Mobilitätsdienstleistern nur dann als zielführend angesehen, wenn diese der Stärkung des öffentlichen Verkehrs bzw. des nichtmotorisierten Individualverkehrs dienen.

Im Mobilitätsland wird damit eine Bedeutung der Automobilproduktion nicht nur als Dienstleistung offensichtlich, sondern als Zulieferer für Mobilitätsdienstleister und das regionale Mobilitätssystem. Dies wird von einem Lobbyisten eines Automobilherstellers als „Gefahr“ gesehen und folgendermaßen beschrieben:

„Weil die Gefahr besteht natürlich dabei, dass ich dann so wie es heute bei den Handys ist, dass ich dann nur noch das Gerät liefere und die anderen [verdienen damit Geld]“ (Interview BW-3, 2019).

Ein Mitarbeiter der Wirtschaftsförderung der Region Stuttgart führt diese Gefahr weiter aus:

„Ja, die Angst vor einem Google oder vor einem Apple oder vor einem Amazon ist unglaublich groß im Moment. Weil die Gefahr besteht, oder die Angst umgeht, sozusagen nur noch der Blechbieger zu sein und der Rest wird quasi von Google bespielt [...]. Und gerade beim autonomen Fahren ist Waymo, also diese Google-Schwester im Moment ganz vorne. [...] ich glaub, da besteht der Unterschied im Moment, dass das Konzept Auto früher gar nicht in Frage gestellt wurde, so wie es jetzt im Moment passiert, ja“ (Interview BW-10, 2018).

Die Metapher der Automobilhersteller als „Blechbieger“, die hier verwendet wird, schreibt der Herstellung von Fahrzeugen im Mobilitätsland somit eine rein industrielle Bedeutung zu und schließt sich an die sprachliche Beschreibung des Produkts Auto als „Fetisch“ an, welches jedoch im Mobilitätsland als Gebrauchsgegenstand und „Gefäß“ (Interview BW-8, 2019; Interview BY-7, 2019) verstanden wird.

„(...) Weil das klassische Wir-bauen-ein-Auto, das unglaublich leistungsfähig und catchy ist, verkaufen das für viel Geld, das wird gerade im Premiummarkt so nicht reichen. Gerade im Hinblick auf, auch auf Elektromobilität, (...) verändert die Automobilherstellung und auch den ganzen Aftersales-Bereich ja massiv. Und auch im Lichte der Automatisierung reicht es eben nicht mehr nur, [das] Fahrzeug einfach herzustellen, sondern auch Dienstleistungen in das Fahrzeug zu bringen und losgelöst vom eigentlich ja Gefäß, vom Fahrzeug, Dienstleistung zu verkaufen“ (Interview BY-7, 2019).

Das Mobilitätsland priorisiert dabei die Bereitstellung und Sicherstellung von Mobilität mit verschiedenen Mitteln. Dies zeigt sich im Rahmen der Mobilitätsland-Storyline, die sich auch praktisch primär auf die Bereitstellung von *Mobilitätsprodukten* beschränkt und hier einen praktischen Fokus auf „Maßnahmen zur Förderung digitalisierter und nachhaltiger Mobilität der Zukunft (...)“ (digital-bw.de 2019) legt.

Im Mobilitätsland zeigt sich dabei die Praktik, den Einsatzbereich von automobilen Fahrzeugen zu erweitern, um durch die Entwicklung, Produktion und Anwendung von neuen Fahrzeugkonzepten passende Mobilitätsprodukte bereitstellen zu können und gleichzeitig neue Geschäftsbereiche für die Automobilwirtschaft zu schaffen. In Baden-Württemberg wird dies beispielsweise deutlich in den Projekten des Strategiedialogs „Disruptive Fahrzeugkonzepte – Modular Electrified Capsule and Platform (ModECaP)“ zur Entwicklung eines neuen Fahrzeugkonzepts für Personen- sowie Gütertransport, das für „autonomes batterieelektrisches Fahren im 24-Stunden-Betrieb ausgelegt ist und dadurch neue digitale Geschäftsmodelle gerade für kleine und mittlere Unternehmen ermöglichen soll“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 21). Im Anschlussprojekt U-Shift wird dieses Konzept weiterentwickelt (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b). Damit wird praktisch ersichtlich, dass hier die Automobilproduktion in neue Bereiche von Fahrzeugen verlagert wird, die neue Formen der Mobilität ermöglichen sollen.

Darüber hinaus wird der Einsatz von autonomen Fahrzeugen im öffentlichen Nahverkehr durch regionale Pilotprojekte direkt erfahrbar, was den Anwendungsbereich von autonomen Fahrzeugen über eine individuelle Nutzungsdimension erweitern soll, um damit die Produktion von autonomen Fahrzeugen für den Einsatz im ÖPNV als Geschäftsmodell für die Automobilproduktion etablieren zu können (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 46).

Im Rahmen des Zukunftsforums Automobil gibt es kaum Anzeichen für eine Förderung neuer Fahrzeugkonzepte mithilfe von Projekten. Stattdessen wird hier verstärkt auf finanzielle Förderung gesetzt beispielsweise durch die „Förderinitiative für die ‚Fahrzeugtechnologie von morgen‘“ (Bayerische Staatsregierung 2019a, S. 5).

Das Bereitstellen von öffentlich zugänglichen Mobilitätsdaten beschreibt eine weitere praktische Ausprägung zur Förderung neuer Mobilitätslösungen und Produkte der Mobilitätsindustrie. Diese Praktik zielt hierbei generell auf das Bereitstellen von (Verkehrs)Daten für alle Mobilitätsdienstleister ab und ist nicht explizit auf die Förderung von individuellen Mobilitätslösungen der Automobilindustrie an sich ausgerichtet. In Baden-Württemberg lässt sich dies anhand von Projekten im Themenbereich „Intelligente Mobilität“ der Digitalisierungsstrategie digital@bw beobachten, die den Weg zum „digitalen Mobilitätsland Nr. 1“ gestalten sollen.

„Mobilitätsdaten sind eine Grundvoraussetzung für ein digitales Ökosystem der flexiblen Mobilität von morgen. Die öffentliche Hand sollte relevante Daten in Kooperation mit Mobilitätsanbietern bündeln, aufbereiten und offen verfügbar bereitstellen“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 47).

In Bayern wird ebenso das Aufbauen einer umfassenden Mobilitätsdatenplattform beobachtbar, die im Rahmen des Zukunftsforums Automobil unter der Überschrift „Mobilitätslösungen von morgen schon heute ermöglichen“ (Bayerische Staatsregierung 2019a, S. 7) vorgestellt wird.

„Zentrales Element dabei ist eine umfassende bayerische Mobilitätsdatenplattform mit dem Ziel, Mobilitätsdaten diskriminierungsfrei zu teilen. Dies ist die notwendige Weiterentwicklung der bereits miteinander vernetzten staatlichen Datenplattformen DEFAS Bayern und VIZ BY sowie der Ausbau weiterer Kommunikationsinfrastruktur wie 5G“ (Bayerische Staatsregierung 2019a, S. 7).

Die bereits bestehenden Datenplattformen DEFAS (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlussicherungs- System Bayern), das die Echtzeitdaten von verschiedenen teilnehmenden ÖPNV-Anbietern und Verkehrsunternehmen bündelt, und VIZ (Verkehrsinformationszentrale), die Verkehrsinformationen bündelt, sollen weiterentwickelt werden. Anschließend werden diese allen Mobilitätsdienstleistungsunternehmen zur Verfügung gestellt, um die Grundlage für neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen und die Vernetzung von verschiedenen Verkehrsträgern in einem intermodalen und multimodalen Mobilitätssystem zu gewährleisten.

6.2 Bedeutung der Beschäftigung

Zusätzlich zu den Bedeutungen der Automobilproduktion herrscht im Mobilitätsland auch ein pragmatischer Blick auf die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie. Die Wichtigkeit der Automobilindustrie für die Beschäftigung und die Wertschöpfung in den Regionen wird im Mobilitätsland zwar anerkannt und es herrscht Verständnis dafür, dass prinzipiell ein gewisses Wohlstands- und Beschäftigungsniveau in den Regionen gehalten werden soll. Dies bedeutet jedoch nicht zwingend den Erhalt von Arbeitsplätzen im klassischen Automobilbau. Stattdessen steht die pragmatische Schaffung von Arbeitsplätzen und entsprechenden Qualifizierungsangeboten in anderen Bereichen der Mobilitätsbranche im Fokus.

„Es ist sicherlich kein, mindestens habe ich das nicht als politisch[es] Ziel [zu] sagen: Arbeitsplätze in der Automobilindustrie so zu erhalten. Sondern nach dem Strukturwandel hinterher auch genügend möglichst auch hochwertige Arbeitsplätze auch in Baden-Württemberg wieder zu haben, die hier ein gewisses Wohlstandsniveau erhalten. Weil sonst kriegt man den ganzen politischen Prozess ja gar nicht abgefedert und abgehalten. Aber ob die nun Busse oder PKWs oder ob die mit Mobilitätsdienstleistungen ihr Geld verdienen oder mit irgendwie, was auch immer, ist dann ja was, was man diesem Wandel überlassen kann. Ob die hinterher bei Verkehrsverbund angestellt oder bei einem Automobilhersteller oder so, ist mir ja erstmal egal. Hauptsache es gibt hinterher Mobilitätslösungen, die irgendwie den Leuten, die zu Fuß gehen, mit dem Fahrradfahren wollen irgendwie ein bisschen mehr Fläche zugestehen als heute, einen öffentlichen Verkehr, der funktioniert“ (Interview BW-8, 2019).

Es wird klar, dass im Mobilitätsland die Beschäftigung in Automobilproduktion als eine hochwertige Arbeit betrachtet wird, die vielen Bürger*innen einen Arbeitsplatz gewährleistet und bedeutungsvoll für den regionalen Wohlstand ist. Doch die Beschäftigung wird im Mobilitätsland nicht als unveränderbar angesehen und es wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigten potentiell in einem anderen Mobilitätssektor arbeiten können. Die Anstellung bei einem Verkehrsverbund oder die Beschäftigung mit Mobilitätsdienstleistungen ist im Mobilitätsland genauso bedeutungsvoll wie die Beschäftigung in der Automobilproduktion. Das macht deutlich, dass zwar der Erhalt der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie nicht das einzig wichtige ist, jedoch die Beschäftigung und das Geldverdienen *innerhalb* der Mobilitätsbranche nach wie vor als bedeutungsvoll im Mobilitätsland gilt.

6.3 Bedeutung des Mobulseins: Das Gemeinwohl eines mobilen Kollektivs

Im Mobilitätsland zeigt sich, dass Mobilität bedeutungsvoll für das Gemeinwohl einer Gesellschaft ist und bewerkstelligt, dass alle Teile einer Gesellschaft, die sich „frei und sicher bewegen“ wollen, dies

auch können (Interview BW-8, 2019). Dabei wird deutlich, dass das Bedürfnis nach Bewegung das gesellschaftliche Grundbedürfnis darstellt.

„Das heißt aber auch, dass die Menschen die hier sich leben und bewegen wollen [sic], irgendwo hier bewegen können und das sind nicht [nur] Autofahrer. So diese Freiheit des einen, hört da auf wo die Freiheit des anderen beginnt. Heißt ja nicht nur, der Autofahrer oder das Auto darf was es will und alle anderen leiden halt drunter, ist halt so. Das ist nicht gottgegeben! Das ist irgendwie politische Rahmensetzung“ (Interview BW-8, 2019).

Hier wird von „den Menschen“, die sich bewegen *wollen*, gesprochen. Dieses Bedürfnis sich bewegen zu wollen wird dabei in einem Zug mit „hier leben“ genannt, was andeutet, dass dieses Bedürfnis grundlegend für das Zusammenleben von Gesellschaften ist. Das generelle Sich-Bewegen-Können wird als Freiheit bezeichnet, die beginnen und aufhören kann und für einzelne Personen sowie auch Personengruppen gilt.

Damit umfasst Mobilsein im Mobilitätsland sowohl einen individuellen als auch kollektiven Freiheitsbegriff. Zusätzlich wird deutlich, dass die individuelle Freiheit die kollektive Freiheit einschränken kann. Es wird sprachlich darauf verwiesen, dass das kollektive Bedürfnis nach Bewegung von bestimmten Formen von individueller Mobilität beschränkt wird und zu negativen Auswirkungen für die Allgemeinheit führen kann. Explizit wird hier das individuelle Autofahren angeführt und metaphorisch als ein Leiden beschrieben. Die weitere sprachliche Ausführung des Leidens durch individuelle Freiheit mit dem Auto als etwas, das nicht „Gottgegeben“ ist, macht eine weitere Bedeutung dieser Freiheit beobachtbar. Mobilsein als Freiheit des Bewegenkönnens hat dabei nicht nur eine positive Bedeutung inne, sondern auch eine negative Bedeutung als Beschränkung und Zwang. Daraus ergibt sich die Sichtweise, dass diese Freiheit des Sich-Bewegen-Könnens mit politischer Rahmensetzung gestaltbar ist und nach bestimmten Kriterien in einer bestimmten Form sichergestellt werden kann.

„Aber Verkehrspolitik ist natürlich nicht gleich Industriepolitik, das ist mir schon auch wichtig zu betonen. Wir haben das Gemeinwohl in den Blick zu nehmen. Also wir müssen, um Mobilität für alle sicherzustellen, auch mehr als die wichtige Infrastruktur bereitstellen, sondern - also neben dem bedarfsgerechten Ausbau von Infrastruktur - ist natürlich ein leistungsfähiger öffentlicher Personenverkehr, Nah- und Fernverkehr erforderlich mit allen Schwierigkeiten, die damit verbunden sind, Zuständigkeiten und Finanzierung. Aber das ist eine wesentliche Säule. Wenn wir das nicht hinbekommen, auch im ländlichen Raum, dann wird es mit der Verkehrswende sicher nichts“ (Interview BY-7, 2019).

Mobilität wird hier als etwas Kollektives definiert, das durch individuelle Mobilität nicht beschränkt werden darf. Darüber hinaus zeigt sich, dass auch die Bereitstellung von kollektiver Mobilität mit

Schwierigkeiten verbunden ist. Hier führt ein Mitarbeiter des bayerischen Verkehrsministeriums an, dass die Finanzierung der kollektiven Mobilität sowie die Zuständigkeiten bei der Bereitstellung von kollektiver Mobilität Schwierigkeiten bereiten. Diese müssen jedoch in Kauf genommen werden, um die kollektive Beweglichkeit, „auch im ländlichen Raum“, zu gewährleisten. Der Verweis auf den ländlichen Raum steht hier symbolisch für Räume, die stark von individueller Mobilität mit Autos abhängig sind, um mobil zu sein (Interview BY-7, 2019; Interview BW-8, 2019). Und deshalb muss die kollektive Beweglichkeit in diesen Räumen gefördert werden. Die kollektive Mobilität ist im Mobilitätsland also bedeutender als individuelle (Auto-)Mobilität.

Der Mitarbeiter des bayerischen Verkehrsministeriums führt weiter aus, dass es um die Sicherstellung von Mobilität „für Alle“ geht. Damit wird im Mobilitätsland eine Verknüpfung von Mobilität und dem „Gemeinwohl“ deutlich, die auch von dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann explizit in der Beschreibung des Themenfelds „Verkehrslösungen“ in dem Fortschrittbericht des Strategiedialogs angesprochen wird.

Mein Haus bringt sich mit konzeptioneller Kompetenz entsprechend dem Arbeitsauftrag vor allem zu „Verkehrlichen Lösungen“ ein. Wir blicken auf das Ganze im Sinne des Gemeinwohls, mit der Perspektive einer nachhaltigen Mobilitätspolitik. Wir wollen auch in Zukunft Mobilität ermöglichen: umwelt- und klimafreundlich, sozialverträglich und ökonomisch effizient. (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 45).

Mobilität wird hier beschrieben als etwas das politisch ermöglicht, sichergestellt und im Sinne des Gemeinwohls gestaltet werden kann. Es wird zudem deutlich, dass mit dem Verweis auf das Gemeinwohl eine Abgrenzung der Mobilität von wirtschaftlichen Interessen vorgenommen wird. Dies zeigt sich ebenso in der Aussage des bayerischen Mitarbeiters im Verkehrsministerium und der darin sichtbaren expliziten Abgrenzung der Verkehrspolitik von einer Industriepolitik, die potentiell unternehmerische und wirtschaftliche Interessen bei Entscheidungen berücksichtigt. Diese Interessen sind bei der Sichtweise auf Mobilität aus einer Gemeinwohl-Perspektive zunächst nicht ausschlaggebend.

„(...) was bringt uns was, immer mit dem Gemeinwohl im Blick, und was bringt uns nichts. Wenn ich mir eben die UBERPop zum Beispiel, also das amerikanische Modell von UBER angucke, muss man ganz klar sagen: das bringt uns verkehrspolitisch nichts. Im Gegenteil. Weil dadurch die Verkehrszunahme gerade in den Kernstädten massiv wäre und der Nutzen einfach nicht da“ (Interview BY-7, 2019).

Die Storyline des Mobilitätslandes betont damit, dass es aufgrund der Bedeutung von Mobilität als Teilaspekt des Gemeinwohls passende und weniger passende Formen der Mobilität gibt und es hierdurch „erstrebenswerte Mobilitätslösungen“ gibt (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S.

47). Diesem Verständnis folgend gibt es ebenso weniger erstrebenswerte Mobilitätslösungen. Beispielsweise wird im Mobilitätsland zwar anerkannt, dass individuelle Automobilität in ländlichen Regionen aktuell und mittelfristig eine Lösung darstellt. Jedoch wird an neuen Lösungen zur Förderung von kollektiver Mobilität gearbeitet, die gerecht, sozialverträglich und klimafreundlich sind und die zeigen, dass individuelle Bewegung in ländlichen und urbanen Gebieten in Zukunft nicht mehr mit individueller Automobilität gelöst werden müssen.

Individuelle Mobilität darf im Mobilitätsland im „Sinne des Gemeinwohls“ politisch eingeschränkt werden, um eine kollektive Mobilität, die „freies und sicheres Bewegen“ der Gesamtgesellschaft ermöglicht, sicherzustellen.

„Also so jetzt von der, vom Verkehrsblick, Verkehrsministerium, ist es das wesentliche Kriterium, dass hinterher die Mobilität angenehmer und besser ist für Jedermann, nicht nur für den Autofahrer, sondern auch für Leute mit 80 und Rollator und mit Kinderwagen oder Kinder auf dem Fahrrad oder so“ (Interview BW-8, 2019).

Darüber hinaus zeigt sich in der sprachlichen Beschreibung der Kriterien einer sinnvollen Mobilität als angenehm und besser für „Jedermann“, dass Mobilität zwar politisch beeinflussbar ist und die Freiheit des Sich-Bewegen-Könnens verbessert werden kann, dies jedoch politisch festgesetzte Grenzen hat und als erreicht gelten kann.

Es wird deutlich, dass nur bestimmte Mobilität sichergestellt wird, damit das zugrundeliegende Bedürfnis nach kollektiver Bewegung bedarfsgerecht befriedigt werden kann. Bedarfsgerecht bedeutet hier, dass nicht individuell frei über die Fortbewegungsart entschieden werden kann, sondern dass das politisch ausgehandelte Mobilitätssystem eine Priorisierung kollektiver Mobilitätsmöglichkeiten vorgibt und individuelle Mobilität mit dem Auto nur eine Ausnahme darstellt. Grundlose individuelle Mobilität – im Sinne von Autofahren um den Wohnblock, um sein neues Auto zur Schau zu stellen oder individuelle Mobilität, weil man während der Bewegung von A nach B privat telefonieren möchte und deshalb die Strecke nicht mit dem Zug zurückgelegt wird, obwohl dies möglich wäre, wird im Mobilitätsland nicht toleriert oder nur toleriert, wenn die gesellschaftlichen Auswirkungen nicht ins Gewicht fallen. Individuelle Mobilität „aus eigener Kraft“ beispielsweise mit dem Fahrrad ist dahingehend möglich, da keine Ressourcen verschwendet werden und ein geringer gesellschaftlicher Impact induziert wird.

Das bedeutet, dass es um ein gewisses Niveau an Mobilität für die Bevölkerung als Kollektiv geht und dieses Niveau und wie Mobilität gestaltet werden soll, nicht anhand individueller Bedürfnisse festgelegt wird oder von einzelnen Interessensgruppen dominiert wird. Mobilität wird hierbei als etwas verstanden, dass politisch sichergestellt werden muss und deshalb auch reguliert werden kann oder gar

muss. Mobilität stellt ein Potential an Beweglichkeit für die Gesellschaft als Kollektiv dar, das politisch regulierbar ist.

„Also, wer darf sich bewegen, frei bewegen? Können Kinder sich, die können über die SUVs noch weniger rübergucken als vorher und wenn die Autos dann an einer Straßenkreuzung parken, kann man da auch nicht mehr sicher rübergehen. (...) [Ü]ber das, was irgendwie [an] ‚Auto ist toll‘, ‚Auto darf alles‘ sich in Deutschland an Kultur entwickelt hat, (...) wird ja Mobilität total eingeschränkt. Zumindest wenn man nicht im Auto sitzt. Und, dass das keine gute Entwicklung ist und man deshalb, wenn man was ändern will, muss man dem Auto Platz entziehen (...). Das ist glaube ich irgendwie schon wichtig und nicht einfach“ (Interview BW-8, 2019).

Das Mobilitätsland zeigt sich auch in praktischen Ausprägungen, z.B. wie im Mobilitätsland kollektive Mobilität als das präferierte Mobilsein gewährleistet werden soll. So wird in Baden-Württemberg wie auch in Bayern beispielsweise das Ausbauen des ÖPNV-Angebots in Gebieten mit niedriger Nachfrage propagiert und in die Praxis umgesetzt. Damit kommt die Verpflichtung zum kollektiven Mobilsein im Schaffen von Alternativen zu bestehender individuellen Automobilität materiell zum Ausdruck.

Hier wird einerseits auf das Fördern von bestehenden Mobilitätslösungen wie Bürgerbussen oder Anrufsammeltaxis sowie andererseits auf das Einführen von neue Mobilitätsdienstleistungen, wie On-Demand-Dienstleistungen (z.B. Ride-Sharing und Ridepooling) gesetzt. Diese neuen Mobilitätsdienstleistungen werden bisher nur in städtischen Gebieten von kommerziellen Dienstleistern betrieben und werden im Mobilitätsland praktisch auf Gebiete ausgeweitet, die ein geringes Angebot an kollektiven Mobilitätsformen vorweisen.

In Baden-Württemberg wird Ridepooling in einem expliziten Projekt des Strategiedialogs praktiziert und in einem Gebiet mit mangelndem kollektiven Mobilitätsangebot untersucht.

„Ridepooling bzw. Ridesharing bietet die Möglichkeit, Mobilität im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr effizient, kostengünstig und umweltfreundlich zu organisieren. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg fördert daher mit der Projektlinie Ridepooling/Ridesharing die Erprobung dieser Mobilitätsdienstleistung in einem neuen Umfeld, d.h. außerhalb der Zentren von Großstädten und in unterschiedlich strukturierten Regionen“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 13).

Auch in Bayern kommt es zur Einführung von neuen Mobilitätsangeboten, um kollektive Mobilität in ländlichen Gebieten zu gewährleisten und den ÖPNV zu einer bedarfsgerechten Alternative zur Nutzung des eigenen PKWs zu entwickeln. Im Gegensatz zu Baden-Württemberg werden diese Angebote jedoch von der politischen Initiative zur Zukunft der Automobilindustrie getrennt und damit nicht im

Zukunftsforum Automobil, sondern im Rahmen des „ÖPNV-Gipfels“ der Bayerischen Staatsregierung beobachtbar.

Dabei setzen die bayerische Staatsregierung und die kommunalen Spitzenverbände Bayerns

„auf eine ÖPNV-Politik, die zielgerichtet und ausgewogen die Ballungsräume und die ländlichen Räume unterstützt. Durch ein attraktives Mobilitätsangebot wollen wir den ÖPNV zu einer bedarfsgerechten Alternative zur Nutzung des eigenen PKWs auch in der Fläche entwickeln. Wir setzen hier insbesondere auf bedarfsorientierte Bedienformen. Die Bayerische Staatsregierung wird deshalb im Umfang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel dauerhaft bedarfsorientierte Bedienformen (Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse u.a.) fördern, die durch ihren flexiblen Einsatz eine wirtschaftliche, bedarfsgerechte und umweltfreundliche Verdichtung des linienbezogenen ÖPNV darstellen (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen 2020b).

Die Förderung von kollektiver Mobilität wird ebenso im Strategiedialog zum Thema ‚Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr‘ sichtbar. Hier wird überprüft, ob Autonomes Fahren eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs mit sich bringen kann. Etablierte und neu eingeführte kollektive Mobilitätsformen sollen dabei das „Umsteigen“ von individueller Mobilität auf kollektive Mobilität ermöglichen. Der Begriff der „individualisierten kollektiven Mobilitätsformen“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b) verdeutlicht diese Bestrebungen.

Neben dem Fördern und Stärken kollektiver Mobilität durch politische Maßnahmen zeigen sich im Mobilitätsland Praktiken, die individuelle Mobilität *einschränken*. Dies zeigt sich z.B. in Praktiken des Abbaus und Umverteilens bestehender Infrastruktur, welche derzeit noch für individuelle Automobilität bereitgestellt wird. Ansätze zur Neuverteilung von Verkehrsflächen sind hier ein wichtiges Beispiel.

„Intelligente Stadtentwicklung gibt flächeneffizienten Verkehrsmitteln wie Straßenbahn und Bus, Rad- und Fußverkehr den Vorrang und erhöht so die Aufenthaltsqualität. Parkraummanagement schafft Platz für Innovationen wie Mikromobilität und Sharing“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 25).

Dies wird anhand von Umgestaltungen von Parkplätzen beispielsweise zu Fahrradwegen oder ‚Parklets‘ sichtbar (z.B. 2019 in der Münchner Fraunhoferstraße (muenchen.de 2019a). Dabei werden bestehende Parkplätze als öffentlicher Raum genutzt und der individuellen Automobilität entzogen. Dies lässt sich sowohl in der Region Stuttgart als auch in München beobachten. Auch die Umgestaltung von PKW-Parkflächen zu Abstellmöglichkeiten für Fahrräder spielt im Mobilitätsland eine Rolle. Ein

Beispiel hierzu stellt ein Projekt zur temporären Umwidmung von PKW-Parkplätzen als Fahrradabstellflächen in München dar, das als „Flex-Parken“ bezeichnet wird. Hier werden Parkplätze in der Nähe der Universität untertags als Fahrradparkplätze genutzt und in der Nacht als PKW-Parkplatz.

Neben infrastrukturellen Veränderungsmaßnahmen zur Regulierung bestehender individueller Automobilität in städtischen Gebieten werden auch Beschränkungen in Form von Einfahrtsbeschränkungen und Fahrverboten in städtischen Bereichen sowie Verteuerungen von Parkgebühren im Mobilitätsland praktiziert. Dies wird anhand von Fahrverboten für individuelle Automobilität und das Ausweisen von Fußgängerzonen sichtbar, wie beispielsweise in der Sendlingerstraße in München. Die bestehende Infrastruktur für individuelle Mobilität wurde hier als Fußgängerzone umgestaltet, welche nun auch die individuelle Mobilität mit dem Fahrrad untertags einschränkt und das Zu-Fuß-Gehen als einzige Mobilitätsform zulässt, mit Ausnahme für notwendigen Lieferverkehr für anliegende Geschäfte (muenchen.de 2019b).

Wie schon im einleitenden empirischen Kapitel angeführt, wird vor allem im baden-württembergischen Kontext materiell ersichtlich, dass Einschränkungen der individuellen Mobilität mittels Fahrverboten im Raum Stuttgart praktiziert werden und als legitime Maßnahme auf der einen Seite zur Reduzierung von Emissionswerten herangezogen werden. Auf der anderen Seite wird hier materiell deutlich, dass die kollektive Bedeutung von Mobilität direkt adressiert wird und beispielsweise auf Plakatierungen im Zuge des Feinstaubalarms mit „Stuttgart steigt um“ und „Gemeinsam für saubere Luft“ geworben wird. Durch das Einschränken der individuellen Mobilität mittels Fahrverboten zeigt sich praktisch, dass ein Umsteigen auf entweder kollektive Formen der Mobilität oder auf individuelle Mobilität „aus eigener Kraft“ im Mobilitätsland gefördert wird.

Kapitel 7 Das Entschleunigungsland

Ausgehend von den zwei Fallstudien zur „Zukunft der Automobilindustrie“ zeigt sich empirisch neben den beiden Mobilitätskulturen Autoland und Mobilitätsland eine weitere Mobilitätskultur. Hierbei handelt es sich um keine offiziell institutionalisierte Storyline, die im empirischen Material der beiden politischen Initiativen direkt identifizierbar ist. Stattdessen wird diese hauptsächlich aus der Kontrastierung der beiden vorher ausgeführten Storylines deutlich. Erste sprachliche Andeutungen auf die dritte Storyline zeigen sich lediglich im baden-württembergischen Kontext, wo der Begriff „neue Mobilitätskultur“ direkt wörtlich verwendet wird. Im bayerischen Kontext ist dieses wörtliche Anzeichen für eine weitere Mobilitätskultur nicht wahrnehmbar, wie dies auch schon für das „Mobilitätsland“ zutrifft. Trotz der fehlenden begrifflichen Institutionalisierung der „neuen Mobilitätskultur“ ist diese dennoch empirisch als eine alternative Mobilitätskultur in beiden Fallstudien repräsentiert.

Der Begriff der „neuen Mobilitätskultur“ tritt zunächst in der Studie ‚Mobiles Baden-Württemberg‘ (Baden-Württemberg Stiftung 2017) in Erscheinung, wobei hiermit eines der drei Zukunftsszenarien für die Mobilität Baden-Württembergs im Jahre 2050 betitelt wird. Im Diskurs dient die Studie selbst als Repräsentation der empirisch beobachtbaren Mobilitätskultur, mit der sich Akteure beschäftigen oder sich diesbezüglich positionieren. Beispielsweise wird die Besprechung der Studie ‚Mobiles Baden-Württemberg‘ als Anlass für eine Veranstaltung im baden-württembergischen Bad-Boll 2018 genommen, um verschiedene Akteure zusammen zu bringen und die Zukunft der Mobilität zu diskutieren (Feldnotiz, 24.11.2018). Darüber hinaus dient die Studie als Grundlage für kontroverse Debatten in Arbeitsgruppen und für Teile des Strategiedialogs, z.B. in der Unterarbeitsgruppe „Verkehrslösungen“ zum Thema "Erstrebenswerte Mobilitätsszenarien - Schwerpunkt Mobilitätskultur" (Staatsministerium Baden-Württemberg 2018a, S. 37). Die Studie ist jedoch kein offizielles Dokument des Strategiedialogs. Dennoch: "[d]ie Landesregierung nimmt die Erkenntnisse der Studie als einen Beitrag in der gesellschaftlichen Debatte über die Zukunft der Mobilität im kontinuierlichen Prozess der Anwendung und gegebenenfalls notwendigen Fortentwicklung des rechtlichen Rahmens zur Kenntnis und wird sie bei der weiteren Arbeit in den Themenfeldern des Strategiedialogs berücksichtigen." (Landtag Baden-Württemberg 2018a, S. 5).

Sprachlich manifestiert sich die Studie ebenso in einer Presserklärung des Bündnisses *Verkehrswende jetzt!*, das sich anlässlich des Strategiedialogs Automobilwirtschaft gegründet hat, um gegen die politische Initiative und Vorgehensweise zu protestieren. In dieser Pressemitteilung wird einerseits gefordert, die Zivilgesellschaft adäquat in den politischen Prozess zur Zukunft der Automobilwirtschaft einzubinden. Andererseits wird der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann aufgefordert, „endlich Stellung zur Studie mobiles BW und die in ihr dargelegte Szenarien einer

nachhaltigen Mobili[t]ätskultur zu nehmen und ein eigenes verkehrspolitisches Konzept im Sinne aller Bürger, und nicht nur der Autofahrer, zu entwickeln“ (Verkehrswende jetzt! 2018b).

Die nun vorgestellte Storyline, welche diese alternative Mobilitätskultur repräsentiert und sich sowohl in Baden-Württemberg als auch in Bayern empirisch zeigt, wird hier als „Entschleunigungsland“ betitelt. Die Bezeichnung der Mobilitätskultur als „Entschleunigungsland“ knüpft dabei einerseits an die Ausführungen in der Studie mobiles Baden-Württemberg an, die dem Szenario einer „neuen Mobilitätskultur“ eine „Orientierung und Lebensstil“ zuordnen, die von „Entschleunigung und Entflechtung als neue Trends“ (Baden-Württemberg Stiftung 2019, S. 120) geprägt sind. Auf der anderen Seite zeigt sich, dass die alternative Mobilitätskultur einen starken Bezug zu einer Lebensphilosophie repräsentiert, wie sie von Autor*innen wie Hartmut Rosa beschrieben werden (Rosa 1999; 2013), die damit implizit Kritik an der derzeitigen gesellschaftlich dominanten Beschleunigung und kapitalistischen Wachstumslogik üben (Rosa et al. 2016). Darüber hinaus werden damit die Dimensionen Zeit und Distanz sowie die bewusste Reduktion hervorgehoben, die ebenso wichtige Dimensionen der Storyline sind. Mit Entschleunigung und Reduktion ist dabei nicht nur die individuelle Entschleunigung gemeint, sondern auch das Herunterfahren von (Ressourcen-)Verbräuchen. Im Entschleunigungsland werden somit die negativen Auswirkungen derzeitiger Mobilitätskulturen mit berücksichtigt.

Die Entschleunigungs-Storyline zeigt sich in Bedeutungen und Verständnissen, welche sich u.a. in Aussagen zur Automobilproduktion und zum Mobilsein in den Fallstudien manifestieren. (Geplante) Praktische Umsetzungen des Entschleunigungslands lassen sich hingegen in den beiden politischen Initiativen nicht feststellen (siehe kritische Reflexion der Methode in Kapitel 9).

7.1 Bedeutung der Automobilproduktion: Das Problem einer Industriegesellschaft

Im Entschleunigungsland werden zahlreiche sprachliche Verweise auf die Automobilproduktion und –industrie sichtbar. Die Automobilproduktion wird dabei als *problematisch* und nicht mehr zeitgemäß für jetzige gesellschaftliche Herausforderungen gesehen. So belegt das folgende Zitat die Bedeutung der Automobilproduktion für das etablierte Wirtschaftsmodell:

„Ja gut, Baden-Württemberg verdankt ja natürlich einen Großteil seines Wohlstandes seit dem zweiten Weltkrieg natürlich auch der Automobilindustrie. Wir haben ja ein dichtes Netz an Zulieferer, viele viele zigtausend Arbeitsplätze sind von der klassischen Automobilindustrie, so wie sie sich darstellt, abhängig. Das war auch gut und richtig so. Da ist überhaupt nichts dran zu deuteln. Aber das ist natürlich ein Wirtschaftsmodell, das kreierte wurde in den 60er Jahren. Ja, und das ist die Wirtschaftswunder-Zeit, wo die Wirtschaft lebte vom Infrastruktur-Aufbau und vom zunehmenden Wirtschaftswachstum. Jetzt, angesichts begrenzter Ressourcen, des Klimawandels, Probleme mit der Biodiversität und vielen anderen Punkten die dazukommen, ändert

sich aber sagen wir mal die Grundlagen des Wohlstandes - mal ganz unabhängig davon fern von jeder Debatte, wie viel möchte jeder fahren – einfach, wenn wir als Gesellschaft weiterhin erfolgreich bleiben wollen, müssen wir es schaffen, uns in unserer Wirtschaftsstruktur und wirtschaftlichen Handeln zu wandeln, zu verändern. Wenn wir es nicht machen, wird es disruptiv auf jeden Fall geschehen. Das wird auch, wird auf die Wirtschaft, wird auf uns zukommen. Es ist nur die Frage, kämpfen wir um die Wirtschaftsmodelle, und die Wirtschaftsbasis der 60er Jahre oder sagen wir, wir sind im 21. Jahrhundert mit all seinen Problemen angekommen und müssen es grundsätzlich neu diskutieren und wandeln“ (Interview BW-7, 2019).

In der Aussage des Mitglieds der NGO wird klar, dass im Entschleunigungsland die Automobilproduktion und die Automobilindustrie eine gesellschaftliche Funktion innehat und modellhaft für einen bestimmten gesellschaftlichen Zweck „kreiert“ wurde. Der gesellschaftliche Zweck, dem die Automobilproduktion gedient hat, ist hier das wirtschaftliche Wachstum und der infrastrukturelle Aufbau, der zudem Arbeitsplätze generiert. Damit wird klar, dass die Automobilproduktion mit einer bewussten gesellschaftlichen Entscheidung verbunden wird, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Vergangenheit getroffen wurde und bis heute anhält.

Ausgehend davon wird im Entschleunigungsland deutlich, dass die Bedeutung der Automobilproduktion als Wirtschaftsmodell mit diversen Abhängigkeiten und Problemen in Verbindung gebracht wird und nicht mehr zu den heutigen gesellschaftlichen Herausforderungen passt.

„Eine ökologisch nachhaltige Entwicklung ist angesichts der hohen Inanspruchnahme von nicht-erneuerbaren Ressourcen in den relevanten Wirtschaftszweigen sowie eine Fokussierung auf die Produktion von Personenkraftwagen – auch vor dem Hintergrund der zunehmenden negativen Auswirkungen (Siedlungsentwicklung, Stau, Emissionen) einer global fortschreitenden Motorisierung – gefährdet (Baden-Württemberg Stiftung 2017, S. 21).“

Der Verweis auf globale Probleme wie Klimawandel, begrenzte Ressourcen oder auch der Biodiversität, welche mit dem Wirtschaftsmodell und somit mit der Automobilproduktion sprachlich in Verbindung gebracht werden, zeigt, dass die Automobilproduktion eine ressourcen-intensive Wirtschaftsform ist, welche lokale sowie globale ökologische und soziale Folgen nach sich zieht.

„(...) Ich habe gesagt, ich gebe Ihnen [Vorstandsmitglied von Daimler] sofort Recht, dass sie [die Automobilindustrie] ganz wunderbar zum Wirtschaftswachstum und zum Erstarben Baden-Württembergs beigetragen haben, aber ich käme nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass wir nicht in den 60er Jahren des vorherigen Jahrhunderts leben, sondern jetzt im 21. Jahrhundert. Und da müssen sie [die Automobilindustrie] ihren Beitrag zu leisten, die Probleme mit zu bewältigen, die sie mit verursacht haben“ (Interview BW-7, 2019).

Die Bedeutung des jetzigen Beitrags der Automobilindustrie zum gesellschaftlichen Wohlstand wird im Entschleunigungsland in Relation zu seinen Auswirkungen und Problemen gesetzt, die dabei mitverursacht wurden. Es wird hier von einem Beitrag gesprochen, den es von der Automobilindustrie zu „leisten“ gibt, um die problematischen Auswirkungen der Automobilherstellung zu bewältigen. Denn die Automobilindustrie wird hier als Verursacher von Problemen gesehen, zu deren Lösung sie gleichzeitig einen Beitrag leisten soll und für die sie Verantwortung übernehmen muss. Der jetzige positive „Beitrag“ aus der Automobilproduktion reicht dabei nicht aus, um die Probleme auszugleichen, die sie verursacht. Auch in Ausführungen des Bündnisses *Verkehrswende jetzt!* im Rahmen einer Pressemitteilung wird ersichtlich, dass die Automobilindustrie dabei eine „gesellschaftspolitische Rolle“ einnimmt.

„(...) Und keine Anmerkung zur gesellschaftspolitischen Rolle der Automobilindustrie in der Verkehrswende. Die Industrie fährt zwar Milliardengewinne ein, macht sich bei der Verkehrswende aber einen schlanken Fuß. Das Maß der Dinge sind Konzernbilanzen und nicht die Menschen in einer anderen Mobilitätsgesellschaft“ (Verkehrswende jetzt! 2018a).

Mit anderen Worten: die Automobilproduktion wird als verantwortlich gesehen für die negativen Auswirkungen der industriell produzierten Automobilität und der „global fortschreitende[n] Motorisierung“ (Baden-Württemberg Stiftung 2017, S. 21). Gleichzeitig wird die Automobilindustrie als mitverantwortlich für die Bewältigung der Verkehrswende gesehen. Sie gerät aber aufgrund ihrer eher zögerlichen Handlungen in die Kritik. Mit dem Verweis auf die Verkehrswende wird eine Produktverantwortung für die entstehenden negativen Konsequenzen angenommen, wobei die Automobilindustrie dieser nicht gerecht wird.

Dabei kommen auch immer wieder Vorstellungen von einer ‚anderen‘, alternativen Mobilitätsgesellschaft zum Ausdruck. Die Automobilindustrie wird als fester Bestandteil einer Mobilitätsgesellschaft gesehen und nicht nur als ein Industriezweig unter vielen dargestellt. Sie trägt deshalb Verantwortung für die positiven und negativen Konsequenzen der Automobilproduktion und kann davon ausgehend auch durch eine erneute aktive gesellschaftliche Entscheidung in einer Art und Weise verändert werden, die den derzeitigen gesellschaftlichen Herausforderungen gerecht wird.

„Ich mein, da kommt man dann schnell in ganz andere Diskursnotwendigkeiten, dann müssten wir eigentlich über Wachstum reden. Das gibt es bestimmt, mit Sicherheit Länder, die noch zulegen und noch wachsen müssen, aber wir müssen eigentlich nicht mehr wachsen, wir müssen eher schrumpfen“ (Interview BW-6, 2018).

In der Ausführung des Mitglieds der NGO wird dabei deutlich, dass im Entschleunigungsland die derzeitigen gesellschaftlichen Herausforderungen mit der Infragestellung einer auf Wachstum ausgerichteten Lebensweise einhergeht, die auch auf die Orientierung der Automobilproduktion übertragen wird.

7.2 Bedeutung der Beschäftigung

Im Entschleunigungsland wird deutlich, dass die Beschäftigung in der Automobilproduktion durchaus bedeutungsvoll ist, jedoch davon ausgegangen wird, dass Arbeitsplätze und Beschäftigung in der klassischen Automobilproduktion weniger werden und sich ändern. Es wird dabei klar, dass Beschäftigung in der Automobilproduktion einerseits ein Potential an gut ausgebildeten Facharbeiter*innen bedeutet, welches aber nicht zwangsweise an die Automobilbranche gebunden ist oder in der Mobilitätsbranche genutzt werden muss, sondern auch für Bereiche außerhalb des Arbeitsmarkts im Mobilitätssektor wertvoll ist.

„Das ist ja nicht so. Das ist nur so ein Damoklesschwert, das ständig geschwungen wird. Das ist ja nicht so, dass alle Leute arbeitslos dann auf der Straße stehen. Dafür sind die ja viel zu gut ausgebildet und haben viel zu große Potentiale am Arbeitsmarkt“ (Interview BW-7, 2019).

In den Ausführungen werden Beschäftigung und Arbeitsplätze als „Damoklesschwert“ beschrieben. Mit der Metapher des Damoklesschwerts, das nicht über einem schwebt, sondern geschwungen wird, macht sich zudem deutlich, dass im Entschleunigungsland die Veränderung der Beschäftigung etwas prinzipiell Positives darstellt. Denn es wird im Entschleunigungsland ersichtlich, dass einerseits die Beschäftigung in anderen Beschäftigungsfeldern bedeutungsvoll ist, aber auch die Art der Beschäftigung in den Vordergrund tritt.

„Da mit [der] Abwrack-Prämie, haben wir die Uralt-Geschäftsmodelle [gefördert] und das (...) ist ein verlorenes Jahrzehnt im Strukturwandel. Und zwar im gesellschaftlichen Strukturwandel. Man hätte sagen können irgendwie, was machen wir denn da für ein Scheiß, Finanzkapitalismus, wie blöd, da hängt alles dran. Das müssen wir uns überlegen und zweitens, brauchen wir so viel Materialität? Weil wir hatten in der Krise, hatten wir beispielsweise eine 4-Tage-Woche, wo heute, 10 Jahre später, noch Leute sagen: das war die coolste Zeit in meinem Arbeitsleben. Weil ich Zeit für mich hatte (...) Leute wollen eher lieber Zeit als Geld“ (Interview BY-4, 2019).

Anhand der Aussage eines Mitarbeiters in der Zulieferindustrie zur vorangegangenen Krise der Automobilindustrie in den Jahren 2007/2008 und der politischen Maßnahme der Abwrack-Prämie wird deutlich, dass im Entschleunigungsland zwar die Beschäftigung in der Automobilproduktion bedeutungsvoll ist. Es wird aber problematisiert, mit was und wie sich beschäftigt wird. Dies wird auch in der

Studie mobiles Baden-Württemberg im Zuge des Szenarios „Neue Mobilitätskultur“ deutlich, beispielsweise in Möglichkeiten des Aufbaus von Beschäftigung im Bereich der Erzeugung erneuerbarer Energien, im Bereich des regionalen Tourismus und im Bereich von Informationstechnologien. Hier wird auch eine Umverteilung von Beschäftigung durch die Reduktion von Erwerbsarbeitszeit vorgeschlagen (Baden-Württemberg Stiftung 2017, S. 212).

Damit wird ersichtlich, dass die Beschäftigung in der Automobilproduktion und deren Erhalt im Entschleunigungsland durchaus von Bedeutung ist, jedoch mit einer Veränderung der Beschäftigung und auch explizit des zeitlichen Umfangs von Beschäftigung in der Automobilproduktion einhergeht.

7.3 Bedeutung des Mobilstehens: Bewusste Entscheidung einer individualisierten Gesellschaft

Das Entschleunigungsland beschreibt Mobilität als eine Grundbedingung des gesellschaftlichen Zusammenlebens, die jedoch nicht allumfassend positiv ist, sondern sozial-ökologische Konsequenzen mit sich bringt. Mobilität bedeutet hier eine gesellschaftlich ausgehandelte Entscheidung über das Zusammenleben. Das Entschleunigungsland verknüpft dabei Mobilität bedeutungsvoll mit dem Verbrauch von Ressourcen. Mobilität ist der gesellschaftlich eingesetzte Aufwand, um mobil zu sein.

„Selbstverständlich ist: Wir wollen mobil sein, ohne Lärm, der die Nerven belastet und den Schlaf stört. Wir wollen mobil sein, ohne die Gefährdung und den Ausschluss anderer. Wir wollen mobil sein, ohne Luft und Klima zu schädigen. Wir wollen mobil sein bei vertretbaren Kosten. Tatsächlich findet das Gegenteil statt: Die konkrete Form der motorisierten Mobilität schädigt Mensch, Urbanität und Klima. Nachhaltige Mobilität ist oft zu teuer und vielfach zu gefährlich. Wer für nachhaltige, demokratische legitimierte und sozial ausgestaltete Mobilität eintritt, verlangt die Verkehrswende“ (Dokumentation-Jubelparade, S. 11: 451).

Metaphorisch wird in den Ausführungen von einer „motorisierten Mobilität“ gesprochen, welche negative Auswirkungen auf Mensch und Natur hat. Zudem wird Mobilstehen hier beschrieben als etwas, das „laut“ ist, „belastet“, „stört“, „schädigt“, „teuer“ und „gefährlich“ ist. Mobilstehen ist somit mit negativen Kosten verbunden. Gleichzeitig ist Mobilität etwas, für das eine Gesellschaft „eintreten“ bzw. von der Gesellschaft verlangt werden kann.

Damit wird gezeigt, dass Mobilität an sich kein Grundbedürfnis von Gesellschaften bedeutet, sondern eine „Nachhaltige Mobilität“ ein gesellschaftliches Ziel darstellt, das demokratisch legitimiert und sozial ausgestaltet ist. Hier wird offensichtlich, dass Mobilität mit einer gesellschaftlich ausgehandelten Abwägung von Konsequenzen einhergeht. Auf der anderen Seite wird im Entschleunigungsland deutlich, dass man sich sowohl gesellschaftlich als auch individuell bewusst für oder gegen eine bestimmte

Form und Ausrichtung von Mobilität entscheiden kann. Bei der näheren Beschreibung dieser nachhaltigen Mobilität wird beispielsweise im Zitat sprachlich darauf hingewiesen, dass diese mit „vertretbaren Kosten“ verbunden ist und selbst eine Nachhaltige Mobilität nach wie vor Kosten mit sich bringt.

„Deswegen finde ich zum Beispiel diese Werbung von der Bahn 'Die Zeit nehme ich mir', das ist so geil. Weil die ja genau woanders andockt. Die sagt nicht, da bist du ganz total schnell in Berlin, sondern ‚die Zeit nehme ich mir‘. Zeit für mich. Und wenn der 2 anstatt 1,5 Stunden braucht, dann ist das halt auch so. Groß[artig]“ (Interview BY-4, 2019).

Hier taucht ‚Mobilität, die etwas kostet‘ explizit in der Beschreibung des Mitarbeiters eines Automobilzulieferers auf. Seinen Ausführungen zufolge ist Mobilität damit verbunden, dass man sich „etwas nimmt“. Er führt dies anhand eines Slogans der Deutschen Bahn aus, der offiziell als „Diese Zeit ist für dich“ beworben wird. Diese Wertung des Werbespruchs als „Die Zeit nehme ich mir“ – macht deutlich, dass hiermit eine alternative Bedeutung des Mobilitätsbegriffs hervorgehoben wird, die „woanders andockt“.

Die Beschreibung macht sichtbar, dass die Zeitkosten, die durch Mobilität entstehen, nicht ausschlaggebend für eine „bessere Mobilität“ sind, sondern einen persönlichen Zeitgewinn darstellen. Diese Bedeutung von Mobilität hat eine Komponente der individuellen Entscheidung gegen eine schnelle Mobilität und für eine Mobilität, die zwar mehr Zeit in Anspruch nimmt, aber zum Beispiel weniger fossile Ressourcen benötigt und daher besser ist.

Auch die Einsicht, dass Mobilität verändert werden kann bzw. auch muss, um bestimmte gesellschaftliche Bedürfnisse zu gewährleisten, taucht immer wieder in der Storyline zum Entschleunigungsland auf. Das folgende Interviewzitat verdeutlicht dies auf vielfältige Art und Weise:

„Und deshalb brauchen wir eine neue Mobilität. Das [Erste] ist Klimaschutz. Das Zweite ist, der Lebensraum Stadt. Es gehen immer mehr Menschen in die Stadt und immer mehr Menschen haben den Anspruch an qualitativ hochwertige Lebensräume. Und zwar im Zentrum und auch an den großen Straßen und nicht nur in teuren Speckgürteln drum rum. Die Tendenz der Bevölkerung allgemein zum City-Wohnen nimmt deutlich zu. Das heißt, es gibt einen großen Anspruch nach einer grundsätzlich veränderten Mobilität innerhalb der urbanen Räume. Und ich glaube auch das wird ja auch zunehmend diskutiert, weil es das ist, was Stadt unter anderem zukunftsfähig macht - auch den Handel und Einzelhandel zukunftsfähig macht. Wenn die Innenstädte zu Erlebnisräumen werden, wo man sich gerne aufhält und gerne wohnt, in Konkurrenz zu Internet und Online-Handel. Und deshalb muss sich an der Mobilität, vor allem in den Städten und auch an der Mobilität auf unseren Autobahnen auch im Güterverkehr und für den Klimaschutz grundlegend was ändern. Das sind so für mich so die 3 Punkte warum...dazu

kommt noch ein vierter Punkt, den will ich nicht vergessen, für mich ist das jedenfalls eine große Motivation, das ist der Ressourcen-Schutz“ (Interview-BW-7, 2019).

Hier werden vier Ansprüche einer Gesellschaft dargestellt, Klimaschutz, Wohnen, Arbeiten und Ressourcenschutz. Mobilität wird dabei als etwas verstanden, das diesen Ansprüchen dienlich sein muss. Die derzeitige Mobilität wird hierbei als unpassend angesehen und mit einem Wunsch „nach einer grundsätzlich veränderten Mobilität“ in Verbindung gebracht. Hierbei wird eine Bedeutung von Mobilität sichtbar, die Mobilität als etwas beschreibt, das verändert werden kann und dargestellt, dass Mobilität so verändert werden muss, dass Grundbedürfnisse nicht eingeschränkt werden. Mobilität stellt im Entschleunigungsland kein gesellschaftliches Grundbedürfnis dar. Stattdessen werden Lebensraum und Klimaschutz als Grundbedürfnisse beschrieben.

„(...) Wir werden, wenn wir unsere Mobilität nicht verringern, mit Ressourcen-Verbräuche[n] durch PKWs durch LKWs, werden wir den Ressourcen-Schutz auch nicht verwirklichen können“ (Interview BW-7, 2019).

Gleichzeitig wird Mobilität als eine Form von Entscheidung für oder gegen das Mobilität dargestellt:

„Also das ist so, der Jörg Schindler [Autor, des Buches Postfossile Mobilität; Anm. M.M.] der sagt immer, dass Nahe wird näher und die Ferne wird ferner in so einer nachhaltigen Mobilität. Und da ist glaube ich eine Menge dran. Das heißt, (...) vielleicht fährt man dann auch nicht mehr einfach so für eine Tagung nach Nürnberg. Sondern überlegt sich das. (...) Mobilität findest erst mal hier (zeigt auf den Kopf) statt (Interview BY-4, 2019).

Verzicht auf Mobilität wird dabei als eine individuelle Entscheidung beschrieben, hier am Beispiel, ob eine Person „einfach so“ zu einer Tagung fährt oder zuhause bleibt.

Mobilität als Aufwand diverser Ressourcen zu sehen, bedeutet im Entschleunigungsland gleichzeitig, dass Mobilität auch überflüssig sein kann. Der bewusste Verzicht auf bestimmte Formen der Mobilität bzw. die bewusste Entscheidung für Immobilität ist somit ein fester Teil des Entschleunigungsland-Narrativs. Mobilität wird nicht zwangsweise mit Produktivität verbunden, sondern als etwas das Aufwand von Ressourcen zur Befriedigung von Bedürfnissen erfordert, zum Beispiel für die Überwindung von räumlichen Distanzen.

Im Entschleunigungsland wird daher dem Verzicht auf Mobilität eine größere Bedeutung zugeschrieben und dem Wachstum vorgezogen. Dies wird deutlich, indem im Entschleunigungsland hervorgehoben wird, dass prinzipiell weniger gefahrene Kilometer, weniger Autos auf den Straßen und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens benötigt werden, um gesellschaftlich vereinbarte Zieldimensionen wie die Klimaziele erreichen zu können.

Kapitel 8 Mobilitätskultureller Konflikt: Divergenzen & Konvergenzen

Werden nun die drei Mobilitätskulturen zusammengebracht und kontrastiert, ergeben sich mobilitätskulturelle Divergenzen und Konvergenzen. Die Divergenzen entstehen dabei aus konfliktreichen Dimensionen der Mobilitätskulturen. Tabelle 4 gibt eine Übersicht über die wichtigsten Gemeinsamkeiten und Unterschiede der verschiedenen Mobilitätskulturen aus den Kapiteln 4-7. In der Tabelle wurden die konfliktreichen Aspekte, denen sich in diesem Kapitel explizit gewidmet wird, mit Hilfe eines Rahmens gekennzeichnet.

	<i>Autoland</i>		<i>Mobilitätsland</i>		<i>Entschleunigungsland</i>
Autoproduktion					
Sicht auf Autoproduktion	Essentiell		Pragmatisch		Problematisch
	Gesellschaftliche Bedeutung		Industrielle Dienstleistung		Gesellschaftliche Verantwortung
Orientierung der Autoproduktion	Global	!	Regional	+	Regional
	Mehr Autos produzieren	!	Andere Fahrzeuge produzieren	~	Weniger Autos produzieren
Wozu dient Autoproduktion?	Erhalt Industriegesellschaft		Modernisierung des regionalen Mobilitätssystems		Umbau der Industriegesellschaft
Mobilsein					
Sicht auf Mobilsein	Als individuelles Grundbedürfnis		Als Mittel zum kollektiven Zweck		Als individuelle Entscheidung
Orientierung des Mobilseins	Individuell	!	Kollektiv		Individuell
Veränderbarkeit	Nicht regulierbar	!	Regulierbar	+	Regulierbar
	Mobilitätssteigerung	!	Mobilitätsumverteilung	~	Mobilitätsverbesserung
	Erhalt von individueller Automobilität		Sicherstellung von kollektiver Mobilität		Veränderung zu Nachhaltiger Mobilität
	Reduzieren verkehrlicher Auswirkungen	+	Reduzieren verkehrlicher Auswirkungen	+	Reduzieren verkehrlicher Auswirkungen
Beschäftigung					
Sicht auf Beschäftigung	Wichtig	+	Wichtig	+	Wichtig
Zukünftiges Beschäftigungsfeld	In Autobranche	~	In Mobilitätsbranche	!	In anderen Branchen
Mobilitätskultur					
Orientierung der Mobilitätskultur	Produktionsorientiert		Konsumorientiert		Konsum- und Produktionsorientiert
Wozu dient Mobilitätskultur?	Mobilität – Wirtschaft		Mobilität – Bewegung		Mobilität – Gesellschaft

Tabelle 4: Übersicht der Mobilitätskulturen mit Kennzeichnung von Divergenzen und Konvergenzen (eigene Darstellung).

8.1 Divergenzen zwischen den Mobilitätskulturen

Es wird eine mobilitätskulturelle Divergenz zwischen der Bedeutung individueller und kollektiver Mobilität in den Stories des Autolands und Mobilitätslands deutlich. Diese Divergenz ist nicht mit der vorergründigen Polarisierung verschiedener Verkehrsträger in Debatten der Verkehrswende zu verwechseln, wie zum Beispiel zwischen dem ÖPNV und MIV. Diese werden zwar im Diskurs beispielsweise von einem Lobbyisten eines bayerischen Automobilherstellers polarisierend angeführt und die Argumentation Personen wie Jürgen Resch der Deutschen Umwelthilfe zugeschrieben als: „(...) Und ich sage mal, Player wie Herr Resch wollen uns nicht. Wenn der Diesel weg ist, kommt der Benziner dran, wenn der Benziner dran ist, kommt das Elektroauto dran, wenn das Elektro...also am Ende bleibt nur die Straßenbahn“ (Interview BY-5, 2019).

Es wird vielmehr bei der Gegenüberstellung der Mobilitätskulturen deutlich, dass sich der Konflikt aus dem divergierenden Verständnis speist, dass auf der einen Seite Mobilität im Autoland als individuelles Grundbedürfnis verstanden wird, das nicht eingeschränkt werden kann und dies mit dem Mobilitätsland kollidiert, das Mobilität als ein Mittel zum Zweck des Bewegens sieht. Hierbei steht die kollektive Dimension von Mobilität im Mittelpunkt, die dabei bedeutender als die individuelle Mobilität eines Einzelnen ist. Deshalb kann individuelle Mobilität auch im Sinne des Gemeinwohls reguliert und eingeschränkt werden. Darüber hinaus impliziert die Gemeinwohlorientierung des Mobilitätslands, dass kollektive Mobilität nicht profitabel sein muss und eine Subventionierung von kollektiver Mobilität möglich ist, um diese zu gewährleisten.

Ein weiterer Konflikt zeigt sich im Zusammenspiel der Mobilitätskulturen, wenn dem Mobilitätskonsum vor Ort größere Bedeutung zugeschrieben wird als der Automobilproduktion und deshalb von den negativen Konsequenzen der derzeitigen Mobilität auf die Veränderung der Automobilproduktion geschlossen wird. Auch hier tritt das Mobilitätsland sowie das Entschleunigungsland mit dem Autoland in Konflikt, da eine Konsumorientierung widersprüchlich zur Produktionsorientiertheit des Autolands steht.

Hier wird seitens des Autolands der Konflikt insofern dargestellt, als dass der Konsum innerhalb der Regionen einerseits nicht ausschlaggebend für das exportorientierte Autoland und die ansässigen Autohersteller ist und andererseits selbst mit einem klimaneutralen Mobilitätskonsum in den Regionen das globale Klima nicht gerettet werden kann (Interview WM BW, Interview BMW Lobbyist, Interview e-mobil BW).

„Wenn ich 70% meiner Produkte im Ausland verkaufe, Entschuldigung, dann ist doch dem Daimler völlig wurscht, wie viel Daimler in Stuttgart herumfahren theoretisch, ja! Da Prestige- und andere Dinge, ja. Aber, was Stückzahl anbelangt, was Verkaufszahlen anbelangt, diesen

Schluss zu ziehen, wenn wir ein klimaneutrales Baden-Württemberg wollen und deswegen hier nur noch zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind- bin ich jetzt mal wieder etwas böse, überspitzt - dann ist das bei einer Exportquote von 70% jetzt nicht so gravierend für die Wirtschaft hier. Deswegen, das passt aus meiner Sicht bei der Studie nicht so richtig zusammen, diese Schlüsse, die da gezogen wurden. Das wir hier die Mobilität umstellen müssen, um eben ein klimaneutrales Baden-Württemberg (...) wird gar nicht in Frage gestellt, der Wandel wird kommen! Und wir müssen es schaffen diesen Wandel so zu gestalten, dass wir eben nicht die großen Verlierer sind, ja“ (Interview BW-9, 2019).

Der Mobilitätskulturelle Konflikt, der hierbei deutlich wird, ist, dass im Mobilitätsland und vor allem im Entschleunigungsland der Automobilproduktion eine regionale Bedeutung zugeschrieben wird und eine Verantwortung für den regionalen Mobilitätskonsum. Die Automobilhersteller haben also eine Produktverantwortung und es soll somit nur das hergestellt werden, das auch gut genug für den heimischen Markt ist.

Das Mobilitätsland und das Entschleunigungsland stellen damit Ansprüche an die produktionsorientierten Sphären der Mobilitätskulturen und somit an die Automobilindustrie als derzeitiger Bereitsteller der konsumierten Mobilitätsprodukte in den Regionen. Denn es werden andere Mobilitätslösungen und Produkte gebraucht, die das Geforderte ermöglichen. Die bestehenden Produkte sind für Verständnisse einer zukünftigen Mobilität als *andere* Mobilität nicht oder nur bedingt geeignet. Diese Positionierung geschieht aus einem regionalen Bedarf an anderen Mobilitätslösungen heraus, damit regional aber auch global eine nachhaltigere Mobilität möglich ist.

Aus dieser konsumorientierten Position heraus wird beispielsweise gefordert, dass die Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren eingestellt werden sollte und dass man sich weg von automobilen Mobilitätslösungen umorientieren soll. Diese Sichtweise fordert die Automobilindustrie also zu einem weitreichenden Umbau hin zu einem Bereitsteller von klimaneutralen Mobilitätslösungen auf, die den Ansprüchen eines nachhaltigen Mobilitätssystems in den Regionen genügen. Die Automobilindustrie spielt hier eine weniger dominante Rolle, da der Anteil der autobasierten Mobilität in Zukunft geringer werden soll.

In Kontrast hierzu fordert eine produktionsorientierte Positionierung, dass der Absatz von neuen Fahrzeugen und Mobilitätslösungen, die bestehende Emissionsrichtlinien einhalten und sauber und unbedenklich für das globale Klima sind, erhöht werden muss. Es wird alles technologisch Mögliche gebraucht, also bestehende Mobilitätsprodukte sowie neue Konzepte, die entwickelt werden müssen,

um die zukünftige Mobilität zu gewährleisten und auch zukünftig Leitindustrie zu bleiben. Diese Position richtet sich an dem globalen Absatz für Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte aus und nicht am Konsum und Absatz in Deutschland und den Regionen der Automobilproduktion.

Diese Sichtweise fordert einen Erhalt sowie die sukzessive Weiterentwicklung der Automobilindustrie hin zu einer Mobilitätsindustrie, die weiterhin den formalen (durch Gesetzgebung) globalen Ansprüchen entspricht und auch in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse mit ihren bereitgestellten Produkten befriedigen kann. Hierzu muss die bestehende Ausrichtung weitergeführt werden, sowie in neue Bereiche investiert werden, die neue Mobilitätskonzepte erarbeiten.

8.2 Konvergenzen zwischen den Mobilitätskulturen

Auf Basis der dargestellten Divergenzen lässt sich zunächst vermuten, dass die drei Mobilitätskulturen relativ inkompatibel sind. Doch es zeichnen sich neben den mobilitätskulturellen Divergenzen auch Konvergenzen ab, die zwischen den Mobilitätskulturen vorherrschen.

Eine offensichtliche Konvergenz ist hier, dass die Herstellung von Fahrzeugen eine Dimension ist, die in allen drei Mobilitätskulturen von Bedeutung ist – wenn auch unterschiedlich gewichtet. Darüber hinaus konvergieren die Mobilitätskulturen in dem Aspekt, dass die negativen Konsequenzen von Mobilität generell verringert werden müssen und dass Mobilität in den Regionen zukünftig klimafreundlich sein muss. Dies macht deutlich, dass in den Mobilitätskulturen die vor Ort spürbaren verkehrlichen Auswirkungen der derzeitigen Automobilität zum Beispiel in Form von Stau, Emissionen etc. wahrgenommen und als relevant gesehen werden.

Bei der Betrachtung der beiden politischen Initiativen in Bayern und Baden-Württemberg wird anhand der offiziell formulierten Ziele jedoch deutlich, dass ebenso Beschäftigung ein zentraler Aspekt im Diskurs zur Zukunft der Automobilindustrie ist. Das Ziel des Strategiedialogs in Baden-Württemberg wird folgendermaßen beschrieben:

„Ziel der Aktivitäten ist, durch eine Technologieführerschaft in den neuen Antriebstechnologien wie auch im Bereich Digitalisierung der Mobilität Baden-Württemberg als global führenden Automobil- und Mobilitätsstandort zu erhalten und somit Wertschöpfung und zukunftsfähige Arbeitsplätze im Land zu sichern. Baden-Württemberg soll so zu einem Vorreiter klima- und umweltschonender Mobilität werden. Dazu sind neben technischen Innovationen auch passende Rahmenbedingungen notwendig, um den Übergang zu einem nachhaltigen, intermodalen und flexiblen Mobilitätssystem zu gestalten“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 14).

Auch in der bayerischen Initiative Zukunftsforum Automobil wird folgendes Ziel festgelegt:

„Ziel ist ein konzertiertes Vorankommen von Staat, Wirtschaft und Arbeitnehmerseite auf dem Weg in die mobile Zukunft im Interesse des Erhalts von Beschäftigung und Wertschöpfung sowie Erschließung neuer Geschäftsfelder und Schaffung neuer Arbeitsplätze in Bayern. Im Rahmen der neuen „Qualifizierungschance Automobil Bayern“ soll bis 2023 wie in der Hightech Agenda angekündigt die Qualifizierung von bis zu 50.000 Beschäftigten gefördert werden“ (Bayerische Staatsregierung 2019a, S. 4).

In der bayerischen Zieldefinition wird dabei explizit herausgestellt, dass der „Weg in die mobile Zukunft“ der Sicherung von Beschäftigung und Wertschöpfung dient. Baden-Württemberg soll laut offiziellem Ziel einerseits als Automobil- und Mobilitätsstandort erhalten bleiben, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu sichern. Andererseits soll Baden-Württemberg in Zukunft klima- und umweltschonende Mobilität bereitstellen. Anhand der Zielformulierung in Baden-Württemberg wird der explizite mobilitätskulturelle Konflikt zwischen regionaler Produktion und Konsum sichtbar, jedoch mit dem Zusatz der Beschäftigung. Es zeigt sich, dass Mobilität in den Regionen nicht nur dem Mobilsein dient, sondern Mobilität als Beschäftigungsgarant fungiert.

8.3 Beschäftigung als zentraler Brennpunkt mobilitätskultureller Konflikte

Beschäftigung verschärft hier die mobilitätskulturellen Konflikte und macht deutlich, wie die Bedeutung der Beschäftigung den Diskurs gestaltet und die Dominanz der verschiedenen Mobilitätskulturen beeinflusst. Im Folgenden wird nun der „diskursive Einsatz“ der bedeutungsvollen Beschäftigung in der Automobilindustrie im mobilitätskulturellen Konflikt zwischen den drei Mobilitätskulturen beschrieben.

Es lässt sich beobachten, dass die bedeutungsvolle Beschäftigung bestimmte Storylines im Diskurs ausschließt, beziehungsweise nur Teile der Stories übernommen, anerkannt und andere Teile marginalisiert werden. Die Beschäftigung nimmt hierbei eine Schlüsselrolle in der Austragung des mobilitätskulturellen Konflikts ein, welche im Weiteren anhand von exemplarischen Positionierungen im Diskurs aufgezeigt wird.

Beide Forschungskontexte machen deutlich, dass Beschäftigung und Arbeitsplätze als gesellschaftlich relevant in den automobilproduzierenden Regionen angesehen werden und koalitionsbildend sind. Es darf nur am Diskurs teilgenommen werden, wenn sich dieser Aspekt in den Mobilitätskulturen wiederfindet. Mobilität dient der Beschäftigung in Mobilitätskulturen. Beispielsweise beschäftigt sich die Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ explizit mit den ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimensionen in den Szenarien zur Zukunft der Mobilität und geht dabei explizit auf die Beschäftigungsauswirkungen ein. Dabei wird klar, dass Beschäftigung und Arbeitsplätze als Aspekte in den Storylines

notwendig sind, um im politischen Raum, hier dem Strategiedialog Baden-Württemberg, mitsprechen zu dürfen. Auch in Gesprächen mit der Industriegewerkschaft in Baden-Württemberg zeigt sich, dass diese zu Gesprächen mit den Umweltverbänden bereit sind, wenn „soziale Belange“ bei den Positionen zu einer veränderten Mobilität mitaufgenommen werden.

„Wir brauchen zum einen sicher ein[en] Gesprächsbereich mit der ganzen Umweltbewegung, die ja sicher auch, dem wir verdeutlichen müssen, ja es braucht eine veränderte Mobilitätskultur. Da steht die IG Metall zu. Aber lasst uns die sozialen Belange dabei nicht vergessen, weil sonst werden die Menschen es nicht mitmachen und es gibt Beispiel USA da Beispiele dafür wo auch soziale Frage und ökologische Fragen sich so entgegen, gegeneinanderstehen, dass dabei nichts Gutes rauskommt. Weil das zu gegensätzlich ist. Also das ist sozusagen die eine Geschichte, rund um Ökologie, die wir abdecken“ (Interview BW-1, 2019).

Es wird erkennbar, dass alternative Mobilitätskulturen wie das Mobilitätsland und das Entschleunigungsland von der IG Metall nur akzeptiert werden, wenn „soziale Belange“ mit abgedeckt werden. Hier wird weiter ausgeführt, dass die Menschen sonst nicht mitmachen werden. Der Verweis auf soziale Belange und die soziale Frage knüpft damit an die „soziale Dimension: wie sehen die Arbeitsplätze der Zukunft aus“ an, wie in den Ausführungen des IG Metall-Vertreterers beschrieben.

Im bayerischen Kontext wird bei einer Veranstaltung der IG Metall Bayern deutlich, dass Beschäftigung für die Betriebsräte das entscheidende Kriterium hinsichtlich der politischen Initiative Zukunftsforum Automobil ist. Es fällt der Satz „Beschäftigung ist das einzige, an dem wir sie messen werden“ worauf ein Betriebsrat eines Zulieferers antwortet: „Sonst muss man aussteigen“ (Feldnotiz 02.04.2019). Beschäftigung und Arbeitsplätze werden als essentielle Komponenten im Diskurs gesehen, damit sich die Bevölkerung nicht gegen einen Wandel der Mobilität stellt.

„Das heißt wir wollen Arbeitsplätze natürlich sichern, weil das für unseren, unsere sozialen Strukturen einfach ganz entscheidend ist. Aber letztlich geht es auch darum, dass wir neben diesen sozialen oder unternehmerischen Bereichen auch Produkte am Markt haben, die jetzt nicht nur den Unternehmen dienen oder den Aktionären, sondern natürlich auch einzahlen in die Ziele, die verkehrspolitischen Ziele“ (Interview BY-7, 2019).

Das Sichern der Arbeitsplätze wird hier als „entscheidend“ für die sozialen Strukturen in den automobilproduzierenden Regionen beschrieben und durchaus als relevant angesehen.

„Die relevante Frage schon, wenn die sich hier ungeliebt fühlen, verlassen sie den Standort. Also diese Diskussion ist ja da auch immer mit dabei. Und dann haben wir zwar kleine, schöne Autos aber keine, aber keine reiche Industrie mehr hier. Ja...das ist durchaus ein Punkt der Relevanz. Also den halte ich jetzt für nicht ganz irrelevant“ (Interview BW-8, 2019).

Die Wichtigkeit der Beschäftigung in den Regionen und die Bedrohung davor Beschäftigung zu verlieren, welche beispielsweise als Diskussion über industrielle Standortverlagerungen der Automobilunternehmen beschrieben wird, die immer mit dabei ist, (Interview BW-9, 2019) verdeutlicht, dass die Storyline der Beschäftigung relevant ist und selbst in verkehrspolitischen Bereichen eine Bedeutung besitzt, obwohl der Erhalt von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie selbst kein verkehrspolitisches Ziel darstellt. Doch die Befürchtung, dass Arbeitsplätze und damit Wohlstand in den Regionen verloren gehen und damit der „politische Prozess nicht mehr abgefedert werden kann“ (Interview BW-8, 2019), führt dazu, dass auch bei verkehrspolitischen Entscheidungen das Thema Beschäftigung eine zentrale Rolle spielt. Ein Mitarbeiter des bayerischen Verkehrsministeriums bezeichnet dies als Verkehrspolitik, die immer eine industriepolitische „Fußnote“ besitzt.

„Und wir müssen halt schauen, dass das Gemeinwohlinteresse gewahrt bleibt, und immer natürlich auch mit der Fußnote, industriepolitisch haben wir natürlich ein Interesse, dass es der Automobilindustrie gut geht. Aber in erster Linie müssen wir schauen, dass Mobilität sichergestellt ist“ (Interview BY-7, 2019).

Sprachlich wird diese ‚Fußnote‘ auch in den Ausführungen zum Themenbereich Verkehrslösungen von Verkehrsminister Hermann im zweiten Fortschrittsbericht des Strategiedialogs in Baden-Württemberg beobachtbar:

„Wir müssen es schaffen, aus den vielen zukunftsweisenden Ideen und Projekten eine Transformation in der Fläche zu schaffen, also hunderttausende von klimafreundlichen Fahrzeugen, zehntausende Lade- und Tankmöglichkeiten auf der Basis erneuerbarer Energien, Millionen von Umsteigerinnen und Umsteigern, jede Menge vernetzte und digitale Mobilitätsdienstleistungen in Stadt und Land.

Und nicht zuletzt: neue Arbeitsplätze mit neuen Produkten und Dienstleistungen, die den Wegfall der herkömmlichen Arbeitsplätze der Branche kompensieren können“ (Staatsministerium Baden-Württemberg 2019b, S. 45).

Es wird auf der einen Seite eine veränderte Mobilität beschrieben, die zudem neue Arbeitsplätze in der Bereitstellung von neuen Produkten und Dienstleistungen bringt. Mit diesem Zusatz, welche sprachlich mit „und nicht zuletzt“ eingeleitet wird, zeigt sich, dass die alleinige Forderung nach einer veränderten Mobilität nicht ausreicht, um im Diskurs akzeptiert zu werden und der Zusatz der Beschäftigung nötig ist, damit das Mobilitätsland nicht in der Gesamtheit aus dem Diskurs ausgeschlossen wird. Ähnliche Positionierungen bezüglich Beschäftigung sind auch in der Mobilitätskultur des Entschleunigungslands zu sehen, die explizit „Beschäftigung“ berücksichtigt und „nie etwas gegen die Arbeiter in der Automobilindustrie sagen würden“ (Interview BW-7, 2019).

Dass der Bezug zu Beschäftigung in Mobilitätskulturen nötig ist und es nicht ausreicht diesen, wie im Entschleunigungsland, durch die Verlagerung von Arbeitsplätzen in andere Beschäftigungsbereiche zu adressieren, zeigt sich explizit in einer Positionierung eines Mitarbeiters der baden-württembergischen Mobilitätsagentur.

„Aber, wenn Sie in der Mobilität denken, dann müssen Sie sich die Frage stellen, mit welchen Geräten fahre ich, wie viel muss ich fahren, darf ich das Maß an Mobilität haben, kann ich (...) Mobilität irgendwo vermeiden und wo. (...) Das sind alles berechnete Fragestellungen mit denen sich das Land Baden-Württemberg beschäftigt. (...) [D]ie aber in dem, der Ingenieur würde jetzt sagen Freischnitt, in dem Systemfreischnitt Automobilwirtschaft, nicht fokussiert drin sind. Weil, weil Sie ansonsten, das ist ein großes Risiko, wir reden heute sehr gerne über Veränderung, grundsätzliche Veränderungen der Mobilität. Und das tun wir richtiger Weise, da gibt es kein Abstrich! Aber wir dürfen dahinter nicht vergessen, dass es diese Veränderung in diesem Wirtschaftsbereich gibt und auch der Bedarf einer Beleuchtung! Weil wir sind...das ist immer die Frage, mit wem reden sie. Wenn Sie mit reinen Wirtschaftsleuten reden, die gehen auch gerne mal hin und sagen, ach, wenn wir das Wirtschaftsproblem lösen, löst sich der Rest schon von alleine. Das würde Staat so nicht sehen. Und andere sagen, aber wir müssen mal Mobilität holistisch besprechen, wir haben da ganz andere Probleme und die kommen aber nie bei den Problemen von Arbeitnehmern und Arbeitgebern raus! Weil deren Arbeitspaket ist schon wieder so groß, dass das andere nicht beleuchtet wird. Wir müssen glaube ich beides tun! Das steht ineinander verzahnt da und wir müssen das beides anpacken, aber der Strategiedialog Automobilwirtschaft macht genau das wie er heißt. Und zeigt die Perspektive in Veränderung eines Mobilitätssystems auf. Ja, ich glaub das muss man so wissen. Das ist keine, keine Abgrenzung von das andere ist unwichtig“ (Interview BW-10, 2019).

Hierbei wird deutlich, dass in dieser Aussage des Mitarbeiters Mobilitätskulturen, in denen die Regulierung und die Vermeidung von Mobilität von Bedeutung ist, damit verknüpft werden, dass diese Betrachtungen die Probleme der Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen nicht adäquat berücksichtigen oder wie im obenstehenden Zitat überspitzt formuliert, dass sie „nie“ bei diesen Problemen landen. Dabei zeigt sich, dass die Probleme der Beschäftigung und Wertschöpfung als Probleme der Arbeitnehmer und Arbeitgeber, eine größere Bedeutung für die politische Initiative des Strategiedialogs und den Diskurs der Zukunft der Automobilindustrie haben und daraus die Perspektive für ein verändertes Mobilitätssystem abgeleitet werden muss, nicht aus den Problemen, die in den alternativen Mobilitätskulturen von Bedeutung sind.

Es wird im Diskurs zur Zukunft der Automobilindustrie klar, dass zwar Konflikte zwischen Mobilitätskulturen empirisch beobachtbar sind, jedoch diese im Diskurs nicht gleich gewichtet sind und die Bedeutung der Beschäftigung bei den Entscheidungen, in welchem Maße die Mobilitätskulturen im Wandel berücksichtigt und als legitim oder ideologisch und somit nicht vertretbar angesehen werden, eine signifikante Rolle spielt.

„Und da muss ich einfach sagen, da muss man Ideologien und auch Klima-Ideologien erstmal draußen lassen. Ja, weil ich mein, wir müssen einfach schauen, dass wir eine Lösung finden, um sozial- und beschäftigungsverträglich diese Klimaziele zu erreichen. Es macht jetzt keinen Sinn zu sagen, ich mach jetzt Fahrverbote und stelle den Verkauf von Fahrzeugen ein. Weil das belastendes pornographisches Material ist. Es geht nicht. Es geht nicht! Ich muss das Stück für Stück hinkriegen. Da muss halt der bayerische Staat dann sagen, wir machen das entsprechend jetzt mit Weitblick, mit dem klaren Ziel, Energiewende und Klimaziel zu erreichen und Beschäftigung zu sichern“ (Interview BY-2, 2019).

Der Betriebsrat spricht hier davon, dass Ideologien und auch Klima-Ideologien „erstmal“ außen vor gelassen werden müssen, wenn es um das Finden einer *vernünftigen* Lösung geht, selbst bei einer Zieldefinition, welche eine Energiewende und das Klimaziel erreichen möchte sowie Beschäftigung sichern soll. Das macht sprachlich sichtbar, dass die Bedeutung des Sicherns der Beschäftigung im Diskurs mehr wiegt als das Erreichen der Klimaziele selbst. Die mobilitätskulturellen Positionen des Mobilitätslands und des Entschleunigungslands werden überspitzt als „Fahrverbote“ und das „Einstellen des Verkaufs von Fahrzeugen“ beschrieben. Dieses Beispiel verdeutlicht, dass hierbei alle drei Mobilitätskulturen in einer automobilkulturellen Position interagieren und adressiert werden, jedoch die Bedeutung „Beschäftigung sichern“, welche als politischer Weitblick beschrieben wird, die konfliktreichen Mobilitätskulturen sprachlich zu „Ideologien“ werden lässt und hiermit als nicht legitim im Diskurs ansieht.

Eine ähnliche Sichtweise wird auch vom bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder während einer Pressekonferenz zum Zukunftsforum Automobil vertreten, wobei er Diskussionen zu Fahrverboten aufgrund von Grenzwertüberschreitungen in München anspricht und daran anschließend ausführt:

„Wir brauchen in der Zukunft, wenn es um das Automobil geht, Ingenieure statt Ideologen. Ingenieurkunst entscheidet. Nicht Ideologie. Und deswegen haben wir uns heute sehr stark über die Zukunft der Technologie unterhalten, über die Frage von Antrieben, elektrisch, Wasserstoff, Technologie-Offenheit“ (Markus Söder in phoenix 2019).

Der bayerische Ministerpräsident äußert hier, dass Ideologien außerhalb der „Ingenieurskunst“ bei politischen Entscheidungen rund um die Zukunft des Automobils nicht entscheidend sind. Anhand des

bayerischen Kontexts wird deutlich, dass einerseits technologische Lösungen eine Bedeutung bei der politischen Entscheidung haben, jedoch keine „Ideologien“. Hierbei werden ebenso explizit Mobilitätskulturen, die konfliktreich zu einer autozentrierten Mobilitätskultur sind, sprachlich aus dem Diskurs ausgeschlossen. Im Gespräch mit einem Mitarbeiter der bayerischen Staatskanzlei, welches im Zuge dieser Arbeit geführt worden ist, wird näher beschrieben, was die von Markus Söder genannten Ideologien bedeuten. Es wird deutlich, dass sich die Landesregierung verantwortlich für die Arbeitsplätze und die Beschäftigten in der Automobilindustrie und Zuliefererbranche sieht und Beschäftigung das entscheidende politische Rational bei der Initiative zur Zukunft der Automobilindustrie ist, um eine soziale Spaltung zu vermeiden. Der Mitarbeiter in der Staatskanzlei führt hierzu bildhaft aus, dass die meisten Briefe auf seinem Tisch mit Fahrverboten zu tun haben und von besorgten Bürgern stammen. Er sieht Mobilität, die Automobilindustrie, die Diesel-Thematik und Fahrverbote als die nächsten Themen der rechtspopulistischen Partei AfD nach der Flüchtlingsthematik. „Warten Sie mal ab, was passiert, wenn Fahrverbote kommen“ (Interview BY-9, 2019) und beschreibt hiermit den politischen Handlungsdruck, um eine soziale Spaltung abzuwenden.

8.4 Marginalisierung von alternativen Mobilitätskulturen

Mit diesen Ausführungen zu Bedeutungen der Beschäftigung und der Arbeitsplätze wird ersichtlich, dass der Beschäftigungsaspekt ein Teil von Mobilitätskulturen darstellt, der im Diskurs darüber bestimmt, was politisch und gesellschaftlich legitim ist und welche Mobilitätskulturen im Diskurs zur Zukunft der Automobilindustrie dominant sind und den politischen Prozess der Veränderung der Mobilität in automobilproduzierenden Regionen prägen. Mit Strategien der Ideologisierung von Teilbereichen der alternativen Mobilitätskulturen und der Mythenbildung hinsichtlich dem Beschäftigungsverlust und einem verbundenen sozialen Abstieg in den Regionen werden konfliktreiche Dimensionen der alternativen Mobilitätskulturen im Diskurs marginalisiert.

Die Interaktion der konfliktreichen Mobilitätskulturen unter Berücksichtigung der Beschäftigung lassen beobachten, dass hierdurch eine Modernisierung der automobilproduzierenden Regionen politisch verfolgt wird, die zwar Elemente von Mobilitätsland im Bereich des Konsums von Mobilität in den Regionen berücksichtigt, jedoch das Entschleunigungsland nicht berücksichtigt, da hierbei mit Bedeutungen von Mobilität gebrochen werden müsste, welche sich in den Mobilitätskulturen der automobilproduzierenden Regionen gesellschaftlich etabliert haben. Diese Art der dominanten Lebensweise kann als „produktive Mobilisierung“ beschrieben werden, der die Modernisierung in den Autokulturlandschaften folgt. Mobilität bedient hierbei insgesamt drei zentrale Bedeutungen: Mobilität dient dazu Geld zu verdienen, Beschäftigung zu gewährleisten und mobil zu machen. Die Mobilitätskultur des Autolands reproduzierte über Jahre hinweg diese gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität als Beschäftigungsgarant im besonderen Maße.

Kapitel 9 Diskussion der Ergebnisse

Anhand der vorliegenden kultursensitiven Untersuchung des Diskurses zur „Zukunft der Automobilindustrie“ in zwei automobilproduzierenden Regionen in Süddeutschland kann festgestellt werden, dass die Automobilindustrie und damit die Automobilproduktion nicht nur über das Automobil als Kulturgut an Mobilitätskulturen gekoppelt ist. Die Automobilproduktion ist selbst ein Teil dieser Mobilitätskulturen. Daraus ergeben sich zentrale Fragen im Hinblick auf gesellschaftliche Funktionen, Rollen und Auswirkungen von Mobilität. Wozu dient Mobilität – jetzt und in Zukunft? Dies fragt hier nach dem gesellschaftlichen Großprojekt, das in Form von Mobilität repräsentiert wird.

Mobilitätskulturelle Divergenzen in der Bedeutungszuschreibung lassen sich dabei besonders gut in den Bereichen der Regulierung von individueller Mobilität und der Rolle des regionalen Konsums für die Automobilproduktion beobachten. Andererseits zählen die generelle Beschäftigung in den Regionen, die Reduktion der verkehrlichen Auswirkungen vor Ort und die Notwendigkeit der Herstellung von Fahrzeugen zu den generellen Konvergenzen, die sich in allen drei identifizierten Mobilitätskulturen beobachten lassen. Im Folgenden werden diese ausführlich diskutiert. Dabei werden Bezüge zur Literatur (Kapitel 2) sowie zum empirischen Material aus den Kapiteln 4-8 hergestellt.

9.1 Wozu dient Mobilität? Mobilitätskulturen und ihre Perspektiven auf Mobilität

Die Arbeit hat zum Ergebnis, dass sich in automobilproduzierenden Regionen drei konfliktreiche Mobilitätskulturen als soziale Konstruktionen in sprachlichen und materiellen Ausprägungen empirisch beobachten lassen. Dabei stehen sich im Diskurs zur Zukunft der Automobilindustrie die Mobilitätskulturen des Autolands, Mobilitätslands und Entschleunigungslands gegenüber. Die Koexistenz dieser drei Mobilitätskulturen belegt unterschiedliche und konfliktreiche Bedeutungen von Mobilität und der Automobilproduktion, zeigt aber gleichzeitig auch perspektivische Konvergenzen bezüglich der gesellschaftlichen Rolle bzw. des Zwecks von Mobilität. Diese komplexe Verzahnung von Konvergenzen und Divergenzen ist besonders interessant, weil sie sowohl Konfliktpotenziale bezüglich des bereits angelaufenen Strukturwandels in der Automobilindustrie aufzeigt als auch den gesellschaftlichen Konsens im Hinblick auf die Rolle von Mobilität abbildet.

Das Autoland umfasst eine Bedeutung von Mobilität und des Mobilseins, die eng damit verknüpft ist, dass Mobilität ein Grundbedürfnis von Gesellschaften darstellt. Dieses ist nicht nur bedeutungsvoll für Gesellschaften, sondern stark mit einem individuellen Bedürfnis nach Mobilität verbunden. Diese Bedeutung von Mobilität als individuelles Grundbedürfnis bringt mit sich, dass eine Regulierung von Mobilität mit einer Freiheitseinschränkung und der Beschneidung der individuellen Selbstbestimmung gleichgesetzt wird. Individuelle Selbstbestimmung und Entscheidungsfreiheit sind außerdem untrennbar mit dem Auto als Fortbewegungsmittel verbunden:

„Es sind aber nicht nur neue Organisationsformen im Bereich der Wirtschaft, die Mobilität erzeugen, sondern seit jeher hat sich die Wirtschaft auch mit ihren Produkten auf den Wunsch nach selbstbestimmter Mobilität eingestellt. Keineswegs überraschend gehört jener Industriezweig, der sich mit der Bereitstellung und Wartung technischer Vehikel zur Verkehrsteilnahme beschäftigt, national und international zu den größten Wertschöpfern. Die Automobilbranche ist hierfür ein bekanntes Beispiel, und gerade dieser Produktionsbereich ist ein Vorreiter der Entstrukturierung und Entgrenzung“ (Tully & Baier 2006, S. 22).

Darüber hinaus wird hier auch ein größerer gesellschaftlicher Zusammenhang deutlich. Das individuelle Mobilität mit dem Auto zusammen mit der Automobilproduktion bilden wichtige Elemente gesellschaftlicher Individualisierungsprozesse (Beck et al. 2003). Individuelle Mobilität ist hier ein wichtiges Werkzeug, um in einer Gesellschaft der Reflexiven Moderne als Individuum zu bestehen (Kesselring 2019). Die Automobilproduktion ist maßgeblich an diesem Individualisierungsprozess beteiligt, einerseits um das individuelle Mobilität zu ermöglichen und andererseits um auch den Individualisierungsprozess durch sichere und gut bezahlte Beschäftigung in den Autokulturlandschaften zu gewährleisten.

Im Kontrast dazu ist im Mobilitätsland Beweglichkeit ein Mittel zum Zweck, um das Bedürfnis nach Bewegung einer Gesellschaft zu ermöglichen. Es zeigt sich hier, dass im Mobilitätsland ein Fokus auf die kollektive Beweglichkeit dominiert und Mobilität einen wichtigen Aspekt des Gemeinwohls einer Gesellschaft darstellt. Mobilität ist also an ein kollektives Bedürfnis nach Bewegung geknüpft und nicht an individuelle Beweglichkeit. Diese Trennung von individuellen Bedürfnissen und Mobilität führt dazu, dass im Mobilitätsland die Bedeutung von Mobilität als Ansammlung von Möglichkeitsräumen zur Bewegung dominiert (Canzler 2012).

Diese Ausrichtung an dem kollektiv gedachten Gemeinwohl einer Gesellschaft, ermöglicht die Ausgestaltung von Mobilität in spezifischen Möglichkeitsräumen. Das Bedürfnis sich individuell zu bewegen gibt es im Mobilitätsland auch, aber das Gemeinwohl definiert, wie diese ermöglicht wird. Beispielsweise ermöglicht eine am Gemeinwohl ausgerichtete Mobilitätskultur individuelle Bewegung mit dem Fahrrad. Individuelle Bewegung mit dem Auto wird im Möglichkeitsraum aber beschränkt, um die verkehrlichen Negativeffekte für das Gemeinwohl zu reduzieren. Die im Mobilitätsland vorherrschende Bedeutung des Mobilität knüpft dabei an Beschreibungen von Mobilität als „eine dem Gemeinwohl verpflichtenden Öffentliche Mobilität“ (Schwedde 2021, S. 12) an, die sich „an den Bedarfen der Menschen orientieren und davon angemessene Verkehrsangebote ableiten“ (ebd. S. 5) soll.

Einerseits erfolgt mit der Ausrichtung am Gemeinwohl eine Weiterführung der Bewegung mit dem „Öffentlichen Verkehr“, der noch bevor individuelle Mobilität durch Autos möglich war, ein Mindestmaß an Beweglichkeit für die gesamte Bevölkerung ermöglichen sollte und nach wie vor ein Teil der gemeinwohlorientierten Daseinsvorsorge in Deutschland darstellt. Darüber hinaus lässt sich mit der kollektiven Bedeutung von Mobilität zeigen, dass dies einen Kontrast zur von Individualisierung geprägten Gesellschaft darstellt und die individuelle Beweglichkeit durch das Auto, dem kollektiven Gemeinwohl unterordnet. Individuelle Mobilität ist möglich, hat im Mobilitätsland aber Grenzen, inwiefern diese realisiert wird. Mobilität ist dabei nicht individuell gedacht. Mobilität hat eine kollektive Bedeutung, bedeutet aber auch kollektive Verantwortung für das Gemeinwohl.

Die Automobilproduktion spielt in der gesellschaftlichen Ausrichtung auf kollektive Mobilität eine externe Rolle als industrielle Dienstleistung, die Produkte dem kollektiven Gemeinwohl zuliefert. Damit ist die Automobilproduktion kein Teil des Gemeinwohls selbst. Das heißt, dass die Automobilproduktion zwar für den gesellschaftlichen Prozess der kollektiven Mobilisierung benötigt wird, aber an diesem Ziel ausgerichtet werden muss und keinen essentiellen Teilbereich des Prozesses darstellt.

Die Mobilitätskultur des Entschleunigungslands beschreibt eine Bedeutung von Beweglichkeit, die eng mit einer individuellen Entscheidung verbunden ist. Mobilität wird hier zu etwas „Bewusstem“, das individuell entschieden werden kann. Dies schließt ebenso wie beim Mobilitätsland mit ein, dass Mobilität reguliert und verändert werden kann. Mobilität ist hier etwas, das mit Auswirkungen für Mensch und Natur verbunden ist, derzeit mit einem hohen Ressourcenaufwand. Mobilität ist nichts Normales, sondern ein gesellschaftliches Privileg, das überlegt eingesetzt und umgesetzt wird.

Diese Bedeutung von Mobilität lässt sich in der bestehenden Literatur teilweise in Perspektiven beobachten, die Mobilität als „Konsum von Distanz“ (Heisserer & Rau 2017) konzeptualisieren und dabei die ressourcenintensive Dimension von Mobilitätspraktiken betonen. Aus dieser Perspektive zeigt sich, dass hier die Modernisierung hin zu zusätzlichem Mobilitätskonsum und einer einhergehenden Steigerung von Mobilität kritisch hinterfragt wird und dafür plädiert wird, generell weniger Konsum von Distanz in Mobilitätskulturen zu bewerkstelligen. Das Entschleunigungsland steht mit seiner stark individualisierten Bedeutung von Mobilität und der selbstbestimmten Regulierung von Mobilität jedoch mit der wissenschaftlichen Ausrichtung auf kollektive Praktiken beim Konsum von Distanz im grundlegenden Kontrast.

Auch bei der Bedeutung von Beweglichkeit im Entschleunigungsland finden sich Anknüpfungspunkte zu einem größeren gesellschaftstheoretischen Rahmen, der sich auf die „Grenzen des Wachstums“ bezieht. Damit wird eine gesamtgesellschaftliche Transformation angesprochen, die die Verknüpfung

von Wirtschaftswachstum und Wohlstand hinterfragt und eine alternative Postwachstumsgesellschaft aufzeigt (siehe zum Beispiel Jackson 2013).

Im Entschleunigungsland soll diese Transformation einerseits mit Hilfe der bewussten individuellen Entscheidung zur Veränderung von Mobilität bewerkstelligt werden. Dies knüpft an gesellschaftliche Entwürfe wie die Stadt der kurzen Wege an, was keine Abkehr von der Individualisierung von Gesellschaften bedeutet, sondern durchaus konform damit ist und ein individualisiertes urbanes Zusammenleben darstellt. Die bewusste Entscheidung für eine alternative mobile Lebensweise und die mögliche Veränderung von Beweglichkeit zeigt sich auch in den gesellschaftlichen Tendenzen, lokale und regionale Mobilitätskulturen zu etablieren, wie nicht-kommerzielles Car-Sharing in (Klein-)Städten (Nitschke 2020a), autofreie Quartiere (Baehler & Rérat 2020) oder auch autofreie Lebensweisen als alternative Mobilitätskulturen (Sattlegger & Rau 2016).

Andererseits ist auch die Veränderung der wirtschaftlichen Ausrichtung für diese Transformation von Bedeutung. Im Entschleunigungsland geht diese einher mit einer bewussten Entscheidung der Automobilindustrie als Unternehmen die Autoproduktion so zu verändern, dass sich diese in den Modernisierungsprozess einfügt. Die (Veränderung der) Automobilproduktion ist im Entschleunigungsland also auch ein wesentlicher Teil des gesellschaftlichen Prozesses.

Das Entschleunigungsland ist konform zu gesellschaftstheoretischen Betrachtungen, die der derzeitigen Beschleunigung von Gesellschaften und Mobilität als „Grundprinzip der Moderne“ (Rosa 1999, S. 414) eine Entschleunigungsalternative entgegensetzen.

„Entschleunigung könnte jedoch interessanterweise auch zu einem neuen sozialen Distinktionsmerkmal werden (...) Tatsächlich hat die Vermehrung von Optionen und Erreichbarkeiten längst eine Lage geschaffen, in der Nicht-Erreichbarkeit, die früher ein Zeichen von Rückständigkeit und Armut war, zum Luxus wird (...) Zeitwohlstand scheint Nichterreichbarkeit und den bewußten Verzicht auf die Realisierung von Optionen vorauszusetzen - was sich nicht jeder leisten kann“ (Rosa 1999, S. 405).

In den Ausführungen von Hartmut Rosa wird deutlich, dass diese Entschleunigung eine kulturelle Vision darstellt, die sich der dominanten Mobilitätskultur entgegenstellt. Im Hinblick auf die Bedeutungen von Mobilität lässt sich dabei feststellen, dass das Entschleunigungsland diametral entgegengesetzt zur dominanten Automobilkultur steht. Dennoch ist Entschleunigung nach wie vor konform mit der Individualisierungs-Perspektive auf Gesellschaften. Die bewusste Entschleunigung ist Teil des Individualisierungsprozesses. Das Entschleunigungsland geht aber von einer ausreichend individualisierten Gesellschaft aus, die selbstbestimmt und bewusst ihre Mobilitätspraktiken sowie ihre wirtschaftliche Ausrichtung verändern muss, um deren negativen Konsequenzen zu minimieren.

Was lässt sich über die gesellschaftliche Rolle von Mobilität in der Zusammenschau der Mobilitätskulturen diskutieren? Es zeigen sich zwar drei verschiedene Bedeutungen von Mobilität als individuelles Grundbedürfnis, Mittel zum kollektiven Zweck und als individuelle Entscheidung. Mobilität dient jedoch in allen drei Mobilitätskulturen dazu, gesellschaftliche Ziele in Richtung Weiterentwicklung und Veränderung zu erreichen. Spinney & Lin (2019) nennen dies einen „Mobility Fix“. Dieser beschreibt das Reparieren eines gesellschaftlichen Problems mit Hilfe von Mobilität. Mobilität stellt also in allen drei Mobilitätskulturen ein gesellschaftliches Großprojekt dar, das auf zwei Ebenen praktiziert wird: auf individueller und kollektiver.

Der Vergleich der drei identifizierten Mobilitätskulturen zeigt divergierende und teilweise konfliktreiche Interpretationen von Mobilität und auch der Automobilproduktion. Die Koexistenz der drei Mobilitätskulturen verdeutlicht aber, dass es Konvergenzen in den Mobilitätskulturen gibt, wozu Mobilität dient.

9.2 Das gesellschaftliche Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“

Durch die in Kapitel 2 vorgenommene analytische Verknüpfung von Produktion und Konsum in Mobilitätskulturen sowie durch die empirische Ausrichtung der Arbeit kann aufgezeigt werden, dass die Automobilproduktion ein Teil des dominanten gesellschaftlichen Modernisierungsprojekts in Autokulturlandschaften ist. Gleichzeitig kann die Frage nach dem Zweck von Mobilität neu und anders beantwortet werden:

Autokulturlandschaften, in denen Autos massenhaft produziert werden und als dominantes Fortbewegungsmittel vorherrschen, haben seit Mitte des 20. Jahrhunderts eine gesellschaftliche Modernisierung hinsichtlich Beschäftigungswachstum, Mobilitätssteigerung und wirtschaftlichem Wachstum ermöglicht. In automobilproduzierenden Regionen wird deshalb nach einer Weiterführung dieses gesellschaftlichen Modernisierungsprojekts in Form einer angepassten Mobilitätskulturlandschaft gesucht, die dies nach wie vor ermöglicht. Die institutionalisierten Zielformulierungen eines Wandels vom „Autoland zum Mobilitätsland“ in Baden-Württemberg und einer „mobilen Zukunft“ in Bayern verdeutlichen, dass hiernach gesucht wird.

Die empirischen Ergebnisse aus Kapitel 4-8 zeigen auf, dass in den untersuchten Autokulturlandschaften vordergründig eine gesellschaftliche Modernisierung verfolgt wird, die mit dem Diskurs der „ökologischen Modernisierung“ konform ist. Es wird also hauptsächlich mit technologischen Erneuerungen (wie z.B. Elektrofahrzeuge, synthetische Kraftstoffe, Ladeinfrastruktur etc.) versucht, existierende Mobilitätskulturlandschaften so weiterzuentwickeln, dass die Produktionsseite (z.B. durch das Bauen von E-Autos) angepasst und der Konsum ohne große Veränderungen ‚ökologisiert‘ und dann weiterverfolgt

werden kann. Diese Tendenz zeigt sich auch in der in Kapitel 2 dargestellten Literatur, die industriepolitische Maßnahmen hinsichtlich der „Modernisierung und Transformation der Automobilindustrie“ (Pichler et al. 2021) beschreibt und auch konfliktreiche Modernisierungspfade in der politischen Initiative „Nationale Plattform Elektromobilität“ in Deutschland aufzeigt (Richter & Haas 2020).

Ähnlich wie bei Richter & Haas (2020) zeigen sich auch in den in dieser Arbeit untersuchten Autokulturlandschaften beobachtbare Konflikte, wenn Prozesse der ökologischen Modernisierung, wie z.B. das Ersetzen der fossil betriebenen Fahrzeuge durch elektrisch betriebene Fahrzeuge, vorgeschlagen werden. Manche Akteure versuchen eine ökologische Modernisierung zu verhindern. Andere sprechen sich dafür aus, das Mobilitätssystem grundlegend zu verändern und über eine ökologische Modernisierung durch Elektroautos weit hinauszugehen (z.B. weniger und kleinere Autos herzustellen). Diese Positionen werden vom Mobilitätsland und auch dem Entschleunigungsland teilweise forciert, werden allerdings im betrachteten Diskurs zur „Zukunft der Automobilindustrie“ weitestgehend marginalisiert.

Anhand des in Kapitel 8 identifizierten Brennpunkts der Beschäftigung im mobilitätskulturellen Konflikt lässt sich weiter diskutieren, welcher Modernisierungsdiskurs hier wirkmächtig ist, wenn selbst die „ökologische Modernisierung“ in Autokulturlandschaften nicht ohne Konflikt bleibt. Denn die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit machen dies offensichtlich: Autokulturlandschaften in Deutschland beinhalten Dimensionen der Produktion und des Konsums *sowie* der Beschäftigung als zentrales Bindeglied zwischen diesen beiden Teilbereichen.

Das umstrittene Modernisierungsprojekt, das hinter den Konflikten um den Antriebswechsel steht, ist nicht nur die Ökologisierung des Mobilitätssystems, sondern die Modernisierung ganzer Mobilitätskulturen. Dies deckt sich mit Ausführungen zum gesellschaftlichen Mobilitätskonflikt von Dörre et al. (2020). Der Diskurs, der hier als Modernisierungsprojekt sichtbar wird, kann als Kultur der „produktiven Mobilisierung“ bezeichnet werden. Das zugrundeliegende Projekt ist die Suche nach einer Mobilitätskulturlandschaft, die drei zentrale Funktionen abdeckt: Mobilitätsprodukte/-dienstleistungen profitabel bereitstellen, die Bevölkerung mit dieser Bereitstellung beschäftigen und die Mobilisierung der Gesellschaft voranzubringen.

Ein Grund für die Marginalisierung von Teilaspekten der ökologischen Modernisierung in Autokulturlandschaften liegt also darin, dass diese Sichtweise auf Transformation mit der Logik der „produktiven Mobilisierung“ bricht, welche bis dato *durch* das individuelle Automobilsein **und** die kollektive Beschäftigung im Automobilbau in Autokulturlandschaften ermöglicht wurde. Das erklärt auch die essentielle Bedeutung individueller Automobilität in Autokulturlandschaften, die weit über konventionelle Erklärungen von individueller Automobilität als Zeichen von Individualisierung hinausgeht. Das Modernisierungsprojekt einer „produktiven Mobilisierung“ wird zwar durch

gesellschaftliche Individualisierungstendenzen gefördert, kann aber mit diesen nicht gleichgesetzt werden. Stattdessen ist hier individuelle Beweglichkeit untrennbar mit einer gesellschaftlich ausgehandelten Anerkennung und Wertschätzung der kollektiven Beschäftigung im Automobilbau verbunden.

Die Relationale Beziehung zwischen individueller Mobilität und kollektiver Mobilität

Bei der in dieser Arbeit dargebotenen Betrachtung des Zusammenhangs zwischen Mobilitätskulturen und Automobilproduktion wird ersichtlich, dass eine konfliktreiche Beziehung zwischen individueller Mobilität *und* kollektiver Mobilität besteht. Vor allem in der Zusammenschau der empirisch beobachtbaren Mobilitätskulturen Autoland und Mobilitätsland wird dies offensichtlich. Doch was bedeutet der Konflikt im Lichte des Modernisierungsprojekts der „produktiven Mobilisierung“?

Wie in Kapitel 2 anhand der bestehenden Literatur zu Automobilismus und Automobilität dargestellt, wird individuelle (Auto)Mobilität als eine bedeutungsvolle Dimension bei der Individualisierung von Gesellschaften diskutiert (siehe z.B. Burkart 1994; Canzler 2000; Kesselring 2019; Rammler 2016). In dieser Arbeit stellt sich jedoch zusätzlich heraus, dass die parallel existierende kollektive Beweglichkeit, beispielsweise materiell manifestiert im Öffentlichen Nah- und Fernverkehr oftmals als bestehende Alternative zur individuellen Automobilität gesehen oder gar gegensätzlich zu Individualisierungstendenzen verortet wird (da z.B. Fahrpläne die Wahlfreiheit und Selbstbestimmung des Individuums beschränken).

Gerade der in dieser Studie aufgedeckte Konflikt lässt das relationale Verhältnis zwischen kollektiver Mobilität und individueller Mobilität im Modernisierungsprojekt deutlich werden. Es sind zwei Prozesse ein und derselben Mobilitätskulturlandschaft. Mobilität dient zwei Bereichen: der Individualisierung von Gesellschaften, aber auch der Kollektivierung von Gesellschaften. Individualisierungstendenzen in bestimmten Bereichen des Lebens und der daran gekoppelte Konsum von Distanz gehen einher mit der Kollektivierung in anderen zentralen Bereichen des Lebens, besonders im Hinblick auf Beschäftigung. Am Beispiel der Automobilproduktion als Teil von Mobilitätskulturen wird klar, dass eine kulturräumliche Kollektivierung der Beschäftigung im Automobilsektor nötig wird, um eine Individualisierung, repräsentiert im Autofahren, zu gewährleisten. Mit Kollektivierung ist hier das Gegenstück zur Individualisierung von Gesellschaften gemeint, das im Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ genauso wichtig ist.

„Doch je mehr es im Zuge der Massenmotorisierung zur Wirklichkeit geworden ist, desto unabweichlicher färben sich die Unabhängigkeitswünsche langsam um: sich die Augen reibend, entdeckt man hinter der gewonnenen Unabhängigkeit eine neue Form von Abhängigkeit.“

Schließlich hängen all diese Unabhängigkeitsmaschinen an Straßen und Stromleitungen, Pipelines und Funkstrahlen, die ihrerseits jeden einzelnen mit vielerlei Fäden an Industrien, Kraftwerke, Bohrtürme und Sendeanstalten binden. Versorgungsnetze und Produktionsapparate müssen aufgeboten werden, um uns ein Stück mehr Freiheit im privaten Winkel zu verschaffen: eine abhängige Unabhängigkeit, so paradox das klingt“ (Sachs 1984, S. 121)

Mit dem wachsenden Anstieg der individuellen Mobilität entsteht also zeitgleich ein kultureller Zwang, Autos zu bauen und Infrastruktur wie Straßen, Kreuzungen, Parkflächen, Tankstellen, Signalanlagen und Beschilderung bereitzustellen, um diese Form von Mobilität zu ermöglichen. Die Automobilproduktion repräsentiert hier einen wichtigen Teilbereich, der diese „abhängige Unabhängigkeit“ (Sachs 1984) verdeutlicht. Diese Dialektik wird auch in Bezug auf das mobilities-Paradigma augenscheinlich und ist für die weitere Diskussion der „produktiven Mobilisierung“ hilfreich. So verweisen Hannam et al. (2006) auf das dialektische Verhältnis zwischen Mobilitäten und *moorings* (d.h. von Orten und Möglichkeiten des Ein- und Anhaltens und damit der temporären Immobilität) und stellen klar:

“Mobilitäten können nicht beschrieben werden, ohne die notwendigen räumlichen, infrastrukturellen und institutionellen Ankerplätze zu berücksichtigen, die Mobilitäten konfigurieren und ermöglichen“ (Hannam et al. 2006, S. 3, Übersetzung M.M.).

Mobilitäten benötigen also relativ stabile Ankerplätze in Form von materialisierten Immobilitäten, die mit diesen in Beziehung stehen und diese ermöglichen. Adey (2006) spricht vom relationalen Verhältnis zwischen Mobilitäten und Immobilitäten und zeigt dieses Verhältnis anhand eines Flughafen-Terminals. Beispiele von Immobilitäten sind auch Infrastrukturen wie z.B. Parkmöglichkeiten, Autobahnanschlüsse, Bahnhöfe oder Autowerkstätten (siehe hierzu z.B. Tuvikene 2014). Aber auch der Wohnort von Personen steht im relationalen Verhältnis zu spezifischen Mobilitäten (siehe z.B. Scheiner & Holz-Rau 2007). Immobilitäten verdeutlichen hier, dass dadurch spezifische Mobilitäten ermöglicht werden, aber man zeitgleich zu bestimmten Mobilitäten gezwungen wird (z.B. wenn es keinen Bahnhof gibt).

Die Automobilproduktion stellt einen Teilbereich dieser Immobilitäten dar und das herausgestellte dialektische Verhältnis zwischen Individualisierung und Kollektivierung lässt sich insofern weiter diskutieren, dass eine „produktive Mobilisierung“ nur durch Immobilitäten und Kollektivierungstendenzen funktionieren. Die Mobilitäten und Immobilitäten repräsentieren dabei das dialektische Zusammenspiel zwischen dem selbstbestimmten Mobilsein und den kulturellen Zwängen, z.B. dem Autobauen im dominanten Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“. Diese Zwänge werden aber aufgrund der Normalität des hohen gesellschaftlichen (als auch wissenschaftlichen) Stellenwerts selbstbestimmter (auto)mobiler Bürger*innen oft nicht mehr wahrgenommen (Cass & Manderscheid

2010). Mit Hilfe der in dieser Arbeit angebotenen empirischen Einblicke in die zentrale Rolle regionaler Automobilproduktion in der (Re)Produktion von Mobilitätskulturen in Süddeutschland lassen sich diese oftmals unsichtbaren Immobilitäten, die sich hinter den Modernisierungsbestrebungen mit Hilfe individueller Mobilität verbergen, explizit weiter diskutieren. Zudem wird deutlich, *wie* die Immobilität der Automobilproduktion alltäglich *funktioniert* und welche Rolle die Beschäftigung in der „produktiven Mobilisierung“ einnimmt.

Die gesellschaftliche Rolle der Autoproduktion als Form von Verankerung und Immobilität

Die „produktive Mobilisierung“ mit dem Automobil geht einher mit negativen Konsequenzen wie verkehrliche Auswirkungen, soziale Ungleichheiten beim Zugang zu Mobilität und auch klimawirksamen Emissionen aufgrund des derzeitigen Autofahrens und des Autobauens.

Interessanterweise zeigt die vorliegende Arbeit, dass alle drei Mobilitätskulturen diese negativen Konsequenzen vor Ort wahrnehmen und auch hin zu einer klimafreundlichen Mobilität verändern möchten. Aber eine weitere Dimension der „produktiven Mobilisierung“ in den Autokulturlandschaften ist die (positive wie auch negative) Konsequenz, dass eine individuelle Mobilisierung mit Hilfe eines industriell hergestellten Produkts direkt möglich ist. Das hergestellte Auto kann prinzipiell nach der Produktion direkt zum Autofahren hergenommen werden.²³ Zusätzlich kann das hergestellte Produkt und damit das Autofahren auch noch exportiert werden. Die Mobilisierung muss also nicht in den Regionen fortgeführt werden. Das Autofahren erfährt hier eine regionale Entfremdung vom Autobauen vor Ort, die kulturelle Beziehung und der Zwang zum Autobauen bleiben jedoch bestehen. Diese mögliche regionale Entfremdung des Autofahrens vom Autobauen vor Ort kann einerseits an der Konvergenz der drei Mobilitätskulturen beobachtet werden, dass die verkehrlichen Auswirkungen der Automobilnutzung in den Autokulturlandschaften kollektiv reduziert werden müssen. Andererseits tritt die relationale Beziehung zwischen individueller Mobilität und kollektiver Mobilität nach wie vor im kulturellen Konflikt zu Tage, wenn die regionalen Probleme der Individuellen Mobilisierung mit dem Automobil zum Anlass genommen werden auch die kollektive Beschäftigung mit der Automobilproduktion zu verändern. Denn das Autofahren und die kollektive Mobilisierung der Bevölkerung für das Autobauen erzeugt Risiken und Nebenwirkungen, z.B. in Form von negativen verkehrlichen Auswirkungen in den Regionen (z.B. hohes Stauaufkommen in München und Stuttgart, Feinstaub- und Lärmbelastung). Die (meist als positiv angesehenen) Auswirkungen des Autobauens repräsentiert sich in hohen Beschäftigungszahlen. Hier offenbart sich jedoch der mobilitätskulturelle Konflikt, wie mit diesen Konsequenzen umgegangen wird.

²³ Zwischenschritte wie das Kaufen eines Autos, die Versicherung eines Autos, das Tanken eines Autos etc. werden hier ausgeblendet, denn es geht um die bedeutungsvolle Beziehung zwischen Autobauen und Autofahren.

Aus der Perspektive des Mobilitätslands und des Entschleunigungslands werden aus den regionalen verkehrlichen Auswirkungen Veränderungen der kollektiven Mobilisierung vorgeschlagen. Das heißt, Problematiken wie Feinstaub und begrenzter Platz in den Städten werden als Argument dafür genutzt, nur noch elektrisch betriebene Fahrzeuge herzustellen und die Ausrichtung der kollektiven Mobilisierung grundlegend an anderen Zielen und Produkten auszurichten. Das Mobilitätsland repräsentiert dabei eine Mobilitätskultur, die seine kollektive Mobilisierung auf die Beschäftigung mit der Bereitstellung von kollektiver Mobilität ausgelegt hat, z.B. durch die Bereitstellung von öffentlichem Nah- und Fernverkehr.

Das Entschleunigungsland verdeutlicht hingegen eine Mobilitätskultur, die ihre kollektive Mobilisierung auch *außerhalb* der Bereitstellung von individueller Automobilität oder einer kollektiven Mobilität haben. Dabei fokussiert das Entschleunigungsland auf eine Mobilisierung, die zielführend für das Erreichen der Klimaziele oder den Ressourcenschutz ist. Dies impliziert eine grundlegende Veränderung sowohl der kollektiven als auch der individuellen Mobilisierung in den Autokulturlandschaften. Ein Beispiel wäre hier, dass das Entschleunigungsland die kollektive Mobilisierung auf eine Diversifizierung der Beschäftigung in der Automobilproduktion in den Bereich der erneuerbaren Energien vorschlägt und eine Verringerung der Produktion von Automobilen *per se*. Die individuelle Mobilisierung wird hier auch nicht an einer individuellen Mobilität festgemacht, sondern an einer selbstbestimmten Entschleunigung, die sich verschieden realisieren lässt, z.B. mit Bahnfahrten oder dem Fahrrad etc., unabhängig von dem zeitlichen Aufwand, sondern abhängig vom individuellen Ressourcenaufwand.

Doch wie lässt sich nun diese regionale Entfremdung von der individuellen Automobilität und die zeitgleiche kulturelle Bindung an die Automobilproduktion diskutieren? Welche Dimension wurde bisher außer Acht gelassen, damit verstanden werden kann, warum die kollektive Mobilisierung für die Herstellung von Automobilen nach wie vor dominant ist?

Beschäftigung als Teil der aktiven Infrastrukturen von Mobilitätskulturen

Die vorliegende Arbeit hat aufgezeigt, dass das Thema Beschäftigung ein beobachtbarer Brennpunkt in den Konflikten zwischen den drei Mobilitätskulturen im Diskurs der Transformation der Automobilindustrie darstellt. Für die weitere Diskussion lohnt es sich deshalb, die kulturelle Bindung der Autokulturlandschaften an die alltägliche Beschäftigung mit der Automobilproduktion selbst in den Blick zu nehmen. Die Beschäftigung wird hier nicht als bloße industrielle Arbeit gesehen, sondern als Teil des Modernisierungsprojekts und zur Beantwortung der Frage, wozu Mobilität in Autokulturlandschaften dient.

Denn die Automobilproduktion zeigt auch das soziale Verhältnis zu Mobilität auf, dass es möglich ist „handwerklich“ bzw. industriell individuelle Mobilität zu erzeugen. Die Automobilproduktion repräsentiert hier, dass mit einer „industriellen Lösung“ einem gesellschaftlichen Problem begegnet werden kann. Der Herstellung von Personenzügen beispielsweise kann diese Bedeutung zwar funktionell genauso zugeschrieben werden, jedoch unterscheidet sich dies davon, dass ein Auto *kollektiv hergestellt* und *individuell genutzt* und auch *besessen* werden kann – also der individuellen Mobilisierung direkt dient.

Die Herstellung von Automobilen repräsentiert damit ein soziales Verhältnis in den Regionen, dass individuelle Beweglichkeit in kollektiver Beschäftigung profitabel hergestellt werden kann. Die Herstellung von Automobilen stellt also nicht nur *irgendeine* Arbeit dar, es ist eine wertvolle *individuell mobilisierende* Arbeit. Aus kollektiver Beschäftigung mit der Herstellung von Automobilen entsteht damit eine Inwertsetzung dieser Beschäftigung in Autokulturlandschaften. Im Umkehrschluss und dem relationalen Verhältnis folgend heißt dies auch, dass hiermit eine Inwertsetzung der individuellen Beweglichkeit durch die Möglichkeit der kollektiven Beschäftigung auftritt.

Die kollektive Beschäftigung heißt dabei nicht, dass jede*r in der Automobilindustrie direkt arbeiten muss, um die gesellschaftliche Bedeutung dieser Beschäftigung in Mobilitätskulturen zu reproduzieren. Es ist eine kulturelle Arbeit am Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ einer Gesellschaft. Die Arbeit in der Automobilproduktion steht also symbolisch dafür, dass das Modernisierungsprojekt nach wie vor funktioniert und als erhaltenswert angesehen wird, auch von Bevölkerungsteilen, die selbst gar nicht in der Automobilproduktion arbeiten. Dies zeigt sich im empirischen Material dieser Arbeit, wenn im Autoland der metaphorische Glaube an die Automobilindustrie im Zentrum für die Weiterentwicklung der Mobilität der Zukunft steht. Oder auch im Entschleunigungsland die Automobilindustrie als Repräsentation eines gesellschaftlichen Projekts zum Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg in Verbindung gebracht wird und daraus Verantwortlichkeiten für die entstandenen Konsequenzen für Mensch und Natur der Automobilproduktion zugeschrieben werden.

Hiermit lässt sich eine der Divergenzen zwischen den Mobilitätskulturen verstehen. Mit einer Veränderung der Beschäftigung hin zu einer anderen Arbeit im Mobilitätssektor (z.B. das Arbeiten bei einem Verkehrsverbund oder die Herstellung von Bussen) fehlt die Dimension, dass mit kollektiver Beschäftigung das Produkt für individuelle Mobilität hergestellt wird. Es wird hier mit kollektiver Beschäftigung kollektive Beweglichkeit ermöglicht. Hier wird das dominante soziale Verhältnis des Autolands, dass direkte Arbeit an der Individualisierung geleistet wird zwar nicht mehr bedient, das soziale Verhältnis mit Beschäftigung eine gesellschaftliche Beweglichkeit zu ermöglichen, also einer mobilisierenden Arbeit nachzugehen, ist jedoch immer noch gegeben.

Bei einer Beschäftigung in einem anderen Bereich außerhalb der Mobilitätsbranche im engeren Sinne, wie im Entschleunigungsland zu beobachten, sind beide Dimensionen der direkt „mobilisierenden“ Arbeit nicht mehr gegeben. Es fehlt das soziale Verhältnis, dass Beweglichkeit direkt ermöglicht wird. Es fehlt zudem das soziale Verhältnis, dass Arbeit an der Individualisierung durch individuelle Mobilität geleistet wird. Es wird nicht mehr verkehrlich oder auch räumlich ersichtlich, dass sich hier mit der Ermöglichung von individueller Beweglichkeit beschäftigt wird. Dies wird oftmals als Vorschrift, Bevormundung der individuellen Wahlmöglichkeit und *als gesellschaftlicher Rückschritt* hinsichtlich Individualisierungsbestrebungen gesehen.

Die Automobilproduktion stellt damit einen Teilbereich der alltäglich aktiv (re)produzierten Infrastruktur des mobilen Modernisierungsprojekts dar. Es ist eine der Infrastrukturen, ein Teilbereich der vorher angesprochenen Immobilitäten von automobilen Gesellschaften, die nicht nur materialisiert im Form von Produktionsstätten in den Kulturräumen zu beobachten ist oder vergleichbar mit dem materialisierten Straßennetz in den Kulturräumen ist. Die Beschäftigung bringt die Automobilproduktion und damit die Immobilitäten in das Zentrum des alltäglichen Modernisierungsprojekts in Mobilitätskulturlandschaften. Es verleiht der Praktik der Herstellung von individueller Mobilität einen zusätzlichen gesellschaftlichen Sinn. Es beschäftigt und ist für die Kulturräume produktiv. Damit wird die Automobilproduktion zum zentralen Element der Autokulturlandschaften und liefert eine Erklärung dafür, warum individuelle Mobilität aus Sicht des Autolands nicht reguliert werden sollte. Die bedeutungsvollen Konsequenzen der Immobilität, hier die Beschäftigung in der Automobilproduktion, stellt einen gewichtigen kulturellen Grund dar, warum individuelle Mobilität mit dem Auto aufrechterhalten werden soll und warum automobilzentrierte Mobilitätskulturen so persistent sind.

Dies widerspricht der vorherrschenden Ansicht, dass sich die Stabilität der Automobilität primär mit der Bedeutung der Freiheit durch das Autofahren, und dem Auto als Kulturgut erklären lässt. Es ist genauso der kulturelle Zwang im Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ mit (individueller) Mobilität eine kollektive Beschäftigung ermöglichen zu können. Man kann hierbei soweit gehen, dass die Bedeutungen der praktizierten Immobilitäten (z.B. das Autobauen) der eigentliche Grund für die Reproduktion der Automobilität sind.

9.3 Die kulturelle Bedeutung der Immobilitäten in Autokulturlandschaften

Mobilität in Autokulturlandschaften dient primär dazu, Bedeutungen der praktizierten Immobilitäten zu reproduzieren. Das klingt zunächst paradox. Doch ausgehend von der angesprochenen bedeutungsvollen Beschäftigung in der Mobilitätsbranche, welche eine *Konsequenz der Automobilproduktion* als Immobilität ist, lässt sich diskutieren, inwiefern die Abhängigkeiten und kulturellen Zwänge, die durch Mobilitäten entstehen, genauso bedeutungsvoll sind. Die Abhängigkeit, dass man mit der industriellen

Herstellung von Autos und der Bereitstellung von individueller Mobilität so viele Menschen beschäftigen kann, ist das, was in alternativen Mobilitätskulturen wie dem Mobilitätsland genauso als erhaltenswert angesehen wird. Die Konsequenzen der Immobilität sollen also reproduziert werden.

Was macht also die Persistenz der Automobilität in Autokulturlandschaften aus? Nicht die Freiheit durch das Autofahren, sondern der kulturelle Zwang mit Mobilität kollektive Beschäftigung zu erzeugen, wirkt stabilisierend in den Autokulturlandschaften. Denn das Modernisierungsprojekt einer „produktiven Mobilisierung“ ist nur so lange sinnvoll wie mit Mobilität auch Beschäftigung gewährleistet wird.

Der Konflikt um die Regulierung individueller Automobilität (z.B. durch Fahrverbote oder die Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs) macht dies deutlich. Denn einerseits nimmt eine Einschränkung des Autofahrens eine räumliche Regulierung der individuellen Mobilität vor, aber andererseits auch eine soziale Regulierung der Autokulturlandschaft. Diese Einschränkungen haben eine kulturelle Bedeutung für das Auto und das Autofahren. Fahrverbote bedeuten hierbei einerseits, dass Autofahren nicht mehr uneingeschränkt möglich ist aufgrund der damit verbundenen negativen Auswirkungen. Es hat aber ebenso eine kulturelle Bedeutung für die Automobilproduktion und damit die Autokulturlandschaften in ihrer Gesamtheit. Es bedeutet auch, dass die strategische Ausrichtung der Automobilhersteller auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren nicht mehr zeitgemäß ist und die Automobilproduktion nicht uneingeschränkt modern ist. Eine Restriktion des Autofahrens entzieht also auch der Beschäftigung in der Automobilproduktion die soziale Legitimation. Die Herstellung von Verbrenner-Autos in den Regionen wird mit Fahrverboten gesellschaftlich weniger nützlich und auch die Beschäftigung ist davon betroffen.

Aus der in Kapitel 2 ausgeführten expliziten Berücksichtigung produktionsorientierter Praktiken in der theoretischen Konstruktion von Mobilitätskulturen resultiert eine Erweiterung des Automobilismus hin zu einer vorherrschenden automobilen Lebensweise, in der die Automobilindustrie einen expliziten Teil dieses automobilen Gesellschaftsentwurfs darstellt (Canzler & Knie 2021). Damit lassen sich mobilitätsbezogene politische Konflikte in Deutschland aus zwei Blickwinkeln betrachten. Beispielsweise wird eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf deutschen Autobahnen seit Jahren heftig und kontrovers diskutiert und trotz eindeutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen, dass dies zur Erreichung des Klimaschutzzieles für den Verkehr in Deutschland ohne nennenswerte Mehrkosten beitragen könnte und darüber hinaus Lärm- und Schadstoffemissionen gesenkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden, bis heute nicht umgesetzt (siehe beispielsweise Umweltbundesamt 2020). Aus einer Perspektive der Automobilität begründet Manderscheid (2021) diese gesellschaftspolitische Auseinandersetzung mit den Verknüpfungen von Automobilität mit Diskursen der Individualität und

Freiheit, die in diesen Konflikten reproduziert werden, wodurch eine „hochgradig emotionale Bedeutungsebene des Autos tangiert wird“ (Manderscheid 2021, S. 425).

Eine mobilitätskulturelle Sichtweise auf die Bedeutung der Automobilproduktion für Mobilitätskulturen erkennt eine weitere Dimension des mobilitätskulturellen Problems. Ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen tangiert nicht nur die Bedeutungsebene des Autos, sondern auch der Automobilproduktion als Teil deutscher Mobilitätskulturen. Die Produktion von Fahrzeugen und Motoren, die hohe Geschwindigkeiten mit hohem Komfort erreichen können, wäre hiermit für den alltäglichen Gebrauch nicht mehr zu rechtfertigen. Die kulturelle Dimension der deutschen Automobilproduktion und der Hersteller von Premium-Fahrzeugen „Autobahn getestet“ wird ebenso zur Disposition gestellt.

Die deutsche Automobilkultur mit all ihren Ambivalenzen bedarf also einer kulturellen Betrachtung der Produktion und des Konsums von Mobilität, um gesellschaftliche Mobilitätsphänomene (z.B. das immer noch nicht eingeführte Tempolimit) theoretisch adäquat beleuchten zu können. Damit wird es möglich, die „chamäleonartige Fähigkeit von Pro-Auto Argumenten“ (Mattioli et al. 2020, S. 14) kulturell besser zu verstehen und diesen entgegen zu können.

Aber genauso muss die Beschäftigung im mobilitätskulturellen Konflikt explizit berücksichtigt werden. Die Beschäftigung stellt ein bedeutungsvolles Bindeglied zwischen den konfliktreichen Mobilitätskulturen dar und hält Diskurse oftmals trotz teils gegensätzlicher Positionen zusammen. Die Beschäftigung in Mobilitätskulturen kann dahingehend als wirkmächtig angesehen werden, dass sie alle Mobilitätskulturen in automobilproduzierenden Regionen betrifft und bedeutungsvoll sowohl für Veränderungen der Mobilitätsproduktion als auch des Mobilitätskonsums im selben Maße ist. Die bedeutungsvolle Beschäftigung *entscheidet* im Diskurs, ob alternative Mobilitätskulturen dominant werden können und politisch akzeptiert werden. Die Dimension der Beschäftigung ist damit keine externe Größe, sondern eng verwoben mit dem Modernisierungsprojekt von Mobilitätskulturen in automobilproduzierenden Regionen.

In bestehender sozialwissenschaftlicher Literatur zu Transformationen von Lebensweisen wird immer wieder auf das sogenannte „jobs versus environment“-Dilemma hingewiesen, das ein Hindernis in Veränderungen von nicht-nachhaltigen Produktionsweisen hin zu umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Praktiken darstellt (siehe zum Beispiel Rähzel & Uzzell 2011). Ein prominentes argumentatives Beispiel aus dem in dieser Arbeit betrachteten Diskurs wäre hier, dass eine Veränderung der Antriebstechnologie von Verbrennungsmotoren auf Elektromotoren, Jobs kostet. Damit ist an dieser Stelle zunächst unerheblich, ob Elektromobilität und das Betreiben eines Autos mit einem Elektromotor umweltverträglicher ist. Der relevante Aspekt ist hier, dass dies eben nicht nur ein „jobs versus environment“-Dilemma auf der Produktionsseite darstellt. In Autokulturlandschaften ist Beschäftigung

ein Teil der gesamten Mobilitätskultur und eine mobilitätskulturelle Veränderung im Konsumverhalten beispielsweise von individueller Automobilität hin zu geteilter Elektromobilität induziert beschäftigungspolitische Abwägungen, womit hier ein „jobs versus mobility cultures“-Dilemma beobachtbar wird.

Damit lässt sich verstehen, warum im Diskurs zur Zukunft der Automobilindustrie zwar die Suche nach neuen Mobilitätsdienstleistungen und ein veränderter Konsum von Mobilität in den Regionen teilweise akzeptiert wird, jedoch Strategien wie das Verringern von Mobilität aber auch der Anzahl der produzierten Fahrzeuge marginalisiert werden.

*„Im Kern handelt es sich bei den beschriebenen marktförmigen und technologiefixierten Strategien einer „Ökologisierung“ der Automobilität also um den Versuch, die imperiale Lebensweise durch die selektive ökologische Modernisierung einer ihrer zentralen Bereiche auf Dauer zu stellen. Die entscheidenden Fragen – wie ließen sich Verkehrswege vermeiden beziehungsweise verkürzen, und wie können die wirklich nötigen Verkehrswege möglichst sozial- und umweltverträglich zurückgelegt werden? – werden in der vorherrschenden Debatte über eine „Mobilitätswende“ kaum gestellt. Dies ist insofern nicht verwunderlich, als sie sich weder durch Ökoeffizienz noch durch Ökoeffektivität beantworten ließen. Ihr Beantwortung würde es vielmehr erfordern, Fragen der Mobilität in einem breiteren gesellschaftlichen Kontext und unter **Suffizienz**-gesichtspunkten zu thematisieren (...). Hier aber würde es ans Eingemachte der imperialen Lebensweise und der ihr zugrunde liegenden sozialen Verhältnisse und Subjektivierungsformen gehen“ (Brand & Wissen 2017, S. 145 f. , Hervorhebung im Originaltext)*

Anknüpfend an Brand & Wissen (2017) lässt sich der Diskurs der „produktiven Mobilisierung“ als eine Ausprägung der imperialen Lebensweise sehen. Mit dem Ansatz der Mobilitätskulturen, der Produktion und Konsum von Mobilität gleichermaßen berücksichtigt, ist nicht nur eine kritische Beschreibung und Problematisierung von derzeitigen mobilen Lebensweisen möglich. Er ist auch sinnvoll, um einen Denkanstoß zu geben, der „Suffizienz-Gesichtspunkte“ berücksichtigt und sich an das „Eingemachte der imperialen Lebensweise“ wagt.

9.4 Denkanstoß für Nachhaltige Mobilitätskulturen: Immobilitäten im Fokus

Wie kann also die Frage nach der gesellschaftlichen Funktion von Mobilität anders als bisher beantwortet werden, um eine ‚echte‘ Transformation vorherrschender mobilen Lebensweisen zu fördern und den Pfad der gesellschaftlichen Modernisierung ausgelegt auf individuelle Automobilität zu verlassen? Welchen alternativen Denkansatz gibt es, der die oben geführte Diskussion aufgreift?

Ein wichtiger erster Schritt wäre es, die bedeutungsvollen Aspekte des Alltags, die an der Reproduktion von Mobilitätskulturlandschaften maßgeblich beteiligt sind, auch verstärkt in den Fokus mobilitätskultureller Forschung bzw. öffentlicher Debatten zu nehmen. Wie in dieser Arbeit aufgezeigt, sind tiefliegende Bedeutungen, wie (individuelle) Mobilität als Garant für Beschäftigung in Autokulturlandschaften durchaus gewichtig in der Beantwortung der Frage nach dem Zweck von Mobilität.

Diese Arbeit hat zudem gezeigt, dass Alternativen zur dominanten Autokultur existieren, diese jedoch dahingehend konvergieren, dass Mobilität als wichtiges und sinnvolles Werkzeug zur Lösung gesellschaftlicher Problemlagen angesehen wird. Zu den Problemlagen zählen hier z.B. verkehrliche Auswirkungen der Automobilität (Emissionen, Platzverbrauch, Verkehrstote, Unerreichbarkeit von Gebieten ohne Auto), ökologische Herausforderungen wie z.B. wachsender Ressourcenverbrauch und Klimawandel, aber auch soziale Ungleichheit und Exklusion. Mit anderen Worten wird Mobilität im gesellschaftlichen Modernisierungsprojekt nach wie vor eine zentrale Rolle zugeschrieben.

Die naheliegende Frage ist: wieso sollen gesellschaftliche Probleme mit Mobilität repariert werden, wenn gerade die Konsequenzen der derzeit auf Beschleunigung und Wachstum von Beweglichkeit ausgerichteten Gesellschaft für eine Vielzahl dieser Problemlagen (mit)verantwortlich sind?

Um echte Alternativen zu den aktuell beobachtbaren Mobilitätskulturen zu schaffen, müsste diese Fokussierung auf Mobilität als etwas prinzipiell Positives und stetig Wachsendes gedanklich überwunden werden. Das betrifft auch viele sozialwissenschaftliche Debatten zum Thema Mobilität, in denen diese positiv konnotierte Perspektive auf Mobilität nach wie vor dominant ist. Und das obwohl eine konzeptionell dialektisch gedachte Beziehung zwischen Mobilitäten und Immobilitäten bereits vorliegt, beispielsweise in der Forschungsperspektive des ‚mobilities‘-Paradigmas (siehe Hannam et al. 2006). Dass Mobilitäten und Immobilitäten relational sind ist einleuchtend und zeigt sich direkt in der vorliegenden Arbeit. Es braucht Unbeweglichkeiten (z.B. Straßeninfrastruktur), um Beweglichkeit zu ermöglichen (z.B. in die Arbeit zu pendeln). Aber der Knackpunkt ist hier, dass Mobilität meist im Vordergrund bei der Frage steht, was gesellschaftlich ermöglicht werden soll. Dies zeigt sich schon rein begrifflich, dass beispielsweise „nachhaltige Mobilität“ (Banister 2008) erreicht werden soll. Aber ist Nachhaltigkeit und eine Klimawandelanpassung zu erreichen, wenn Mobilität in der dialektischen Beziehung an erster Stelle steht?

Ein radikal anderer Denkansatz wäre hier folgender: was, wenn Mobilität weniger bedeutsam und Formen der Immobilität in den Fokus zukünftiger Mobilitätskulturlandschaften rücken würden? Wobei hier Immobilität nicht als Zwang oder Gegensatz zur selbstbestimmten Mobilität verstanden werden sollte, sondern als freiwilliger bzw. geförderter Verzicht auf Mobilität zum Zweck der Erhöhung der

Lebensqualität sowie zur Verringerung gesellschaftlicher und ökologischer Probleme (vgl. auch aktuelle Debatten um Suffizienz bzw. gesellschaftliche Ober- und Untergrenzen des Konsums (Fuchs et al. 2021)). Immobilität kann also genauso wie Mobilität als Freiheit aber auch als Zwang gesehen werden. Sowohl Mobilitäten als auch Immobilitäten sind ambivalent, werden gleichermaßen alltäglich praktiziert und sind daher aktiv an der kulturellen (Re)Produktion von Mobilitätskulturen beteiligt.

Das Gedankenexperiment eines auf sozial verträglicher und ökologisch sinnvoller Immobilität basierenden Modernisierungsprojekts dient dazu, einen analytischen Kontrapunkt zu Mobilitätskulturen zu ermöglichen, welche die Steigerung bzw. qualitative Veränderung von Mobilität als ‚Konsum von Distanz‘ im Fokus haben (Heisserer & Rau 2017). Eine Modernisierung von Mobilitätskulturen, die auf Immobilitäten im Alltag fokussiert ist, priorisiert also die Reduktion des Konsums von Distanz. Hiermit findet ein gedanklicher Anschluss an Forschung zu nachhaltigem Konsum und Suffizienz statt. Diese zeigt auf, dass eine bloße Veränderung des Konsums nicht ausreicht. Für eine „starke Nachhaltigkeit“ werden Maßnahmen zur Reduktion des Konsums inklusive daran ausgerichtete grundlegende Veränderungen der Infrastrukturen benötigt (Fuchs & Lorek 2005; Lorek & Fuchs 2013; 2019). Kesselring et al. (2021) formulieren diese „neue Mobilitätskultur“ folgendermaßen:

“Long story short: this new mobility culture prioritizes shorter distances, active mobility and regional mobility and logistic patterns. At the end of the day, this also means: less travel and less consumption of distance. In other words: increases in efficiency will not do the whole job; sustainable mobility with significant changes in mobility behaviour can only be reached when sufficiency approaches become everyday practice“ (Kesselring et al. 2021, S. 3).

Ein Hauptargument für ein auf die Reduktion von Mobilität und ein Recht auf Immobilität ausgerichtetes alternatives Modernisierungsprojekt (Cass & Manderscheid 2010) liegt darin, dass damit eine ‚echte‘ Veränderung der mobilen Lebensweisen jenseits der ‚Verkehrswende‘ ermöglicht werden könnte, nicht nur im Konsumbereich, sondern auch im Produktionsbereich. Beispielsweise schließt dies auch eine veränderte Ausrichtung der wirtschaftlichen Produktionsprozesse auf geringere Distanzen mit ein.

Mit diesem gedanklichen Experiment wird nicht der „mobility fix“ (Spinney 2016; Spinney & Lin 2019) einer Gesellschaft in den Mittelpunkt gestellt, sondern ein „immobility fix“ denkbar. Dieser umfasst das Reparieren von bestehenden Immobilitäten (z.B. der Zwang von Geringverdiener*innen in Wohnungen an vielbefahrenen Straßen zu wohnen), das Reparieren durch Immobilitäten (z.B. die Möglichkeit von zuhause zu arbeiten, Nicht-Pendeln, Nicht-Reisen) und eine metaphorische Ausrichtung von Mobilitätskulturen an Immobilitäten, um den Konsum von Distanz zu reduzieren. Unbeweglichkeit wäre hier nicht mehr negativ behaftet, sondern eine legitime Option. Durch einen „immobility fix“ wird

also das soziale Kapital der Unbeweglichkeit für Gesellschaften in den Vordergrund gestellt. Ferreira et al. (2017) sprechen hier von „Immotilität“ in Anlehnung an „Motilität“ als soziales Kapital, um beweglich zu sein (Kaufmann et al. 2004). Immotilität wird hier zu einem Potential für Gesellschaften, um widerstandsfähiger und nachhaltiger zu werden. Es verweist zugleich auf verbundene soziale Ungleichheiten bei der Verteilung von Immobilität und die Möglichkeit sowie dem Zwang zur Unbeweglichkeit von Gesellschaften.

Das heißt, dass Immobilitätskulturen es explizit ermöglichen würden Unbeweglichkeit zu praktizieren. Dies geht einher mit einer institutionalisierten Ausrichtung auf Immobilitäten im Konsum aber auch in der Produktion von Distanz. Die Reduktion von Distanz wäre damit Teil des mobilen Alltags genauso wie eine hierzu benötigte (angepasste) Infrastruktur. Die Option der Unbeweglichkeit würde sich auch im Raum widerspiegeln, der auf die Reduktion von Distanz ausgelegt ist. Das heißt zum Beispiel, dass auch in ländlichen Regionen ein Recht darauf bestehen würde, für Bedarfe des täglichen Lebens nicht erst in die Stadt fahren zu müssen. Hierfür müssten eventuell auch politische Rahmenbedingungen und Infrastrukturveränderungen vorgenommen werden (ähnlich zur „Landarztprämie“, um die ärztliche Versorgung für oftmals immobile Personen in ländlichen Gebieten zu gewährleisten). Dies zeigt, dass mit einem Fokus auf Immobilitäten sich nicht nur der Konsum von Distanz ändern würde, sondern grundlegende Veränderungen der Lebensweise denkbar werden.

Vor allem in Zeiten einer globalen Pandemie und einer staatlich erzwungenen Immobilisierung der Bevölkerung mittels Lockdown-Verordnungen und nach wie vor erschwelter Beweglichkeit oder erzwungener Unbeweglichkeit (z.B. bei physischen Mobilitäten in bestimmte Hochrisikogebiete) fällt es schwer Immobilität als Freiheit zu beschreiben. Fühlt sich diese Unbeweglichkeit in manchen Fällen vielleicht ja schon fast wie eine Art neue Normalität an (z.B. für Familien, wenn gemeinsam Abendbrot gegessen werden kann und Elternteile nicht wochenlang auf Berufsreise sind)?

Die Möglichkeit einer alternativen Modernisierung, in der Mobilität nicht das Mittel der Wahl darstellt, ist der Bevölkerung und dem Staat seit der pandemischen Situation durchaus vertraut. Denn das Modernisierungsprojekt wurde in kürzester Zeit umgestellt, wobei die Reduktion von Beweglichkeit und der Umgang mit Unbeweglichkeit im Alltag im Mittelpunkt stehen.

“But in the light of COVID-19, the quiet and slow city, the immobility, allows speculation as to whether this might entail opportunities for learning and listening to other alternatives where cultural change is a pathway toward sustainable mobility” (Freudental-Pedersen & Kesselring 2020, S. 9).

Die hier angesprochene Möglichkeit zum kulturellen Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität, wird mit der alternativen gesellschaftlichen Ausrichtung und Anpassung an Immobilitäten verknüpft. Denn

der gesamte Alltag einer dominant auf Mobilitätswachstum ausgerichteten Gesellschaft wurde verändert. Und zeitgleich wurde aufgezeigt, dass Immobilitäten schon längst Teil der Gesellschaften sind. Insgesamt kann die erlebte pandemische Ausnahmesituation dazu genutzt werden, die Vor- und Nachteile von Immobilität aufzuzeigen.

Aktuelle Spekulationen bezüglich der Langzeitwirkungen der Pandemie auf die Mobilität sind sicherlich wenig zielführend. Sicher ist jedoch, dass „Anxious Immobilities“ (Zuev & Hannam 2020), das heißt Immobilitäten die auf Angst und Zwang basieren, kaum geeignet sind einen dauerhaften kulturellen Wandel herbeizuführen. Stattdessen müssen die Grenzen des Konsums kollektiv ausgehandelt werden (Fuchs et al. 2021). Trotzdem können Krisensituationen wie die Corona-Pandemie wichtige Impulse liefern, damit Mobilität von Wachstum und Wohlstand gedanklich entkoppelt und positive und negative Aspekte von Immobilität mit in ein nachhaltiges Modernisierungsprojekt eingebettet werden können. Denn das Praktizieren einer gesellschaftlichen Immobilisierung in der pandemischen Situation hat aufgezeigt, dass 1.) ein Großteil der mobilen Gesellschaften auf eine drastische Reduktion von Beweglichkeit nicht eingestellt ist; 2.) staatliche Institutionen eine Reduktion von Beweglichkeit erzwingen können; 3.) eine gesellschaftliche Ausrichtung auf (physische) Unbeweglichkeit andere Voraussetzungen und Infrastrukturen benötigt; 4.) mobile Lebensweisen, die schon auf Immobilität ausgerichtet waren, weniger eingeschränkt waren bzw. sich zu helfen wussten (z.B. Nicht-Reisende, Selbstversorger, Nicht-Flieger*innen); 5.) bestehende Immobilitäten noch verschärft wurden (z.B. von Bewohner*innen in Pflegeeinrichtungen, wo die oftmals schon seltenen Besuche und Ausflüge weiter drastisch eingeschränkt wurden).

Die Corona-Pandemie hat außerdem gezeigt, dass die Vor- und Nachteile von Immobilität und das soziale Potential diese zu praktizieren in Deutschland und auch international derzeit sehr ungleich verteilt sind. Denn die gesellschaftliche Möglichkeit zur Anpassung durch Immobilitätspraktiken als Infektionsschutz (z.B. durch Homeoffice, Nichtpendeln etc.), wenn Mobilität ein Ansteckungsrisiko und „life-threatening risk“ (Freudendal-Pedersen & Kesselring 2020, S. 1) bedeutet, ist oftmals den „knowledge workers“ vorbehalten und damit einem elitären und oftmals hypermobilen Gesellschaftskreis. Deshalb werden diese Immobilitätspraktiken auch oft als Einschränkung des normalen mobilen Alltags wahrgenommen. Doch genau diese Mobilitätspraktiken der hypermobilen Teile der Gesellschaft verdeutlichen gleichzeitig das Veränderungspotential durch einen Fokus auf Immobilität. Es zeigt sich, dass Optionen für eine angepasste Gestaltung des Alltags bestehen und Unbeweglichkeiten mit grundlegenden Veränderungen begegnet werden kann (z.B. durch zu Hause arbeiten oder Urlaub in der nahen Umgebung zu machen).

Darüber hinaus geraten hier auch gesellschaftliche Missstände in den Blick, denn die Mitarbeiter*innen im Supermarkt oder das Pflegepersonal im Krankenhaus können diese Anpassungsstrategien nicht

wählen, wenn sie das Haus trotz Pandemie für die Arbeit verlassen *müssen*. Das Augenmerk auf Immobilitäten zeigt also zeitgleich auf, wer im Alltag auch zu Mobilität gezwungen ist (z.B. prekär Beschäftigte) und welche Bevölkerungsgruppen in den Fokus gerückt werden müssen, um eine gerechte und sozialverträgliche Mobilitätstransformation zu ermöglichen.

In der Corona-Pandemie wurde einerseits klar, welche Immobilitätspraktiken möglich sind, z.B. Nichtreisen, Nichtfliegen, Nichtpendeln oder Homeoffice. Aber auch die damit verbundenen Grenzen und Probleme wurden sichtbar. Anhand des „immobilen Arbeitens“ wurde deutlich, dass dies mit weitreichenden sozialen und (infra)strukturellen Problemen verbunden sein kann. Probleme zeigen sich sowohl auf infrastruktureller Seite (z.B. fehlende Breitbandinternetverbindungen, fehlende Büroausstattung zu Hause, Zugriff auf Firmenserver etc.) als auch hinsichtlich sozialer und gesundheitlicher Aspekte von Immobilität (Stress, fehlende Arbeitszeit-Regelungen, Vereinsamung, Überforderung etc.).

Generell werden durch einen Fokus auf Immobilität aber auch bereits etablierte Praktiken alternativer Lebensweisen beobachtbar, die oftmals nur nicht wahrgenommen oder teilweise marginalisiert werden (siehe Passauer 2018, für bestehende Forschung zu Nicht-Reisenden). Hier zeigt sich das eigentliche Potential der Immobilität und eines darauf ausgerichteten Modernisierungsprojekts. Eine Reduktion von Distanz, z.B. durch Nichtreisen, Autoverzicht oder auch arbeitsnahes Wohnen ist schon Teil des Alltags von vielen und geht nicht einher mit einem Verlust von Lebensqualität. Es bedarf aber einer expliziten institutionalisierten Förderung und Ausrichtung darauf, was mit grundlegenden (infra)strukturellen Veränderungen einhergeht.

“Once collectively negotiated with reference to human needs, such mobility limits could be easily governed and sanctioned, though they would need supporting infrastructure investments and attention to social-justice issues to ensure that diverse mobility needs – both in the urban centers and in peri-urban or rural communities – are met” (Fuchs et al. 2021, S. 44)

Denn das Gedankenexperiment macht hier nicht halt. Eine zunehmende Ausrichtung auf Immobilität rückt auch die produktionsorientierten Immobilitätspraktiken des Alltags sowie die Mobilitätspraktiken des Staates und der Unternehmen in ein kritisches Licht. Dazu zählen zum Beispiel Subventionen des Pendels mittels „Pendlerpauschale“ oder auch die weitverbreitete Möglichkeit, vom Unternehmen ein Firmenwagen günstig gestellt zu bekommen. Ein alternatives Modernisierungsprojekt basierend auf der Förderung von Immobilität erfordert deshalb auch die Abschaffung bzw. Anpassung dieser etablierten Praktiken und Infrastrukturen, die ausschließlich auf physische Mobilität und Steigerung des Konsums von Distanz abzielen und an teilweise verheerende und langfristige ökologische und gesellschaftliche Nachteile gekoppelt sind. So wird zunehmend relevant, dass auch das virtuelle Arbeiten

als Form der virtuellen Mobilität (Urry 2007) mit einem Konsum von (virtueller) Distanz inklusive realem Ressourcenverbrauch (z.B. Daten- und Energieaufwand) verbunden ist. Auch hier wären also weitreichende Veränderungen in Richtung einer Reduktion des Konsums von Distanz erforderlich.

Der Fokus auf Immobilität und verschiedene Formen der (un)freiwilligen Immobilisierung, auch in der Ausrichtung von Infrastrukturen und wirtschaftlichen Produktionsabläufen, zeigt hier zumindest denkbare, politisch durchsetzbare und praktisch umsetzbare Alternativen auf. Produktionsorientierte Immobilitätspraktiken können hier z.B. angepasste Versorgungsketten in der industriellen Produktion sein, die immobil gestaltet werden. Dies birgt Potential, dass die Versorgungsketten weniger stör anfällig werden, aber auch weniger ausbeuterisch für andere Teile der globalen Gesellschaft sind (z.B. bei einer Abkehr von seltenen Erden in Produktionsprozessen). So lässt sich darüber nachdenken, welche Konsequenzen bestimmte Produktionsabläufe haben, wenn die gesamte Produktion immobil vor Ort getätigt werden würde. Beispielsweise wäre dann eine Diskussion möglich, ob es vertretbar ist, die „gesamte“ Produktion von Elektrofahrzeugen (inklusive des Abbaus von seltenen Erden und der Entsorgung von Elektrofahrzeugen) in Deutschland zu verorten. Diese Perspektive der Re-Regionalisierung könnte dabei helfen, eine nachhaltige mobilitätskulturelle Vision und Entscheidungsgrundlage für Deutschland zu etablieren. Daran gekoppelt stellt sich die Frage, welche Infrastrukturen und Technologien gefördert, explizit nicht gefördert oder abgebaut werden sollten, um einen kulturellen Wandel der Mobilität herbeizuführen. Die Exnovation von nicht-nachhaltigen Technologien und Infrastrukturen wird mit einem Fokus auf die Reduktion von Mobilität bzw. die Förderung gewünschter, gesellschaftlich ausgehandelter Immobilität zu einer legitimen Modernisierungspraktik zukünftiger Mobilitätskulturen (Arne Heyen et al. 2017; David 2017; Kropp 2015; Pichler et al. 2021).

9.5 Kritische Reflektion der Methodik und des Forschungsdesigns

Die vorliegende Arbeit bedient sich verschiedener Methoden der Dokumentenanalyse, die wiederum mit problemzentrierten Interviews und Teilnehmender Beobachtung kombiniert wurden. Dabei lag ein spezieller Fokus auf der empirischen Untersuchung der Beziehung von Mobilität und Automobilproduktion in derzeitigen landespolitischen Initiativen der Autokulturlandschaften. Rückblickend hat dieser Ansatz ermöglicht, mobilitätskulturelle Konflikte und die kulturelle Bedeutung der Automobilproduktion in Autokulturlandschaften gezielt herauszuarbeiten und damit die Reproduktion von Mobilitätskulturen besser zu verstehen. Dies hat wiederum eine adäquate und tiefgehende Beantwortung der Forschungsfragen ermöglicht und ist daher als sehr passend und zielführend für die vorliegende Forschungsarbeit einzuschätzen.

Andererseits ergeben sich durch das methodische Vorgehen Einschränkungen hinsichtlich der dichten Beschreibung des Alltags der auftretenden Mobilitätskulturen. Es wurde durch die Teilnehmende Be-

obachtung als ethnographische Herangehensweise zwar eine umfangreichere Beschreibung der Praktiken der Autokulturlandschaften möglich, die über die sprachliche Ebene des Diskurses hinausgeht. Dennoch blieben durch den empirischen Fokus auf einen mehr oder weniger institutionalisierten Diskurs Einschränkungen in der Beschreibung der tiefergehenden kulturellen Dimensionen und der Rolle der Beschäftigung in der Automobilproduktion im praktizierten Alltag der Autokulturlandschaften bestehen. Sicherlich wurde mehr als die direkt sprachlich beobachtbaren Teile von Mobilitätskulturen, also mehr als die Spitze des kulturellen Eisbergs offengelegt (Sackmann 1991). Aber eine tiefergehende Beforschung der explizit nicht sprachlichen Rolle der Autoproduktion im Alltag der Autokulturlandschaften, zum Beispiel durch intensive ethnographische Feldforschung außerhalb der politischen Initiativen und vor allem in ländlichen Gebieten der Autokulturlandschaften hätte hier noch zusätzliche Erkenntnisse hervorbringen können, um die Konflikte und auch Verwobenheit der Automobilproduktion mit den (alternativen) mobilen Lebensweisen tiefergehend zu verstehen und darüber hinaus auch alternative Mobilitätskulturen *in practice* zu untersuchen.

Denn wie bei der empirischen Beschreibung der Mobilitätskulturen und im speziellen Fall der Mobilitätskultur Entschleunigungsland ersichtlich, war es aufgrund des gewählten Ansatzes nur bedingt möglich, alternative Mobilitätskulturen, die eine hegemoniale Mobilitätskultur herausfordern, über die sprachliche Ebene hinaus empirisch zu fassen. Zurückführen lässt sich dies auf den gewählten Fokus auf politische Initiativen und deren Praktiken, die explizit eine Zukunft der Automobilindustrie ermöglichen wollen und daher von vornherein eine automobilzentrierte Diskurs-Koalition repräsentieren. Dies wurde gewählt, um die Reproduktion von hegemonialen Mobilitätskulturen besser zu verstehen. Jedoch lassen sich deshalb auch nur bedingt Praktiken innerhalb der politischen Initiativen identifizieren, die eine Abkehr von der hegemonialen Mobilitätskultur darstellen. Damit zeigt die Studie zwar, dass das Praktizieren von „Gegenkulturen“ auf politischer Ebene nicht legitim ist und deswegen auch nicht gefördert wird, obwohl die alternativen Mobilitätskulturen sprachlich im Diskurs beobachtbar sind. Für die tiefergehende Erforschung von alternativen Mobilitätskulturen wäre deshalb eine Untersuchung „außerhalb“ des politischen Diskurses zweifellos zielführend und erkenntnisreich.

Trotz der genannten Einschränkungen lässt der in dieser Arbeit gewählte Forschungsansatz, der nicht nur die gewählten politischen Initiativen empirisch betrachtet, sondern auch den Forschungskontext explizit über die Beschreibungen der Regionen miteinbezieht, erste Anzeichen von Protestpraktiken mit dem Ziel der Etablierung alternativer Mobilitätskulturen im städtischen Kontext zu (siehe Kapitel 4.1.) – obgleich diese auch oftmals Nischen- oder Randphänomene bleiben.

Auch die getroffene Auswahl der Interviewpartner*innen mit einem expliziten Fokus auf Beteiligte und auch Kritiker*innen der politischen Initiativen war durchaus erkenntnisreich und zielführend für die

vorliegende Arbeit. Vor allem die Verknüpfung von Gesprächspartner*innen aus u.a. verkehrspolitischen, wirtschaftspolitischen, unternehmerischen, gewerkschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Bereichen hat hier zu neuen Erkenntnissen geführt. Hiermit waren jedoch immer wieder Probleme bei der Verwendung der Gespräche für die Analyse verbunden, wenn diese z.B. wegen der Stellung der Gesprächspartner*innen nicht aufgezeichnet werden durften. Diese Schwierigkeit wurde aber mit dem interpretativen Ansatz der Arbeit zielführend entkräftet und das Material konnte dennoch für die Auswertung verwendet werden. Auch die problemzentrierten Gespräche mit Lobbyist*innen der Automobilhersteller waren für die Erhebung von kritisch „ehrlichen“ Perspektiven auf den Diskurs nur limitiert nützlich. Nichtsdestotrotz waren diese sehr hilfreich zur Erfassung von Aspekten und Akteuren im Diskurs, gegen die sich autozentrierte Koalitionen positionieren und diese in der Feldforschung erst beobachtbar gemacht haben. Für die tiefergehende Erforschung des Diskurses, auch unter den Beschäftigten in der Automobilproduktion, wäre hier ein eher ethnographisch inspirierter und eher informeller Zugang zu Gesprächspartner*innen durchaus erkenntnisreich (z.B. Kontaktaufnahme zu Beschäftigten beim Schichtwechsel in der Nähe von Produktionsstätten oder auch an Orten wie Parkplätzen, Bahnstationen oder auch Stammtischen). Hier könnten auch Ansätze aus der Forschung zu Mobilitätsbiographien neue Einblicke in (alternative) Mobilitätskulturen der Belegschaften mit Fokus auf die Autoproduktion bieten.

Darüber hinaus hat sich die Arbeit einer Fülle unterschiedlichen Datenmaterials bedient (ethnographische Berichte, offizielle Dokumente, Interviewmaterial, Bildmaterial etc.). Dies kann rückblickend als sehr hilfreich für die genaue Erforschung der Autokulturlandschaften gesehen werden. Der Umfang des gesammelten Materials hat aber auch zu Problemen im Forschungsalltag im engeren Sinne geführt. Vor allem die Organisation und Kategorisierung des Datenmaterials war hier teilweise überfordernd. Dies konnte durch die Verwendung von entsprechender Software-Unterstützung abgemildert werden. Doch auch das Beenden der Datenerhebung und –sammlung war bei dem starken Gegenwartsbezug der Arbeit an manchen Stellen nicht einfach. In der Rückschau hätte hier eine frühere und stärkere Limitierung der Datenauswahl zur Erleichterung des Forschungsalltags geführt (z.B. eine eingeschränkte Berücksichtigung von textbasierten Datenquellen). Zukünftig wäre ein stärkerer kulturgeographischer Forschungsfokus auf den Alltag in den Autokulturlandschaften und weniger auf die diskursanalytische Betrachtung von politischen Initiativen denkbar und könnte hier einer Überforderung des Forschenden vorbeugen – zumindest bezüglich dem Umfang an offiziellen Dokumenten.

Kapitel 10 Fazit & Forschungsausblick

10.1 Fazit: Kulturkonservierende Politik im Wandel der Autoindustrie

Automobilkulturen in Deutschland umfassen mehr als das kulturelle Gut des Autos und den Konsum von Distanz mit dem Automobil. Die Autoproduktion ist ein ebenso wichtiger Teil von Automobilkulturen. Die in dieser Arbeit entwickelte Forschungsperspektive auf Mobilitätskulturen ermöglicht es, die Produktion und den Konsum von Mobilität konzeptionell zu verknüpfen und empirisch zu untersuchen. Die Konzeption von Mobilitätskulturen ist damit sinnvoll für kritische Beschreibungen von Gesellschaften und ermöglicht es, Probleme und gesellschaftlichen Modernisierungsprozesse zu beleuchten.

Die Betrachtung von Mobilitätskulturen im derzeitigen Diskurs zur Zukunft der Automobilindustrie zeigt, dass politische Prozesse einem hegemonialen Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ folgen, in dem Mobilität bedeutungsvoll für Beschäftigung, Wirtschaftswachstum und die Mobilisierung von Gesellschaften ist. Die Dimension der Beschäftigung ist also ein wesentlicher Teil von derzeitigen Mobilitätskulturen und führt zu Reproduktionstendenzen in Autokulturlandschaften.

Damit werden Teile von koexistierenden Mobilitätskulturen im Prozess marginalisiert, obwohl Alternativen zur dominanten automobilzentrierten Mobilitätskultur bestehen. Diese werden im Diskurs lediglich für die Veränderung des Mobilitätskonsums auf regionaler Ebene als sinnvoll erachtet, um die negativen Konsequenzen einer „produktiven Mobilisierung“ vor Ort abzumildern. Somit können die derzeitigen politischen Prozesse als kulturkonservierend betrachtet werden. Autokulturlandschaften sind politisch verhaftet in der Weiterführung einer „produktiven Mobilisierung“, welche in automobilen Mobilitätskulturen eingeführt wurde. Die politische Ausrichtung auf dieses Modernisierungsprojekt (re)produziert damit nicht-nachhaltige (Auto-)Mobilitätskulturen, die auf eine Steigerung von Mobilität ausgerichtet sind. Das in dieser Arbeit identifizierte Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ ermöglicht es, die Persistenz von nicht-nachhaltigen Mobilitätskulturen zu verstehen. Das Aufzeigen des Modernisierungsprojekts bewerkstelligt hier aber auch die Möglichkeit dieses zu hinterfragen. Ein alternativer Denkanstoß, der sich auf Immobilitäten fokussiert und eine Modernisierung vorschlägt, die auf eine Reduktion von Distanz ausgerichtet ist, zeigt hier Potential für einen „echten“ kulturellen Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur, die den Konsum und die Produktion von Mobilität in Gesellschaften gleichermaßen berücksichtigt. Denn die Arbeit kommt zu dem Schluss, dass ein kultureller Wandel hin zu nachhaltigeren mobilen Lebensweisen nur möglich ist, wenn die Produktion und der Konsum von Mobilität gemeinsam hinterfragt, gleichermaßen verändert und das Modernisierungsprojekt der „produktiven Mobilisierung“ zur Disposition gestellt wird.

10.2 Forschungsausblick

Aufbauend auf den empirischen sowie konzeptionellen Ergebnissen der vorliegenden Arbeit kann eine neue Forschungsperspektive für die kritische (Im)Mobilitätsforschung vorgeschlagen werden, die sich mit Mobilitätskulturen als *Mobilitätskulturlandschaften* beschäftigt. Diese wörtliche Anlehnung an landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaften soll dabei verdeutlichen, dass sowohl Praktiken der Produktion als auch des Konsums von Mobilität als mobile Lebensweisen den kulturellen Raum (re)produzieren und im Kern konflikthaft und politisch sind. Der produzierte mobilitätskulturelle Raum ist hierbei der Bezugsrahmen, um kultursensitive Betrachtungen von mobilen Gesellschaften vorzunehmen und ihre sprachlichen und materiellen Ausprägungen gleichermaßen zu erfassen. Aus dieser Perspektive heraus kann eine explizite Verknüpfung von Produktion und Konsum *im kulturellen Raum* bewerkstelligt werden.

Ein an die vorliegende Arbeit anschließender explizit gegenwartsorientierter Forschungsfokus auf Deutschland als Mobilitätskulturlandschaft ermöglicht es, tiefgehend die derzeitigen politischen Prozesse in Deutschland zu verstehen und die Modernisierung der Mobilitätskulturlandschaften auf verschiedenen Analyseebenen wissenschaftlich zu begleiten. Dies bietet einerseits die Gelegenheit den Diskurs der „produktiven Mobilisierung“ tiefgehend zu beleuchten, sowie weitere Ausprägungen von kulturellen Konflikten in Mobilitätskulturlandschaften zu erforschen. Hierzu werden zwei Beispiele für Deutschland angeführt, die Forschungspotential für eine kritische Erforschung von (Im)Mobilitätskulturlandschaften ermöglichen.

Der aufkommende Fahrradland-Diskurs in Deutschland

In der derzeitig automobilzentrierten Mobilitätskulturlandschaft Deutschland zeichnet sich gegenwärtig auf bundespolitischer Ebene die Institutionalisierung der Storyline „Fahrradland“ im „Radverkehrsplan 3.0“ (BMVI 2021) ab. Deutschland setzt sich hierbei die politische Zielvision, bis 2030 zum Fahrradland zu werden. Zumindest sprachlich wird hier ein kultureller Wandel vom Autoland hin zum Fahrradland Deutschland angedeutet. Hier bietet es sich an zu untersuchen, wie das Fahrradland in Relation zu weiteren alternativen Mobilitätskulturen und vor allem zur derzeit hegemonialen Automobilitätskultur in Kontrast steht. Wie wird der Wandel zum Fahrradland „gestaltet“?

Es wird deutlich, dass sich mit dem „Fahrradland“-Diskurs ein dezidiertes Fokus auf *ein* Verkehrsmittel abzeichnet und damit kulturelle Ähnlichkeit zu einer automobilzentrierten Mobilitätskultur aufkommt. Daraus ergibt sich die Frage, wie die Etablierung einer Fahrradkultur in Deutschland von der derzeitigen Automobilitätskultur geprägt ist und inwiefern hier automobilzentrierte politische Praktiken in der „neuen Fahrradkultur“ reproduziert werden. Beispiele hierzu wären der Infrastrukturaufbau (siehe Radschnellwege) und eine steuerliche Privilegierung des Fahrradfahrens.

Vor allem wäre es hierbei interessant zu beleuchten, welche Bedeutung die „Fahrradwirtschaft“ im Fahrradland spielt. Erste Anzeichen im Radverkehrsplan 3.0 deuten darauf hin, dass hier ein „Wachstumspotential“ hinsichtlich des Umsatzes sowie der Arbeitsplätze gesehen wird und dass die Fahrradwirtschaft zu diesem Wachstum beiträgt und sich verdreifachen kann (BMVI 2021, S. 12). Schon hier lässt sich erkennen, dass im Bereich einer Fahrradkultur Potential für eine „produktive Mobilisierung“ der Gesellschaft gesehen wird. Hier ergibt sich durchaus Forschungsdruck hinsichtlich der kritischen Beleuchtung, inwiefern dadurch neue Abhängigkeiten und Ungleichheiten in der Institutionalisierung einer Fahrradkultur provoziert werden, und alternative (Fahrrad-)Mobilitätskulturen durch eine potentiell einseitige Mobilitätspolitik, die eine ökonomisch produktive Fahrradkultur als Zusatz-/Ersatzkultur zur automobilzentrierten Mobilitätskultur in Deutschland vorantreibt, marginalisiert werden.

Aus dem Interesse an einer aufkommenden „produktiven“ und „wertschöpfenden“ Fahrradkultur ergibt sich weiteres Forschungspotential. Interessant wäre hier auch die Erforschung von derzeit auf-tretenden neuen Praktiken (bzw. übertragenen Praktiken aus einer automobilzentrierten Mobilitätskultur) in der Fahrradkultur in Deutschland und inwiefern sich hieraus (negative) Nebenfolgen in Fahrradkulturen abzeichnen. Fahrradfahren gilt bis dato als einer der wichtigen Hoffnungsträger für eine nachhaltige Mobilitätskultur. In der Fahrradkultur etablieren sich aber seit einiger Zeit neue Praktiken der Produktion von Mobilität, wie zum Beispiel das Leasen von Fahrrädern mittels Job-Rad. Die Erforschung dieser produktionsorientierten Praktiken in Verbindung mit potentiellen Veränderungen des Fahrradfahrens können zum Beispiel neue Erkenntnisse darüber generieren,

a) wie Leasingkonzepte für Fahrräder wie Job-Rad derzeitige Fahrradkulturen verändern. Werden hierbei (alternative) Fahrradkulturen marginalisiert (z.B. die bestehende Fahrradkultur basierend auf Privat-Rädern, die repariert und lange gefahren werden)? Wird dadurch eine neue dominante nicht-nachhaltige „Wegwerf-Kultur“ in Fahrradkulturen produziert?

b) inwiefern sich eine Zweiklassen-Gesellschaft etabliert und aufgrund der enormen Preissteigerungen im Fahrradsektor nur noch den „Privilegierten“ der Zugang zu hochwertigen Fahrrädern gestattet ist. Auch wäre es hier interessant zu erforschen, wie die E-Bike-Kultur eine generelle Preissteigerung im Fahrradsegment induziert und sich nur noch Personen mit der Möglichkeit des „JobRad“-Konzepts gut funktionierende Fahrräder leisten können. Wird das Fahrrad ein neues „Status-Symbol“ und ein gesellschaftliches Distinktionsmerkmal?

[Das Hinterland von automobilzentrierten Mobilitätskulturlandschaften erforschen](#)

Auch abgesehen von der in der vorliegenden Arbeit betrachteten Automobilproduktion ergeben sich aus einer kritischen Perspektive auf Mobilitätskulturlandschaften weitere Forschungsbereiche für das

bessere Verständnis von Automobilkulturen in Deutschland. Um die Reproduktion noch tiefergehender zu verstehen, ist ein Blick in weitere „normale“ – weil nicht hinterfragte – Bereiche der Produktion von (Auto-)Mobilität notwendig.

Beispielsweise besteht nach wie vor hohes Forschungspotential im Hinblick auf die Praktiken des Führerscheinerwerbs und die Rolle von Fahrschulen in Mobilitätskulturen. Es zeichnet sich in bestehender Forschung ab, dass zwar die Zahl der Jugendlichen mit Führerschein zurückgeht (siehe z.B. Rérat 2018), jedoch Fahrschulen als Teil der Mobilitätskulturen nicht adäquat berücksichtigt werden. Anknüpfend an qualitative Vorstudien zur Mobilitätssozialisation in Fahrschulen innerhalb eines studentischen Projekts an der LMU München im Wintersemester 2019/2020 ergibt sich Forschungsbedarf hinsichtlich der Rolle von Fahrschulen bei der Reproduktion von automobilzentrierten Bedeutungen von Mobilität, die einerseits von Fahrlehrer*innen an Fahrschüler*innen in Form der Praktik des „Fahrenlernens“ weitergegeben werden. Andererseits können Fahrschulen als Räume für mobilitätskulturellen Wandel fungieren, wenn diese als Orte der Mobilitätssozialisation konzipiert werden, an denen Kompetenzen vermittelt werden, die über das Autofahren hinausgehen. Daraus ergibt sich Forschungspotential hinsichtlich einer explorativen Studie zu Fahrschulen als Reallabor für die Förderung von alternativen Mobilitätskulturen und einem grundlegenden Wandel von Mobilitätskulturlandschaften.

Ein weiteres Feld der „Normalität“ in automobilzentrierten Mobilitätskulturen stellen ländliche Regionen in Deutschland dar, welche im politischen Diskurs als auch noch mittelfristig vom Auto abhängig bezeichnet werden. Hierzu besteht erhöhter Forschungsdruck, um diese Argumentationslinie kritisch zu hinterfragen und die Mobilitätskulturlandschaft in ländlichen Regionen qualitativ zu erforschen. Es gilt herauszufinden, inwiefern hier die ländlichen Regionen ein erhöhtes Potential für die Förderung von alternativen Mobilitätskulturen bieten, um damit diese Argumentation zu entkräften.

Möglichkeiten bieten hier die Untersuchung von bestehenden Infrastrukturen aus der Landwirtschaft, wie zum Beispiel das institutionalisierte Teilen von Landmaschinen, das in sogenannten Maschinenringen in ländlichen Regionen weit verbreitet ist, welche es potentiell ermöglichen könnten, diese bereits bestehenden Strukturen auch für das gemeinschaftliche Nutzen von Lastenfahrrädern oder Autos zu benutzen. Hieraus ergeben sich potentielle Chancen, um alternative Mobilitätskulturen in ländlichen Gebieten zu fördern und nicht-kommerzielles Teilen aus einer individuellen Grassroots-Bewegung (siehe zum Beispiel die Untersuchung von Nitschke 2020a) in ländlichen Regionen explizit institutionell zu fördern und die Bedeutung der individuellen Automobilität als Notwendigkeit in ländlichen Mobilitätskulturlandschaften sozial-ökologisch zu transformieren.

Literaturverzeichnis

- ADEY, P. 2006: If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *In: Mobilities*, 1 (1), 75-94.
- ALDRED, R. & JUNGNIKKEL, K. 2014: Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *In: Journal of Transport Geography*, 34, 78-87.
- ANTAL, M., MATTIOLI, G. & RATTLE, I. 2020: Let's focus more on negative trends: A comment on the transitions research agenda. *In: Environmental Innovation and Societal Transitions*, 34, 359-362.
- ARNE HEYEN, D., HERMWILLE, L. & WEHNERT, T. 2017: Out of the Comfort Zone! Governing the Exnovation of Unsustainable Technologies and Practices. *In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, 26 (4), 326-331.
- BADEN-WÜRTTEMBERG, BAYERN & NIEDERSACHSEN 2019: „Damit das Auto der Zukunft in Deutschland vom Band rollt“. Positionspapier der Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen. Pressemitteilung vom 07.06.2019.
- BADEN-WÜRTTEMBERG STIFTUNG (Hrsg.) 2017. *Abschlussbericht der Studie Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität* Stuttgart: Baden-Württemberg Stiftung.
- BADEN-WÜRTTEMBERG STIFTUNG 2019: *Studie Mobiles BW - BW Stiftung*. URL: <https://www.bwstiftung.de/mobiles-bw/#c24306> [Stand: 04.12.2019].
- BADEN-WÜRTTEMBERG.DE 2020: *Ministerpräsidenten seit 1952: Baden-Württemberg.de*. URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/regierung/ministerpraesident/ministerpraesidenten-seit-1952/> [Stand: 19.11.2020].
- BAEHLER, D. & RÉRAT, P. 2020: Beyond the car. Car-free housing as a laboratory to overcome the “system of automobility”. *In: Applied Mobilities*, 1-18.
- BANISTER, D. 2008: The sustainable mobility paradigm. *In: Transport Policy*, 15 (2), 73-80.
- BAUMAN, Z. 2000: *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- BAYERISCHE STAATSKANZLEI (Hrsg.) 2019. *Hightech Agenda Bayern. REGIERUNGSERKLÄRUNG des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder, MdL, am 10. Oktober 2019 vor dem Bayerischen Landtag*, München: Bayerische Staatskanzlei.
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2017a: Gemeinsame Erklärung der Bayerischen Staatsregierung und der bayerischen Fahrzeugindustrie zur Luftreinhaltung. Pressemitteilung vom 28.06.2017, URL: <https://www.bayern.de/staatsregierung-und-bayerische-automobilunternehmen-verstaendigen-sich-auf-massnahmen-zur-luftreinhaltung-vermeidung-pauschaler-fahrverbote-durch-modernisierung-der-fahrzeugflotte-und-foerderung-emi/> [Stand: 30.11.2020].
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2017b: Runde der Autoländer zur Zukunft der Automobilwirtschaft. Positionspapier der Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Pressemitteilung vom 07.07.2017, URL: <http://www.bayern.de/positionspapier-der-ministerpraesidenten-aus-baden-wuerttemberg-bayern-hessen-niedersachsen-und-nordrhein-westfalen-zur-automobilindustrie-seehofer-starkes-signal-fuer-die-zukunft-dieser-schlue/> [Stand: 18.07.2018].
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG (Hrsg.) 2018a: Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern. Initiative der Bayerischen Staatsregierung mit der bayerischen Fahrzeug- und Zulieferindustrie, dem Verband der Bayerischen Metall- und Elektroindustrie e.V. (vbm) und der IG Metall Bayern.
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2018b: Söder: Bayern ist Automobilland Nummer Eins. Automobilpakt unterzeichnet: intelligente Mobilitätskonzepte, Leitregion für autonomes Fahren, Umwelt- und

- Klimaschutz, zukunftssichere Arbeitsplätze. Pressemitteilung vom 21.06.2018, URL: <http://www.bayern.de/soeder-bayern-ist-automobilland-nummer-eins-automobilpakt-unterzeichnet-intelligente-mobilitaetskonzepte-leitregion-fuer-autonomes-fahren-umwelt-und-klimaschutz-zukunftssichere-arbeitsplaetze/?seite=1579> [Stand: 23.07.2018].
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG (Hrsg.) 2019a: Gemeinsame Erklärung zum Zukunftsforum Automobil. URL: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/PDF/2019-11-25_Gemeinsame_Erklaerung_zum_Zukunftsforum_Automobil.pdf [Stand: 06.01.2019].
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2019b: LIVE: Pressekonferenz zum "Zukunftsforum Automobil" der Bayerischen Staatsregierung. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=GWv-aJfGZ3w> [Stand: 06.01.2020].
- BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2020: *Kabinette seit 1945 | Bayerisches Landesportal*. URL: <https://www.bayern.de/staatsregierung/ministerpraesident/die-bayerischen-kabinette-seit-1945/> [Stand: 19.11.2020].
- BAYERISCHER LANDTAG (Hrsg.) 2017: Aktuelle Stunde "Vorsprung durch Technik: Mit E-Mobilität in eine saubere Zukunft". Plenarprotokoll 17/108.
- BAYERISCHER LANDTAG (Hrsg.) 2019: Aktuelle Stunde gem. § 65 BayLTGeschO auf Vorschlag der Fraktion FREIE WÄHLE "Zukunft des Automobilstandorts Bayern sichern". Plenarprotokoll 18/10.
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WOHNEN, BAU UND VERKEHR 2020a: *Organisationsplan*. URL: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/min/organisation/organigramm_stmb.pdf [Stand: 16.11.2020].
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WOHNEN, BAU UND VERKEHR (Hrsg.) 2020b. *Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern. Information zur Umsetzung*, München: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.
- BAYERN INNOVATIV 2020: *Cluster Automotive – das Netzwerk für bayerische Automobilhersteller und Automobilzulieferer. Zukunft. Gemeinsam. Gestalten*. URL: <https://www.bayern-innovativ.de/netzwerke-und-thinknet/uebersicht-mobilitaet/cluster-automotive/seite/cluster-automotive> [Stand: 17.11.2020].
- BAYERN INNOVATIV 2021: *Ladeatlas Bayern*. URL: <https://www.bayern-innovativ.de/seite/ladeatlas> [Stand: 09.02.2021].
- BECK, U., BONß, W. & LAU, C. 2003: The Theory of Reflexive Modernization. Problematic, Hypotheses and Research Programme. In: *Theory, Culture & Society*, 20 (2), 1-33.
- BERGGREN, C., MAGNUSSON, T. & SUSHANDOYO, D. 2015: Transition pathways revisited: Established firms as multi-level actors in the heavy vehicle industry. In: *Research Policy*, 44 (5), 1017-1028.
- BEYAZIT, E. 2013. Mobility Cultures. In: GIVONI, M. & BANISTER, D. (Hrsg.): *Moving Towards Low Carbon Mobility*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 15-26.
- BEYNON, H. 1984: *Working for ford*. Penguin.
- BLÜHDORN, I. (Hrsg.) 2020. *Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit. Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet*, Bielefeld: transcript Verlag.
- BMVI (Hrsg.) 2021. *Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Fahrradland Deutschland 2030*, Berlin.
- BÖHM, S., JONES, C., LAND, C. & PATERSON, M. (Hrsg.) 2006. *Against Automobility*, Oxford: Blackwell Publishing.
- BONACKER, T. 2009. Konflikttheorien. In: KNEER, G. & SCHROER, M. (Hrsg.): *Handbuch Soziologische Theorien*. Wiesbaden: Springer VS, S. 179-198.

- BRAND, U. 2016: "Transformation" as a New Critical Orthodoxy The Strategic Use of the Term "Transformation" Does Not Prevent Multiple Crises. *In: GAIA*, 25 (1), 23-27.
- BRAND, U. & WISSEN, M. 2017: *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: oekom.
- BRUNNENGRÄBER, A. & HAAS, T. (Hrsg.) 2020. *Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*, Bielefeld: transcript.
- BURKART, G. 1994: Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus. *In: Soziale Welt*, 45 (2), 216-241.
- BURMEISTER, K. 2019: Umkämpfte Arbeit in der Automobil-Industrie Das Beispiel Automotiv-Cluster in Baden-Württemberg. *In: PROKLA*, 49 (2), 277-294.
- BÜSCHEMANN, K.-H. 2017a. Das Auto, der Stolz jeder Nation. *In: Süddeutsche.de*, 28.8.2017, URL: <https://www.sueddeutsche.de/kultur/automobilindustrie-das-auto-der-stolz-jeder-nation-1.3643366> [Stand: 01.12.2020].
- BÜSCHEMANN, K.-H. 2017b. Eure Eiligkeit. Ein Land braucht Flagge, Hymne, Olympiamannschaft – und eine eigene Autoindustrie. Über den Symbolwert einer möglicherweise überschätzten Branche. *In: Süddeutsche Zeitung*, 29.08.2017, 9.
- CANZLER, W. 1996: *Das Zauberlehrlings-Syndrom: Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes*.
- CANZLER, W. 2000: Das Auto im Kopf und vor der Haustür: Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung. *In: Soziale Welt*, 51 (2), 191-207.
- CANZLER, W. 2012: Automobilität und Gesellschaft: Zur Verortung einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. *In: Soziale Welt*, 63 (4), 317-337.
- CANZLER, W. & KNIE, A. 1994: *Das Ende des Automobils: Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft*. Heidelberg: C.F. Müller Verlag.
- CANZLER, W. & KNIE, A. 2018: *Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerung?* Munich: oekom verlag.
- CANZLER, W. & KNIE, A. 2021: Der alte Traum vom privaten Glück – Die Autoindustrie als Teil eines vergangenen Gesellschaftsentwurfs. *In: WSI-Mitteilungen*, 74 (3), 207-215.
- CASS, N. & MANDERSCHIED, K. 2010. Mobility justice and the right to immobility – from automobility to autonomobility. *American Geographers Meeting*. Washington.
- COHEN, M. J. 2012: The future of automobile society: a socio-technical transitions perspective. *In: Technology Analysis & Strategic Management*, 24 (4), 377-390.
- CONLEY, J. & MCLAREN, A. T. 2009: *Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-mobility*. Farnham: Ashgate.
- DAHRENDORF, R. 1958: Toward a Theory of Social Conflict. *In: The Journal of Conflict Resolution*, 2 (2), 170-183.
- DAIMLER 2019: *Grundsteinlegung am Standort Untertürkheim.: Ausbau des Batterie-Produktionsverbunds | Daimler*. URL: <https://www.daimler.com/konzern/standorte/batteriefabrik-untertuerkheim.html> [Stand: 02.2.2021].
- DARLINGTON, R. 1994: Shop stewards' organisation in Ford Halewood: from Beynon to today. *In: Industrial Relations Journal*, 25 (2), 136-149.
- DAVID, M. 2017: Moving beyond the heuristic of creative destruction: Targeting exnovation with policy mixes for energy transitions. *In: Energy Research & Social Science*, 33, 138-146.

- DEFFNER, J., GÖTZ, K., SCHUBERT, S., POTTING, C., STETE, G., TSCHANN, A. & LOOSE, W. (Hrsg.) 2006: Schlussbericht zu dem Projekt "Nachhaltige Mobilitätskultur". Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Frankfurt am Main: ISOE.
- DENNIS, K. & URRY, J. 2009: *After the Car*. Cambridge: Polity Press.
- DEPPERMAN, A. 2013: Interview als Text vs. Interview als Interaktion. In: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 14 (3).
- DIEZ, W. 2018: *Wohin steuert die deutsche Automobilindustrie?* Oldenbourg: De Gruyter.
- DIGITAL-BW.DE 2019: *Vom Autoland zum Mobilitätsland*. URL: <https://www.digital-bw.de/-/vom-autoland-zum-mobilitatsland> [Stand: 09.11.2020].
- DOLLINGER, H. 1972: *Die totale Autogesellschaft*. München: Hanser.
- DÖRRE, K., HOLZSCHUH, M., KÖSTER, J. & SITTEL, J. (Hrsg.) 2020. *Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*, Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- DUDENHÖFFER, F. 2016: *Wer kriegt die Kurve? Zeitenwende in der Autoindustrie*. Frankfurt: Campus Verlag.
- E-MOBIL BW GMBH (Hrsg.) 2019: *Strukturstudie BWe mobil 2019. Transformation durch Elektromobilität und Perspektiven der Digitalisierung*. Stuttgart: E-MOBIL BW GMBH.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION 2021: *Ein europäischer Grüner Deal. Erster klimaneutraler Kontinent werden*. URL: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de [Stand: 21.01.2021].
- EVERSLOH, S. 2020: *Elektroauto: Chinesisches Start-up Nio setzt auf den Standort Deutschland*. URL: <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/elektroauto-chinesisches-start-up-nio-setzt-auf-den-standort-deutschland/20903982-all.html> [Stand: 20.11.2020].
- FERREIRA, A., BERTOLINI, L. & NÆSS, P. 2017: Immotility as resilience? A key consideration for transport policy and research. In: *Applied Mobilities*, 2 (1), 16-31.
- FINCHAM, B. 2007: 'Generally speaking people are in it for the cycling and the beer': Bicycle couriers, subculture and enjoyment. In: *The Sociological Review*, 55 (2), 189-202.
- FLYVBJERG, B. 2006: Five Misunderstandings About Case-Study Research. In: *Qualitative Inquiry*, 12 (2), 219-245.
- FREUDENDAL-PEDERSEN, M. & KESSELRING, S. 2020: What is the urban without physical mobilities? COVID-19-induced immobility in the mobile risk society. In: *Mobilities*, 1-15.
- FREUDENDAL-PEDERSEN, M., KESSELRING, S. & ZUEV, D. (Hrsg.) 2020. *Sharing Mobilities. New Perspectives for the Mobile Risk Society*, New York: Routledge.
- FUCHS, D., SAHAKIAN, M., GUMBERT, T., DI GIULIO, A., MANIATES, M., LOREK, S. & GRAF, A. 2021: *Consumption Corridors. Living a Good Life within Sustainable Limits*. New York: Routledge.
- FUCHS, D. A. & LOREK, S. 2005: Sustainable Consumption Governance: A History of Promises and Failures. In: *Journal of Consumer Policy*, 28 (3), 261-288.
- GEELS, F. W. 2002: Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. In: *Research Policy*, 31 (8-9), 1257-1274.
- GEELS, F. W. 2012: A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. In: *Journal of Transport Geography*, 24, 471-482.
- GEERTZ, C. 2003. Thick Description: Toward an Interpretive Theory of Culture. In: LINCOLN, Y. S. & DENZIN, N. K. (Hrsg.): *Turning Points in Qualitative Research*. Oxford: ALTAMIRA PRESS, 143-168.

- GIDDENS, A. 1984: *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Berkeley: University of California Press.
- GIDDENS, A. 1991: *The Consequences of Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- GIVONI, M. & BANISTER, D. (Hrsg.) 2013. *Moving Towards Low Carbon Mobility*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- GLASZE, G. & MATTISSEK, A. 2009: *Handbuch Diskurs und Raum: Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung*. Bielefeld: transcript Verlag.
- GLASZE, G. & MATTISSEK, A. (Hrsg.) 2021. *Handbuch Diskurs und Raum*, Bielefeld: transcript Verlag.
- GÖSSLING, S. & METZLER, D. 2017: Germany's climate policy: Facing an automobile dilemma. In: *Energy Policy*, 105, 418-428.
- GÖTZ, K., DEFFNER, J. & KLINGER, T. 2016. Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen - Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: SCHWEDES, O., CANZLER, W. & KNIE, A. (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer VS, 781-804.
- HAAS, T. & RICHTER, I. 2020: DER VERKEHR. Das Sorgenkind der Klimapolitik. In: *Politikum*, 6 (2), 47-53.
- HAIPIETER, T., JÜRGENS, U. & WAGNER, K. 2012: Employment relations in the banking and automotive industries in Germany. In: *The International Journal of Human Resource Management*, 23 (10), 2016-2033.
- HAJER, M. 1997: Ökologische Modernisierung als Sprachspiel: Eine institutionell-konstruktivistische Perspektive zum Umweltdiskurs und zum institutionellen Wandel. In: *Soziale Welt*, 48 (2), 107-131.
- HAJER, M. 2003. Argumentative Diskursanalyse. Auf der Suche nach Koalitionen, Praktiken und Bedeutung. In: KELLER, R., HIRSELAND, A., SCHNEIDER, W. & VIEHÖVER, W. (Hrsg.): *Handbuch Sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 2: Forschungspraxis*. Opladen: Leske+Buderich, 271-298.
- HAJER, M. & KESSELRING, S. 1999: Democracy in the risk society? Learning from the new politics of mobility in Munich. In: *Environmental Politics*, 8 (3), 1-23.
- HAJER, M. & VERSTEEG, W. 2005: A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives. In: *Journal of Environmental Policy & Planning*, 7 (3), 175-184.
- HAJER, M. A. 2006. Doing Discourse Analysis: Coalitions, Practices, Meaning. In: VAN DEN BRINK, M. & METZE, T. (Hrsg.): *Netherlands Geographical Studies 334: Words matter in policy and planning. Discourse theory and method in the social sciences*. Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, 65-74.
- HANDELSBLATT 2020: *Ioannis Sakkaros: Ein Porsche-Mitarbeiter ist der Kopf der Gelbwesten in Stuttgart*. URL: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/ioannis-sakkaros-ein-porsche-mitarbeiter-ist-der-kopf-der-gelbwesten-in-stuttgart/23937874.html> [Stand: 19.11.2020].
- HANNAM, K., SELLER, M. & URRY, J. 2006: Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. In: *Mobilities*, 1 (1), 1-22.
- HANS-BÖCKLER-STIFTUNG (Hrsg.) 2012: *Elektromobilität und Beschäftigung Wirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung (ELAB)*. Düsseldorf: HANS-BÖCKLER-STIFTUNG.
- HAUSTEIN, S. & NIELSEN, T. A. S. 2016: European mobility cultures: A survey-based cluster analysis across 28 European countries. In: *Journal of Transport Geography*, 54, 173-180.

- HEISSERER, B. & RAU, H. 2017: Capturing the consumption of distance? A practice-theoretical investigation of everyday travel. *In: Journal of Consumer Culture*, 17 (3), 579–599.
- HERING, L. & JUNGSMANN, R. 2019. Einzelfallanalyse. *In: BAUR, N. & BLASIUS, J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS, 619-632.
- HOOR, M. 2020: Mobilitätskulturen. Über die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive der integrierten Verkehrsplanung. *In: IVP-Discussion Paper*, 2020 (1).
- HOPKINS, D. & HIGHAM, J. (Hrsg.) 2016. *Low Carbon Mobility Transitions*, Oxford: Goodfellow Publishers.
- HOPKINS, D. & STEPHENSON, J. 2014: Generation Y mobilities through the lens of energy cultures: a preliminary exploration of mobility cultures. *In: Journal of Transport Geography*, 38, 88-91.
- IG METALL. Perspektiven der Beschäftigung für die Auto- und Zulieferindustrie - Die Zukunft nachhaltig gestalten. Fachkonferenz für Betriebsrätinnen und Betriebsräte der Automobilindustrie, 16.-17.06.2010 Fürth.
- IG METALL BADEN-WÜRTTEMBERG 2017a: Transformationsprozess der Autoindustrie | IG Metall Baden-Württemberg. Branchentreffen zum Transformationsprozess der Automobilindustrie: Einrichtung eines landesweiten Transformationsbeirats beschlossen - Die IG Metall, Bezirksleiter Roman Zitzelsberger, ist mit dabei. Pressemitteilung vom 05.04.2017, URL: <http://www.bw.igm.de/news/meldung.html?id=81584> [Stand: 03.12.2019].
- IG METALL BADEN-WÜRTTEMBERG 2017b: Zukunft Auto Baden-Württemberg. Zukunft Auto: IG Metall Baden-Württemberg forciert Sicherheit für Beschäftigte und begrüßt Engagement der Landesregierung - Experten zuversichtlich für Standort. Pressemitteilung vom 22.02.2017, Nr. 8/2017, URL: <http://www.bw.igm.de/wir/presse/meldung.html?id=81052> [Stand: 29.01.2019].
- IG METALL BEZIRK BAYERN 2017a: IG-Metall Bayern für sozial-ökologischen Wandel in Autoindustrie. Wechsler: „Die Zeit der Verbrennungsmotoren geht dem Ende entgegen. Für einen geregelten Strukturwandel brauchen wir aber Übergangszeiträume.“. Pressemitteilung vom 08.07.2017, Nr. 22/2017, URL: <https://www.igmetall-bayern.de/nachrichten/ansicht/datum/2017/07/08/titel/ig-metall-bayern-fuer-sozial-oekologischen-wandel-in-autoindustrie/> [Stand: 02.12.2020].
- IG METALL BEZIRK BAYERN 2017b: IG Metall drängt auf „Zukunftspakt Bayern“ für Automobilindustrie. Wechsler: „Sonst wird es schwierig, internationale Spitzenposition zu halten.“ – 2.800 Mitglieder mehr. Pressemitteilung vom 26.01.2017, Nr. 2/2017, URL: <https://www.igmetall-bayern.de/nachrichten/ansicht/datum/2017/01/26/titel/ig-metall-draengt-auf-zukunftspakt-bayern-fuer-automobilindustrie/> [Stand: 18.07.2018].
- INSTITUTE FOR MOBILITY RESEARCH (IFMO) (Hrsg.) 2013. *Megacity Mobility Culture how cities move on in a diverse world*, Berlin: Springer.
- INZELL INITIATIVE (Hrsg.) 2018. *Modellstadt2030*, München: Inzell Initiative. Online verfügbar unter URL: https://www.inzellinitiative.de/documents/Modellstadt2030_Broschuere.pdf [Stand: 02.12.2020].
- INZELL INITIATIVE 2019: *Inzell Initiative*. URL: <https://www.inzellinitiative.de/index.html> [Stand: 10.09.2020].
- IW CONSULT GMBH & FRAUNHOFER IAO 2018: *Veränderungen der bayerischen Automobilindustrie durch automobile Megatrends*. Munich.
- JACKSON, T. 2013: *Wohlstand ohne Wachstum: Leben und Wirtschaften in einer endlichen Welt*. München: oekom verlag.
- JAEGER-ERBEN, M., BLÄTTEL-MINK, B., FUCHS, D., GÖTZ, K., LANGEN, N. & RAU, H. 2020: Grenzen des Konsums im Lebensverlauf: Gelegenheiten, Hürden und Gestaltungsspielräume. *In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, 29 (4), 218-223.

- JENSEN, O. B. 2006: 'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City. In: *Mobilities*, 1 (2), 143-165.
- JENSEN, O. B. 2009: Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. In: *Mobilities*, 4 (1), 139-158.
- JÜRGENS, U. 1988. Risiken und Chancen der gegenwärtigen Umstrukturierungen in der Weltautomobilindustrie für die Arbeitnehmer. In: DANKBAAR, B., JÜRGENS, U. & MALSCH, T. (Hrsg.): *Die Zukunft der Arbeit in der Automobilindustrie*. Berlin: Edition Sigma, 35-61.
- JÜRGENS, U., MALSCH, T. & DOHSE, K. 1989: *Moderne Zeiten in der Automobilfabrik: Strategien der Produktionsmodernisierung im Länder- und Konzernvergleich*. Berlin: Springer-Verlag.
- KAUFMANN, V., BERGMAN, M. M. & JOYE, D. 2004: Motility: Mobility as Capital. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), 745-756.
- KEICHEL, M. & SCHWEDES, O. 2013. Einleitung. Plädoyer für eine neue Mobilitätskultur. *Das Elektroauto*. 1-8.
- KELLE, U. & KLUGE, S. 2010: *Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- KELLER, R. 2007: Diskurse und Dispositive analysieren. Die Wissenssoziologische Diskursanalyse als Beitrag zu einer wissensanalytischen Profilierung der Diskursforschung. In: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 8 (2), Art. 18.
- KESSELRING, S. 2001: *Mobile Politik. Ein soziologischer Blick auf Verkehrspolitik in München*. Berlin: edition sigma.
- KESSELRING, S. 2007. Globaler Verkehr – Flugverkehr. In: SCHÖLLER, O., CANZLER, W. & KNIE, A. (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 826-850.
- KESSELRING, S. 2008. The Mobile Risk Society. In: CANZLER, W., KAUFMANN, V. & KESSELRING, S. (Hrsg.): *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot: Ashgate,
- KESSELRING, S. 2016. Planning in Motion. The New Politics of Mobility in Munich. In: COLLEONI, M. & PUCCI, P. (Hrsg.): *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*. Switzerland: Springer International Publishing, 67-85.
- KESSELRING, S. 2019. Reflexive Mobilitäten. In: PELIZÄUS, H. & NIEDER, L. (Hrsg.): *Das Risiko – Gedanken übers und ins Ungewisse*. Wiesbaden: Springer VS, 155-193.
- KESSELRING, S., CANZLER, W. & KAUFMANN, V. 2021: Sustainable Automobilities in the Mobile Risk Society. In: *Sustainability*, 13 (10).
- KESSELRING, S. & WULFHORST, G. 2016. Perspectives on Sustainable Mobility in Metropolitan Regions: Shaping Mobility Cultures. *Sustainable Mobility in Metropolitan Regions*. 201-221.
- KIT 2020: *reFuels – Kraftstoffe neu denken. Das Projekt "reFuels - Kraftstoffe neu denken"*. URL: <https://www.refuels.de/108.php> [Stand: 02.02.2021].
- KLINGER, T. 2017: *Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge*. Wiesbaden: Springer VS.
- KLINGER, T., KENWORTHY, J. R. & LANZENDORF, M. 2013: Dimensions of urban mobility cultures – a comparison of German cities. In: *Journal of Transport Geography*, 31 (1), 18-29.
- KLINGER, T. & LANZENDORF, M. 2016: Moving between mobility cultures: what affects the travel behavior of new residents? In: *Transportation*, 43 (2), 243-271.
- KNIE, A. 1991: *Diesel - Karriere einer Technik: Genese und Formierungsprozesse im Motorenbau*. Berlin: Edition Sigma.

- KNIE, A. 2002. Wankel-Mut in der Autoindustrie: Anfang und Ende einer Antriebsalternative. Berlin: Edition Sigma.
- KROPP, C. 2015. Exnovation – Nachhaltige Innovationen als Prozesse der Abschaffung. In: ARNOLD, A., DAVID, M., HANKE, G. & SONNBERGER, M. (Hrsg.): *Innovation-Exnovation. Über Prozesse des Abschaffens und Erneuerns in der Nachhaltigkeitstransformation*. Weimar: Metropolis Verlag, 13–34.
- KRZYWDZINSKI, M. 2017: Automation, skill requirements and labour-use strategies: high-wage and low-wage approaches to high-tech manufacturing in the automotive industry. In: *New Technology, Work and Employment*, 32 (3), 247-267.
- KRZYWDZINSKI, M. 2021: Automation, digitalization, and changes in occupational structures in the automobile industry in Germany, Japan, and the United States: a brief history from the early 1990s until 2018. In: *Industrial and Corporate Change*, 2021, 1-37.
- KRZYWDZINSKI, M., JÜRGENS, U. & PFEIFFER, S. 2015: Die vierte Revolution Wandel der Produktionsarbeit im Digitalisierungszeitalter. In: *WZB Mitteilungen*, 149, 6-9.
- KUNKEL, C., , 2020. München ist wieder Deutschlands Stau-Hauptstadt. In: *Süddeutsche Zeitung*, URL: <https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehrsanalyse-muenchen-ist-wieder-deutschlands-stau-hauptstadt-1.4832763> [Stand: 19.11.2020].
- LAMNEK, S. 2005: *Qualitative Sozialforschung*. Weinheim: Beltz Verlag.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2020: *FAQs zum Thema Luftreinhaltung in München*. URL: https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/FAQ_Luftreinhaltung.html [Stand: 21.11.2020].
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2021: *München unterwegs. Mehr bewegen als nur sich selbst*. URL: <https://muenchenunterwegs.de/vision> [Stand: 18.08.2021].
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2020a: *Diesel-Verkehrsverbot - Stadt Stuttgart*. URL: <https://diesel-verkehrsverbot.stuttgart.de/item/show/668796> [Stand: 21.11.2020].
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2020b: *Feinstaubalarm Stuttgart*. URL: <https://feinstaubalarm.stuttgart.de/item/show/584398> [Stand: 21.11.2020].
- LANDESREGIERUNG BADEN-WÜRTTEMBERG 2016: *Automobilialog 2016. Dialog zur Zukunft des Automobils und des Standortes Baden-Württemberg*. Pressemitteilung vom 17.10.2016, URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/wirtschaftsministerin-diskutiert-mit-spitzenvertretern-der-branche-die-zukunft-des-automobils-1/> [Stand: 02.12.2020].
- LANDTAG BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) 2018a: *Kleine Anfrage des Abg. Lars Patrick Berg AfD und Antwort des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau*. 16/3272, URL: https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/3000/16_3272_D.pdf [Stand: 02.12.2020].
- LANDTAG BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) 2018b: *Plenarprotokoll 16/58*. URL: https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Plp/16_0058_21032018.pdf [Stand: 18.08.2021].
- LATOURE, B. 2005: *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- LOREK, S. & FUCHS, D. 2013: Strong sustainable consumption governance – precondition for a degrowth path? In: *Journal of Cleaner Production*, 38, 36-43.
- LOREK, S. & FUCHS, D. 2019. Why only strong sustainable consumption governance will make a difference. *A Research Agenda for Sustainable Consumption Governance*. 19-34.
- LÖW, M. 2013: *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

- MANDERSCHIED, K. 2012. Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: FÜLLER, H. & MICHEL, B. (Hrsg.): *Die Ordnung der Räume*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 145-178.
- MANDERSCHIED, K. 2014: The Movement Problem, the Car and Future Mobility Regimes: Automobility as Dispositif and Mode of Regulation. In: *Mobilities*, 9 (4), 604-626.
- MANDERSCHIED, K. 2021. Nachhaltige Mobilität: Eine soziologische Dimensionalisierung. In: SONA - NETZWERK SOZIOLOGIE DER NACHHALTIGKEIT (Hrsg.): *Soziologie der Nachhaltigkeit*. Bielefeld: transcript-Verlag, 417-434.
- MANDERSCHIED, K., SCHWANEN, T. & TYFIELD, D. 2014: Introduction to Special Issue on 'Mobilities and Foucault'. In: *Mobilities*, 9 (4), 479-492.
- MATTIOLI, G., ROBERTS, C., STEINBERGER, J. K. & BROWN, A. 2020: The political economy of car dependence: A systems of provision approach. In: *Energy Research & Social Science*, 66.
- MILLER, D. (Hrsg.) 2001. *Car Cultures. Materializing Culture*, Oxford: Berg.
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 2020: *Organigramm*. URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/20200902_Organigramm_VM.pdf [Stand: 16.11.2020].
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, A. U. W., , 2020: *Organisationsplan*. URL: https://wm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-wm/intern/Dateien_Downloads/Organisationsplan_WM_stand_03.11.pdf [Stand: 16.11.2020].
- MOBIL IN DEUTSCHLAND E.V. 2019: *1. Demonstration gegen Fahrverbote in München*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=UDpHYxQGK2E> [Stand: 22.09.2021].
- MÖGELE, M. 2016. Einflussnahme deutscher Automobilhersteller auf die Verkehrspolitik in Deutschland. unveröffentlichte Abschlussarbeit.
- MÖGELE, M. & RAU, H. 2020: Cultivating the "car state": A culturally sensitive analysis of car-centric discourses and mobility cultures in Southern Germany. In: *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 16 (1), 15-28.
- MUENCHEN.DE 2019a: *Fahrradstreifen statt Parkplätze in der Fraunhoferstraße*. URL: <https://www.muenchen.de/verkehr/aktuell/fraunhoferstrasse-umgestaltung-radstreifen.html> [Stand: 24.03.2021].
- MUENCHEN.DE 2019b: *Sendlinger Straße: Fußgängerzone ist fertig*. URL: <https://www.muenchen.de/aktuell/2019-12/sendlinger-strasse-fussgaengerzone-fertig.html> [Stand: 24.03.2021].
- NITSCHKE, L. 2020a: Reconstituting Automobility: The Influence of Non-Commercial Carsharing on the Meanings of Automobility and the Car. In: *Sustainability*, 12 (17), 7062.
- NITSCHKE, L. 2020b: *Vehicles of resistance? Non-commercial carsharing and the socioecological mobility transition*. PhD Dissertation, Technische Universität München & Hochschule für Umwelt und Wirtschaft Nürtingen-Geislingen.
- ORSATO, R. J. & WELLS, P. 2007a: The Automobile Industry & Sustainability. In: *Journal of Cleaner Production*, 15 (11-12), 989-993.
- ORSATO, R. J. & WELLS, P. 2007b: U-turn: the rise and demise of the automobile industry. In: *Journal of Cleaner Production*, 15 (11-12), 994-1006.
- PASSAUER, M. 2018: Allein unter Reiseweltmeistern? In: *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 10 (2), 291-301.

- PHOENIX 2019: *Pressekonferenz zu den Ergebnissen des Zukunftsforums Automobil am 04.02.19*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=KYgvUoVtTAM> [Stand: 06.01.2020].
- PICHLER, M., KRENMAYR, N., SCHNEIDER, E. & BRAND, U. 2021: EU industrial policy: Between modernization and transformation of the automotive industry. *In: Environmental Innovation and Societal Transitions*, 38, 140-152.
- RAMMLER, S. 2009. Möglichkeitssinn für eine postfossile Mobilitätskultur. *In: CURDT, E., ROSELIEB, H. & WIESMÜLLER, C. (Hrsg.): Mobilität bewegt Schule. Das niedersächsische Curriculum Mobilität an schulischen und außerschulischen Lernorten*. Bielefeld: Bertelsmann, 79-84.
- RAMMLER, S. 2016. The Wahlverwandtschaft of modernity and mobility. *In: CANZLER, W., KAUFMANN, V. & KESSELRING, S. (Hrsg.): Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. London: Routledge, 71-90.
- RAMMLER, S. 2017: *Volk ohne Wagen: Streitschrift für eine neue Mobilität*. Frankfurt am Main: Fischer.
- RÄTHZEL, N. & UZZELL, D. 2011: Trade unions and climate change: The jobs versus environment dilemma. *In: Global Environmental Change*, 21 (4), 1215-1223.
- RAU, H. 2008. Environmental arguing at a crossroads? Cultural diversity in Irish transport planning. *In: RAU, H. & EDMONDSON, R. (Hrsg.): Environmental argument and cultural difference: Locations, fractures and deliberations*. Frankfurt-am-Main: Peter Lang, 95-124.
- RAU, H. 2010. (Im)mobility and Environment–Society Relations: Arguments for and Against the ‘Mobilisation’ of Environmental Sociology. *Environmental Sociology*. Dordrecht: Springer, 237-254.
- RECKWITZ, A. 2008: *Unscharfe Grenzen: Perspektiven der Kultursoziologie*. Bielefeld: transcript Verlag.
- RÉRAT, P. 2018: A decline in youth licensing: a simple delay or the decreasing popularity of automobility? *In: Applied Mobilities*, 1-21.
- RICHTER, I. & HAAS, T. 2020: Greening the Car? Conflict Dynamics within the German Platform for Electric Mobility. *In: Sustainability*, 12 (19).
- ROSA, H. 1999: Bewegung und Beharrung: Überlegungen zu einer sozialen Theorie der Beschleunigung. *In: Leviathan*, 27 (3), 386-414.
- ROSA, H. 2013: *Beschleunigung und Entfremdung: Entwurf einer kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- ROSA, H., DÖRRE, K. & LESSENICH, S. 2016: Appropriation, Activation and Acceleration: The Escalatory Logics of Capitalist Modernity and the Crises of Dynamic Stabilization. *In: Theory, Culture & Society*, 34 (1), 53-73.
- SACHS, W. 1983: ARE ENERGY-INTENSIVE LIFE-IMAGES FADING? THE CULTURAL MEANING OF THE AUTOMOBILE IN TRANSITION *In: Journal of Economic Psychology*, 3, 347-365.
- SACHS, W. 1984: *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- SACHS, W. 1987: Die auto-mobile Gesellschaft. Vom Aufstieg und Niedergang einer Utopie. *In: Gewerkschaftliche Monatshefte*, 87 (10), 577-589.
- SACKMANN, S. A. 1991: Uncovering Culture in Organizations. *In: The Journal of Applied Behavioral Science*, 27 (3), 295-317.
- SATTELEGER, L. & RAU, H. 2016: Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research. *In: Journal of Transport Geography*, 53, 22-31.

- SCHÄFER, U. 2017. Münchner Chic. In: *Süddeutsche Zeitung online*, 18.07.2020, URL: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/das-deutsche-valley-muenchner-chic-1.3592717> [Stand: 20.11.2020].
- SCHNEIDER, J. & HOLZ-RAU, C. 2007: Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? In: *Transportation*, 34 (4), 487-511.
- SCHMIDT, G. 2018. Automobil und Automobilismus. In: SCHWEDES, O. (Hrsg.): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden: Springer VS, 373-393.
- SCHMIDT, R. 2017. Fordismus/Massenproduktion. In: HIRSCH-KREINSEN, H. & MINNSEN, H. (Hrsg.): *Lexikon der Arbeits- und Industriesoziologie*. Baden-Baden: Nomos Verlag, 143-148.
- SCHWANEN, T. & HOPKINS, D. 2018: Automated Mobility Transitions: Governing Processes in the UK. In: *Sustainability*, 10 (4).
- SCHWEDES, O. (Hrsg.) 2021. *Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*, Wiesbaden: Springer VS.
- SCHWEDES, O., KETTNER, S. & TIEDTKE, B. 2013: E-mobility in Germany: White hope for a sustainable development or Fig leaf for particular interests? In: *Environmental Science & Policy*, 30, 72-80.
- SCHWEDES, O., STERNKOPF, B. & NOWACK, F. 2015: Lobbying im Verkehr – Ein vernachlässigtes Praxisfeld. In: *Umweltpsychologie*, 19 (1), 146-168.
- SHELLER, M. 2004: Automotive Emotions. In: *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5), 221-242.
- SHELLER, M. & URRY, J. 2006: The New Mobilities Paradigm. In: *Environment and Planning A*, 38 (2), 207-226.
- SHOVE, E., PANTZAR, M. & WATSON, M. 2012: *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and how it Changes*. London: SAGE.
- SIMS, R., SCHAEFFER, R., CREUTZIG, F., CRUZ-NÚÑEZ, X., D'AGOSTO, M., DIMITRIU, D., FIGUEROA MEZA, M. J., FULTON, L., KOBAYASHI, S., LAH, O., MCKINNON, A., NEWMAN, P., OUYANG, M., SCHAUER, J. J., SPERLING, D. & TIWARI, G. 2014. Transport. In: EDENHOFER, O., PICHES-MADRUGA, R., SOKONA, Y., FARAHANI, E., KADNER, S., SEYBOTH, K., ADLER, A., BAUM, I., BRUNNER, S., EICKEMEIER, P., KRIEMANN, B., SAVOLAINEN, J., SCHLÖMER, S., VON STECHOW, C., ZWICKEL, T. & MINX, J. C. (Hrsg.): *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press, 599-670.
- SPÄTH, P., ROHRACHER, H. & VON RADECKI, A. 2016: Incumbent Actors as Niche Agents: The German Car Industry and the Taming of the "Stuttgart E-Mobility Region". In: *Sustainability*, 8 (3).
- SPINNEY, J. 2016: Fixing Mobility in the Neoliberal City: Cycling Policy and Practice in London as a Mode of Political–Economic and Biopolitical Governance. In: *Annals of the American Association of Geographers*, 106 (2), 450-458.
- SPINNEY, J. & LIN, W.-I. 2019: (Mobility) Fixing the Taiwanese bicycle industry: the production and economisation of cycling culture in pursuit of accumulation. In: *Mobilities*, 14 (4), 524-544.
- STAATSMINISTERIUM, B.-W. 2021: *Varta erhält Förderung für Batteriezellfertigung: Staatsministerium Baden-Württemberg*. URL: <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/varta-erhaelt-foerderung-fuer-batteriezellfertigung/> [Stand: 02.02.2021].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2017a: *Arbeitsstruktur Strategiedialog Automobilwirtschaft beschlossen*. Pressemitteilung vom 25.07.2017, URL: <https://stm.baden->

- wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/arbeitsstruktur-strategiedialog-automobilwirtschaft-beschlossen/ [Stand: 18.07.2019].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2017b: Automobilindustrie. Landesweiter Transformationsbeirat der Automobilindustrie beschlossen. Pressemitteilung vom 03.04.2017, URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/branchentreffen-zum-transformationsprozess-der-automobilindustrie/> [Stand: 03.12.2019].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) 2018a: Erster Fortschrittsbericht Strategiedialog Automobilwirtschaft BW. Stuttgart. Online verfügbar unter URL: https://stm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/180723_Fortschrittsbericht-2018_SDA.pdf [Stand: 02.12.2020].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2018b: Strategiedialog Automobilwirtschaft BW zieht erstes Resümee. Pressemitteilung vom 20.07.2018, URL: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/jahresveranstaltung-strategiedialog-automobilwirtschaft-bw/> [Stand: 18.08.2021].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2019a: Baden-Württemberg und Bayern stärken länderübergreifende Zusammenarbeit. Pressemitteilung vom 23.07.2019, URL: <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/baden-wuerttemberg-und-bayern-staerken-laenderuebergreifende-zusammenarbeit-1/> [Stand: 18.08.2021].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) 2019b: Zweiter Fortschrittsbericht Strategiedialog Automobilwirtschaft BW. Stuttgart. Online verfügbar unter URL: https://stm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/190704_Fortschrittsbericht_SDA_BW_2019_web.pdf [Stand: 02.12.2020].
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) 2020: Dritter Fortschrittsbericht Strategiedialog Automobilwirtschaft BW. Stuttgart. Online verfügbar unter URL: https://stm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/SDA_BW/200917_SDA_Fortschrittsbericht_2020_RZ_web.pdf [Stand: 15.03.2021].
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2021: *Strukturdaten. Eckdaten für Wirtschaftszweige seit 2008*. URL: <https://www.statistik-bw.de/Industrie/Struktur/kenngnrWZ2008.jsp> [Stand: 11.05.2021].
- STMWI (Hrsg.) 2017: Industriebericht Bayern 2017. München. Online verfügbar unter URL: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Wirtschaft/Dokumente_und_Cover/2019-09-17_Industriebericht_Bayern_2017.pdf [Stand: 11.05.2021].
- STMWI (Hrsg.) 2018: Industriebericht Bayern 2018. München. Online verfügbar unter URL: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Wirtschaft/Dokumente_und_Cover/2019-09-17_Industriebericht_Bayern_2018.pdf [Stand: 11.05.2021].
- STMWI (Hrsg.) 2019: Industriebericht Bayern 2019. München. Online verfügbar unter URL: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Wirtschaft/Dokumente_und_Cover/Industrie/2019-08-08_Industriebericht_2019.pdf [Stand: 11.05.2021].
- STMWI (Hrsg.) 2020a: Industriebericht Bayern 2020. München. Online verfügbar unter URL: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2020/2020-08-31_Industriebericht_Bayern_2020.pdf [Stand: 11.05.2021].
- STMWI 2020b: *Organisationsplan des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie*. URL: https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Ministerium/Dokumente_und_Cover/2020-11-04_StMWi_Organisationsplan.pdf [Stand: 16.11.2020].

- STRATEGIEDIALOG AUTOMOBILWIRTSCHAFT 2019: *Letter of Intent: „HyFab - Forschungsfabrik für Brennstoffzellen und Wasserstoff“*. URL: https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/190704_SDA_BW_Letter_of_Intent.pdf [Stand: 21.11.2019].
- SUEDDEUTSCHE.DE 2017: *Das beliebteste touristische Ziel in Bayern? Ein riesiges Autohaus*. URL: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/jubilaem-wo-touristen-teil-einer-grossen-autofamilie-werden-sollen-1.3717470-2> [Stand: 04.05.2021].
- SWIDLER, A. 1986: CULTURE IN ACTION: SYMBOLS AND STRATEGIES. In: *American Sociological Review*, 51 (2), 273-286.
- TSCHOERNER-BUDDE, C. 2019: *Sustainable Mobility in Munich. Exploring the Role of Discourse in Policy Change*. Wiesbaden: Springer VS.
- TULLY, C. & BAIER, D. 2006: *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang - Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- TURNER, B. S. 2007: The Enclave Society: Towards a Sociology of Immobility. In: *European Journal of Social Theory*, 10 (2), 287-304.
- TUVIKENE, T. 2014. Mooring in Socialist Automobility: Garage Areas. In: BURRELL, K. & HÖRSCHELMANN, K. (Hrsg.): *Mobilities in Socialist and Post-Socialist States*. London: Palgrave Macmillan, 105-121.
- TYFIELD, D. 2014: Putting the Power in 'Socio-Technical Regimes' – E-Mobility Transition in China as Political Process. In: *Mobilities*, 9 (4), 585-603.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) 2020. *Klimaschutz durch Tempolimit. Wirkung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen auf die Treibhausgasemissionen*, Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_38-2020_wirkung-tempolimit_bf.pdf [Stand: 26.04.2021].
- UNIVERSITÄT STUTTGART 2020: *Vom Auto- zum Mobilitätsland | Universität Stuttgart*. URL: <https://www.uni-stuttgart.de/studium/deine-zukunft/mobilitaet/> [Stand: 09.11.2020].
- URRY, J. 2000: *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- URRY, J. 2004: The 'System' of Automobility. In: *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5), 25-39.
- URRY, J. 2007: *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2020: *MOBILITÄT BRAUCHT VERNETZUNG! Wir machen Baden-Württemberg zum Mobilitätsland Nr. 1*. URL: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Mobilit%C3%A4tskongress_Einladung_200811_FINAL.pdf [Stand: 11.02.2021].
- VERKEHRSWENDE JETZT! 2018a: Kretschmann hat die Autoindustrie angehündelt Presseerklärung des Bündnisses Verkehrswende jetzt! vom 22.7.18. Pressemitteilung vom 22.07.2018, URL: <http://verkehrswende-jetzt.de/wp-content/uploads/2018/07/Presseerkl%C3%A4rung22.7..pdf> [Stand: 31.03.2021].
- VERKEHRSWENDE JETZT! 2018b: Presseerklärung des Bündnisses Verkehrswende jetzt! zum Strategiedialog Automobilwirtschaft. Weniger Autos, mehr Lebensqualität: Kopflose und ratlose Politik und Automobilindustrie in der Verkehrswende. Pressemitteilung.
- WBGU (Hrsg.) 2011: *Welt im Wandel Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. Berlin. Online verfügbar unter URL: <https://www.wbgu.de/de/publikationen/publikation/welt-im-wandel-gesellschaftsvertrag-fuer-eine-grosse-transformation> [Stand: 30.06.2021].

- WEBER, M. 1904: Die "Objektivität" sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis. In: *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, 19 (1), 22-87.
- WELLS, P. & NIEUWENHUIS, P. 2012: Transition failure: Understanding continuity in the automotive industry. In: *Technological Forecasting and Social Change*, 79 (9), 1681-1692.
- WELLS, P., NIEUWENHUIS, P. & ORSATO, R. J. 2011. The Nature and Causes of Inertia in the Automotive Industry Regime Stability and Non-Change. In: GEELS, F. W., KEMP, R., DUDLEY, G. & LYONS, G. (Hrsg.): *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. New York: Routledge, 123-139.
- WELT.DE 2019: *Söder und Scheuer über neue Strategien der Autoindustrie*. URL: <https://www.welt.de/politik/deutschland/video188211307/Zukunftsforum-Automobil-Soeder-und-Scheuer-ueber-neue-Strategien-der-Autoindustrie.html> [Stand: 24.11.2020].
- WENTLAND, A. 2017. An automobile nation at the crossroads. Reimagining Germany's car society through the electrification of transportation. In: VERSCHRAEGEN, G., VANDERMOERE, F., BRAECKMANS, L. & SEGAERT, B. (Hrsg.): *Imagined Futures in Science, Technology and Society*. London: Routledge, 137–165.
- WILLIAMS, R. 1998. The Analysis of Culture. In: STOREY, J. (Hrsg.): *Cultural Theory and Popular Culture*. 2. Auflage. Athens: The University of Georgia Press, 48-56.
- WINKLER, J., TIJÉ-DRA, A. & BAUMANN, C. 2021. Ethnographische Ansätze zur Analyse diskursiver Praxis. In: GLASZE, G. & MATTISSEK, A. (Hrsg.): *Handbuch Diskurs und Raum*. 3. Auflage. Bielefeld: transcript Verlag, 417-440.
- WITZEL, A. 2000: Das problemzentrierte Interview. In: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 1 (1).
- WULFHORST, G., KENWORTHY, J. R., KESSELRING, S., KUHNIMHOF, T., LANZENDORF, M. & PRIESTER, R. 2013. Mobility Cultures in Megacities. Results from a Global Study. *World Conference on Transport Research*. Rio de Janeiro.
- YIN, R. K. 1994. Designing Case Studies. *Case Study Research. Design and Methods*. Thousand Oaks: SAGE Publications,
- ZUEV, D. & HANNAM, K. 2020: Anxious immobilities: an ethnography of coping with contagion (Covid-19) in Macau. In: *Mobilities*, 16 (1), 35-50.