

Beschleunigter Wandel oder nachhaltige Nicht- Nachhaltigkeit?

Transformation von Mobilitätspraktiken im Kontext multipler Krisen

Gastherausgeber*innen:

Lisa Ruhrort / Mirijam Mock / Marco Sonnberger

Beschleunigter Wandel oder nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit von Mobilitätspraktiken angesichts multipler Krisen? Eine Einleitung zum Sonderband

Die aktuell dominanten Mobilitätspraktiken in westlichen Gesellschaften sind in hohem Maße nicht-nachhaltig. Das Feld des Personenverkehrs und insbesondere das „System der Automobilität“ (Urry 2004) sind daher in jüngster Zeit zum Gegenstand intensiver gesellschaftlicher Debatten geworden – sowohl in Deutschland als auch global. In vielen europäischen Ländern sind Veränderungsprozesse im Feld der Mobilität zu beobachten, die potenziell zu mehr Nachhaltigkeit führen könnten, wie z.B. beträchtliche Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr, die zunehmende Bedeutung von shared mobility, die schwindende Bedeutung des Autos als Statussymbol für jüngere Generationen oder die steigende Bedeutung des Fahrradfahrens in vielen Städten. Doch diese Veränderungsprozesse sind eher inkrementell und vermögen es bisher nicht, den Trend der immer weiter steigenden klimaschädlichen Emissionen im Mobilitätssektor zu stoppen. Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, ist jedoch ein drastischer Wandel erforderlich. Während es durch die Umweltkrise bisher nicht zu diesem gekommen ist, hat die Covid-19-Krise einen solchen Wandel, zumindest zeitlich begrenzt, ausgelöst. Hinzu kommen aktuelle geopolitische Konflikte und deren energiepolitische Auswirkungen, die sich ebenfalls stark auf das Feld der Mobilität auswirken. Diese unterschiedlichen Krisenphänomene führen zu Handlungsdruck auf verschiedenen Ebenen: Gesellschaftspolitisch, aber auch im alltäglichen Handeln mussten und müssen Bewältigungsstrategien gefunden werden.

Aus soziologischer Sicht stellt sich die drängende Frage, welche bleibenden Auswirkungen auf Mobilitätspraktiken mit solchen Krisenphänomenen verbunden sind: Werden die akuten Krisen laufende Veränderungsprozesse beschleunigen oder eher bremsen bzw. gar stoppen? Werden sie einen Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit begünstigen, ein Mög-

lichkeitsfenster für signifikante Veränderungen bieten oder dazu beitragen, die Nicht-Nachhaltigkeit dominanter Mobilitätspraktiken weiter zu stabilisieren? Anknüpfend an diese Fragen versuchen wir mit diesem Sonderband aufzuzeigen, wo sich krisenbedingt Veränderungsdynamiken und Beharrungskräfte im Feld der Mobilität zeigen und so Nicht-Nachhaltigkeit perpetuiert oder partiell durchbrochen wird.

Wie diese Fragen in diesem Sonderband behandelt werden, stellen wir in diesem Einleitungsartikel dar. Zunächst werden wir den inhaltlichen Schwerpunkt – den Nexus aus Mobilitätspraktiken und Mobilitätsinfrastrukturen – diskutieren. Anschließend geben wir einen Überblick über die einzelnen Beiträge und wie diese sich mit diesem inhaltlichen Schwerpunkt auseinandersetzen. Abschließend reflektieren wir über gesellschaftspolitische Implikationen für die Umsetzung einer Mobilitätswende.

Praktiken, Infrastrukturen und das Ausbleiben krisenbedingter Transformation

Im Hinblick auf die Frage des beschleunigten Wandels oder der nachhaltigen Nicht-Nachhaltigkeit verdient der Nexus aus Mobilitätspraktiken und Mobilitätsinfrastrukturen besondere Aufmerksamkeit. Mobilitätsinfrastrukturen ermöglichen und begrenzen Mobilitätspraktiken und werden durch diese wiederum stabilisiert und reproduziert. Cass et al. (2018) bezeichnen diesen rekursiven Zusammenhang zwischen Infrastrukturen und Praktiken als Infrastrukturerung (*infrastructuration*). (Mobilitäts-)Infrastrukturen können dabei als Weichensteller gesellschaftlicher Naturverhältnisse verstanden werden (Kropp/Sonnberger 2021: 189), da die Ausgestaltung von Infrastrukturen einen entscheidenden Einfluss auf die Beziehungsmuster zwischen Individuum, Gesellschaft und Natur hat. Fragen der (Nicht-)Nachhaltigkeit werden so zu Fragen (nicht-)nachhaltiger Infrastrukturerung. Die gezielte Umgestaltung von Mobilitätsinfrastrukturen ist jedoch insofern schwierig, als dass sie wie alle Infrastrukturen von Pfadabhängigkeiten geprägt sind und historisch gewach-

sene Erwartungen in sie eingelagert sind.

Auf der Ebene der Praktiken spiegelt sich der pfadabhängige Charakter von Infrastrukturen im Prozess der Infrastrukturierung in der Stabilität von Alltagspraktiken und deren routinehaftem Charakter. Gerade Mobilitätspraktiken sind seit Jahrzehnten sehr veränderungsresistent und automobilen Praktiken haben trotz der Zuspitzung der Umweltkrise nichts von ihrer Dominanz eingebüßt. Der Sonderband geht in drei Artikeln der Frage nach, ob die so stark im unhinterfragten Alltagshandeln verankerten Praktiken durch Umbrüche wie den aktuellen Krisen aufgebrochen werden können. Aus einer ökologischen Perspektive werden Umbrüche oft hoffnungsvoll als Möglichkeitsfenster für ein Überkommen nicht nachhaltiger und eine Etablierung nachhaltiger Konsumpraktiken gesehen. In diesem Sinn stellen die Covid-19-Krise oder auch die Energiekrise als Krisen enormen Ausmaßes potenziell einen bedeutenden Schauplatz für eine großflächige Transformation von Praktiken dar. Um den Fragen, nachzugehen wie man solcherart Disruptionen verstehen kann und welche Bedeutung ihnen für einen langfristigen sozialen Wandel zukommt, wenden mehrere Beiträge dieses Sonderbandes eine praxistheoretische Perspektive an. Sie leisten zunächst definitorische Arbeit und klären Verständnisse von sozialem Wandel, Disruptionen und Krisen. Sowohl der Beitrag von Cass et al. als auch der Beitrag von Manderscheid et al. finden die auf Schatzki (1996) aufbauende Unterscheidung in *integrierte (integrative)* und *verteilte (dispersed)* Praktiken hilfreich, um die stattgefundenen und stattfindenden kriseninduzierten Transformationen zu fassen. Unter *verteilten* Praktiken werden Grundfertigkeiten wie Lesen, Schreiben oder Gehen verstanden. Die Autor*innen argumentieren, dass es *verteilte* Praktiken sind, die sich anhaltend verändert haben, allen voran solche, die mit Digitalisierung in Zusammenhang stehen (z.B. remote zu arbeiten). Daran anschließend schlussfolgern beide Artikel, dass es zu keiner signifikanten Neukonfiguration von Praktiken in Folge der Covid-19-Krise gekommen sei, sondern man eher von Re-Konfigurationen sprechen kann: Bereits bestehende Praktiken werden neu zu-

sammengesetzt oder verstetigt. Mit diesem Befund einher geht die Einschätzung, dass das Veränderungspotential von Krisen oft überschätzt wird bzw. das Moment der Veränderung oft zu sehr in der Krise gesehen wird. Dahingegen erachten sie die Ausgangslage – also die zur Verfügung stehenden Praktikelemente zum Zeitpunkt einer Krise – als genauso entscheidend für den Transformationsprozess. Des Weiteren argumentieren beide Beiträge, dass es nicht sinnvoll sei, eine scharfe Trennlinie zwischen dem Zustand vor und nach der Krise zu ziehen. Der dritte praxistheoretische Beitrag ist jener von Mock. Sie setzt sich mit der Frage nach Stabilität und Wandel sozialer Praktiken infolge einer Krise aus zeitlicher Perspektive auseinander. Sie beschreibt, wie Praktiken sich zeitlich durch die Komposition in Sequenzen mit bestimmten Rhythmen, Tempi und Synchronisationen zusammenfügen – und was passiert, wenn eine Krise wie die Covid-19-Krise diesen Rhythmus radikal außer Takt bringt und *Zeitgeber* außer Kraft setzt. Wobei auch sie argumentiert, dass der Prozess der schwindenden Bedeutung der *Zeitgeber* zwar von der Covid-19-Krise angefeuert aber schon sehr viel länger im Gange war und eng mit der Digitalisierung zusammenhängt.

Auf der Ebene der Infrastrukturen könnte man die gesellschaftliche Krise, komplementär zum potenziellen krisenbedingten Wandel von Mobilitätspraktiken, auch als Motor von Infrastrukturtransformation verstehen. Dies erscheint zunächst insbesondere vor dem Hintergrund plausibel, dass Infrastrukturen im Modus des ungestörten Alltags weitestgehend „unsichtbar“ bleiben und erst im Krisenfall und im Zustand des Nicht-mehr-funktionierens diskursiv thematisiert und problematisiert werden (Star 1999). Auf die Beharrungskräfte von Infrastrukturen als „geronnene Vergangenheit“ weisen insbesondere auch Canzler und Knie in ihrem Beitrag hin. Krisen gehen jedoch auch mit Handlungsdruck und verstärkter Unübersichtlichkeit einher, wodurch sich die Frage aufwerfen lässt, ob nicht eine Infrastrukturtransformation „by design“ anstatt „by disaster“ sinnvoller erscheint (Sommer/Welzer 2014). So macht beispielsweise Piétron in seinem Beitrag Vorschläge für eine

bewusst gestaltete Transformation von MaaS-Plattformen. In Zusammenhang mit Krisen und einer Transformation „by disaster“ ist zu fragen, unter welchen Bedingungen eine solche Transformation überhaupt eintritt. So wurden Alltagspraktiken der Mobilität zwar durch die Covid-19-Krise massiv irritiert, die Mobilitätsinfrastrukturen an sich, auf denen diese Mobilitätspraktiken aufsetzen, blieben jedoch durch die Krise weitestgehend „unversehrt“ und prägen aufgrund ihres pfadabhängigen und rigiden Charakters die Mobilitätspraktiken nach Eindämmung der Pandemie in althergebrachter Art und Weise weiter (siehe Canzler/Knie in diesem Sonderband). Das Verhältnis zwischen Individuum, Gesellschaft und Natur im Handlungsfeld der Mobilität erscheint nach wie vor von denselben Mustern wie vor der Covid-19-Krise geprägt zu sein (siehe Manderscheid et al. in diesem Sonderband). Eine entsprechende Veränderung hätte bedeutet, ein komplettes Gesellschaftsmodell und die damit verbundenen dominanten Lebensweisen zu verändern. Hierfür bedarf es neben kritischen Ereignissen und damit zusammenhängenden Gelegenheitsfenstern allerdings auch eines Aufbrechens ökonomischer (z.B. funktionierende Geschäftsmodelle), technologischer (z.B. technische Kompatibilitäten), mentaler (z.B. Vorstellungen vom „guten Leben“) und politisch-institutioneller (z.B. bestehende Gesetze und Verordnungen) Pfadabhängigkeiten (Seto et al. 2016 und Meinherz/Wentland in diesem Sonderband). Wichtig ist dabei auch zu betonen, dass die verschiedenen Pfadabhängigkeiten ineinandergreifen und sich selbst verstärken. So werden beispielsweise bestimmte Geschäftsmodelle erst durch entsprechende Gesetze ermöglicht. Infrastrukturtransformation wird durch diese Pfadabhängigkeiten verhindert und nichtnachhaltige Mobilitätspraktiken werden damit auf Dauer gestellt. So lange Infrastrukturen als materialisierte gesellschaftliche Naturverhältnisse stabil bleiben, bleibt auch die Beziehung zwischen Individuum, Gesellschaft und Natur stabil. Im Handlungsfeld der Mobilität bedeutet dies eine Stabilität der Nicht-Nachhaltigkeit. Das Aufbrechen der Pfadabhängigkeiten kann letztendlich

über den Weg des inkrementellen Wandels oder der disruptiven Erschütterung geschehen. Die disruptive Erschütterung scheint im Fall der Covid-19-Krise ausgeblieben zu sein, wie die Beiträge dieses Sonderbandes zeigen. Das folgende Kapitel gibt nun einen Überblick darüber, wie sie dies sowohl auf der empirischen als auch auf der theoretischen Ebene tun.

Überblick über die Beiträge zum Sonderband

Die einzelnen Beiträge betrachten Mobilität als gesellschaftliches Phänomen auf mehreren Ebenen: sowohl die Ebene alltäglicher Nutzungspraktiken als auch jene der (technischen) Infrastrukturen (Stichwort digitale Infrastrukturen) sowie jene der Planungspraktiken sind Gegenstand der Beiträge. Der Fokus liegt dabei jeweils auf unterschiedlichen empirischen Phänomenen, z. B. der sozial ungleichen Veränderung von Mobilitätspraktiken durch Homeoffice, der sich wandelnden Rolle des öffentlichen Verkehrs sowie der Entwicklung von Nischeninnovationen wie Carsharing im Kontext multipler Krisen. Diese Bandbreite wird zusammengehalten durch zwei gemeinsame Grundthesen: Erstens basieren alle Zugänge auf der Annahme, dass eine Transformation zu einem ökologisch verträglichen Mobilitätssystem einen radikalen Wandel von Praktiken und (Infra-)strukturen im Feld der Mobilität und angrenzenden Feldern erfordert. Zweitens begreifen die hier vereinten Beiträge eine solche Transformation nicht in erster Linie als technische Herausforderung, sondern als kulturellen und gesellschaftspolitischen Prozess. Damit verfolgt der Sonderband das Ziel, die Perspektive einer kritischen soziologischen Mobilitätsforschung weiterzuentwickeln. Insgesamt werfen die Beiträge dabei ein kritisches Licht auf die Möglichkeit der kriseninduzierten Transformation bestehender Mobilitätspraktiken und Mobilitätsinfrastrukturen.

Der *Beitrag von Meinherz und Wentland* untersucht anhand einer empirischen Studie, ob es – zumindest auf diskursiver Ebene – Belege für einen solchen ra-

dikalen Wandel in Folge des Möglichkeitsfensters der Pandemie gibt. Mittels einer Dokumentenanalyse offizieller Dokumente acht europäischer Städte wurde untersucht, inwiefern sich bei mobilitätsrelevanten Politikmaßnahmen eine Prioritätenverschiebung zugunsten von Dekarbonisierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Pandemie dokumentieren lässt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Pfad der segmentierten Klima- und Mobilitätspolitik, welcher Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität oft als nachrangig und Nebeneffekt anderer Maßnahmen fasst, mehrheitlich nicht verlassen wurde. Im Fall von Barcelona und Madrid gilt dieses Ergebnis allerdings nur eingeschränkt, hier konnte die Gelegenheit der Pandemie besser genutzt werden, um Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität unter veränderten Vorzeichen zu etablieren und strukturelle Hindernisse ansatzweise auszuhebeln.

Einer ähnlichen Fragestellung geht der *Beitrag von Canzler und Knie* nach: Auch er beschäftigt sich mit dem Spannungsverhältnis zwischen Beharrungskräften des nicht nachhaltigen automobilen Systems und dem Aufbrechen dieses Systems. Die empirischen Daten, die in diesem Beitrag für die Untersuchung dieser Frage herangezogen wurden, stammen aus dem MOBICOR Forschungsvorhaben und dokumentieren die pandemieinduzierten Veränderungen in Bezug auf Homeoffice und Mobilität. Die aufgezeigten massiven Veränderungen in diesem Bereich, also die Virtualisierung physischen Verkehrs, erweitern die Handlungsoptionen für eine Verkehrswende und sind nicht gering zu schätzen, argumentieren die Autoren. Im Gegensatz dazu stehen allerdings starke Beharrungskräfte auf gesetzlicher, infrastruktureller und finanzpolitischer Ebene. Als eine Möglichkeit diese Beharrungskräfte anzugreifen, schlagen Canzler und Knie temporäre Versuche, um eine neue Mobilitätswirklichkeit und alternative Mobilitätspraktiken zunächst überhaupt erlebbar zu machen, vor. Dieser Vorschlag hängt mit ihrem theoretischen Verständnis von Mobilität zusammen, das der Giddens'schen Praxistheorie folgt: Demnach ändern sich Praktiken nicht durch rationale Verhaltensänderungen, sondern durch die konkrete Ausführung

alternativer Praktiken und die daran anschließende Verschiebung von „Normalitäten“. An dieses praxistheoretische Verständnis schließen drei weitere Artikel des Sonderbandes an.

Der *Beitrag von Manderscheid, Krieger und Zimmer* schließt hier an mit der Präsentation einer empirischen Studie zu Veränderungen von Mobilitätspraktiken im Zuge der Covid-19-Krise. Vor der Präsentation der empirischen Ergebnisse findet sich aber ein ausführlicher theoretischer Teil, welcher praxistheoretische Verständnisse von Wandel eingehend diskutiert. Auf der empirischen Ebene werden die Ergebnisse von Leitfadeninterviews zu Veränderungen der Alltagsgeographien und der dabei genutzten Verkehrsmittel während der Pandemie präsentiert. Die Autor*innen zeigen auf, wie eng Mobilitätspraktiken mit anderen sozialen Praktiken verbunden sind und wie stark sich daher die kriseninduzierte Veränderung von Arbeitspraktiken auf Mobilitätspraktiken auswirkte und auswirkt. Die veränderten Arbeitspraktiken stellen Ansatzpunkte für eine Verkehrsreduktion aber auch für Rebound-Effekte dar, so die Autor*innen. Welche Veränderungen sich stabilisieren, hänge stark von den kontext- und praktikenspezifisch unterschiedlichen Bedeutungen, Eigenlogiken und inhärenten Wertigkeiten der Praktiken ab. Bisher kann man laut den Autor*innen aber keine radikalen Veränderungen von Mobilitätspraktiken sehen, sondern nur andere Zusammensetzungen bestehender Praktiken.

Die von Manderscheid, Krieger und Zimmer aufgenommene theoretische Diskussion zu Stabilität und Wandel von Praktiken in Zeiten von Krisen wird im *Beitrag von Cass, Marsden und Brown* fortgeführt und um den Aspekt von disruptiven Krisen ergänzt. Disruptionen werden hier als eine spezifische Art von Krise beschrieben, da Krisen prinzipiell als allgegenwärtig gesehen werden: Praktiken wandeln sich ständig, ausgelöst durch kleinere oder größere Krisen. In der Fortsetzung dieser theoretischen Überlegungen kommen die Autor*innen zum Schluss, dass Praktiken sowie Krisen nur sehr begrenzt steuerbar sind und stellen daher das Narrativ der „Krisen als Gelegenheitsfenster“ stark in Frage. Die theoretischen

Überlegungen werden von empirischen Ergebnissen zur Veränderung von Mobilitäts- sowie Arbeitspraktiken in Folge der Covid-19-, Energie- und Klimakrise flankiert.

Im *Beitrag von Mock* werden die theoretischen Überlegungen zu Stabilität und Wandel von Praktiken auf einen Spezialfall von Mobilitätspraktiken angewendet, nämlich dem Aufkommen von shared mobility Praktiken. Mock fragt nach den gesellschaftlichen Ursachen der stärkeren Verbreitung von shared mobility Praktiken mit geringem ökologischen Potential und argumentiert, dass das gesellschaftlich einzementierte automobile System Innovationen mit höherem ökologischen Potential strukturell benachteiligt. Sie führt diese Argumentation aus, indem sie zeitliche Charakteristika der Nutzung diverser shared mobility Angebote jenen der Privat-PKW Nutzung gegenüberstellt. Dabei stellt sie fest, dass politisch geschaffene Privilegien es alleinig der Nutzung des Privat-PKWs sowie der Nutzung der nicht ökologischen shared mobility Angebote ermöglichen, sich gut in beschleunigte und flexible Zeitstrukturen gegenwärtiger Gesellschaften einzufügen. Im Sinne einer kritischen soziologischen Mobilitätsforschung schlussfolgert sie daher, dass von Innovationen wie shared mobility signifikante Beiträge zur Verkehrswende nur zu erwarten sind, wenn zeitgleich Exnovationen der Praktik der Privat-PKW-Nutzung ausgeführt werden.

Der *Beitrag von Piétron* schließt thematisch an das Feld der shared mobility an und legt den Fokus auf Mobility-as-a-Service (MaaS). Er untersucht im Rahmen einer Feldanalyse 35 MaaS-Plattformen, wovon 9 privatwirtschaftliche und 26 öffentliche Plattformen sind. Auch er fragt danach, wie Innovationen wie MaaS-Plattformen – die als Zukunft von shared mobility gesehen werden – einen signifikanten Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise leisten können und legt dar, wie öffentliche Plattformanbieter den Fokus tendenziell auf einen umweltfreundlichen Mobilitätsmix legen. Die gegenwärtigen Entwicklungen zeigen allerdings, dass die privaten Plattformen günstigere Voraussetzungen zur Etablierung haben. Im Anschluss diskutiert er welche Risiken damit

zusammenhängen und welche Handlungsoptionen sich daraus für kommunale Plattformen ergeben.

Gesellschaftspolitische Implikationen für die Umsetzung einer Mobilitätswende

Aus der Perspektive einer anwendungsorientierten sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung ist vor allem im Zusammenhang mit gesellschaftlichen Krisen die Frage interessant, unter welchen Bedingungen Krisenereignisse als Möglichkeitsfenster für veränderte Handlungsweisen genutzt werden (können) – sei es auf der individuellen Ebene, indem neue Verhaltensweisen erprobt werden, sei es auf der politischen Ebene, indem ungewöhnliche oder innovative Politikinstrumente eingesetzt werden oder auch, indem bisher umstrittene oder schwer durchsetzbare Vorhaben mit der Legitimation der Krisenbewältigung in die Umsetzung gebracht werden. Die Covid-19-Krise hat in Bezug auf die letztgenannte Ebene entsprechende Effekte eindrucksvoll hervorgebracht: Zu nennen ist vor allem die Umsetzung von temporären Infrastrukturen für den Fahrradverkehr und für die Umnutzung öffentlicher Räume, die als Reaktionen auf die besonderen Bedingungen der Krise legitimiert werden konnten.

Betrachtet man jedoch die weitere Entwicklung (auch in Bezug auf die Energiekrise), zeigt sich auf politischer Ebene, wie ambivalent die Wirkung von Krisen ausfallen kann: So wurde einerseits auf bundespolitischer Ebene das Möglichkeitsfenster genutzt, um mit dem 9-Euro-Ticket und später dem Deutschlandticket eine ansonsten schwer durchsetzbare Maßnahme in die Realisierung zu bringen. Hier wurde ein Momentum genutzt, das sich nur aus der Krisendynamik von Covid-19-Krise und nachfolgender Energiekrise erklären lässt. Auf der anderen Seite lässt sich erkennen, wie gerade Krisendiagnosen wie die Belastung der Verbraucher*innen durch hohe Energiepreise sowie die angespannte Wirtschaftslage, politisch genutzt werden, um nachhaltigkeitsbezogene Politikmaßnahmen zu delegitimieren. Ein prominentes Beispiel stellt die Diskussion um das 2023

geänderte Gebäudeenergiegesetz dar, das eigentlich auf eine langfristige klimagerechte Umgestaltung des Gebäudeenergiesektors abzielt und eine größere Unabhängigkeit von Energieimporten befördern soll. Angesichts der Energiekrise wollte die Bundesregierung die ursprünglich für 2025 vorgesehenen Änderungen bei den Standards für neue Heizungen auf 2024 vorziehen und damit die Transformation zu klimaneutralen Heizungen beschleunigen. Sie stieß damit jedoch auf heftige Kritik vor allem von Seiten rechter und konservativer Parteien, die die neuen Regelungen als eine unzumutbare Belastung für die Mittelschichten und die Benachteiligten brandmarkten. Die geplanten Änderungen wurden schließlich stark aufgeweicht.

Auch auf kommunaler Ebene lässt sich zum Teil ein „Backlash“ gegen ökologische Maßnahmen insbesondere auch im Bereich der Verkehrspolitik beobachten. Ein Beispiel zeigte sich im Wahlkampf um die neu gewählte Regierung in Berlin im Jahr 2023, bei dem die „autofeindliche“ Verkehrspolitik der Grünen von der CDU erfolgreich als zentraler Angriffspunkt genutzt wurde. Wichtige Vorhaben wie der Ausbau der Fahrradinfrastruktur stehen hier nun wieder auf dem Prüfstand. Auch in Hannover zerbrach in 2023 die Koalition aus Grünen und SPD an der Uneinigkeit über die Umsetzung einer „autofreien“ Innenstadt. Soziologisch betrachtet stellt sich die Frage, inwieweit hinter diesen Symptomen eine tiefere gesellschaftliche Spaltung steht bzw. wie diese Spaltung ggf. überbrückt werden kann? Unter welchen Bedingungen können zukünftig Maßnahmen einer ökologischen Transformation insbesondere in Bezug auf den Klimawandel mehrheitsfähig werden? Diese Fragen stellen sich nicht nur im Feld der Verkehrspolitik.

Disclosure Statement

Die Arbeit an diesem Sonderband wurde unter anderem ermöglicht durch Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), Förderkennzeichen R01UU1907B.

Literaturverzeichnis

- Cass, N./Schwanen, T/Shove, E. (2018): Infrastructures, intersections and societal transformations. In: *Technological Forecasting and Social Change*. 137. Jg., S. 160–167. DOI: 10.1016/j.techfore.2018.07.039.
- Kropp, C./Sonnberger, M. (2021): *Umweltsoziologie*. Baden-Baden: Nomos.
- Schatzki, T. R. (1996): *Social practices : a Wittgensteinian approach to human activity and the social*. New York: Cambridge University Press.
- Seto, K. C./Davis, S. J./Mitchell, R. B./Stokes, E. C./Unruh, G./Vorsatz, D. (2016): Carbon Lock-In. Types, Causes, and Policy Implications. In: *Annual Review of Environment and Resources*. 41 Jg., Heft 1, S. 425–452. DOI: 10.1146/annurev-environ-110615-085934.
- Sommer, B./Welzer, H. (2014): *Transformationsdesign. Wege in eine zukunftsfähige Moderne*. München: oekom.
- Star, S. L. (1999): The Ethnography of Infrastructure. In: *American Behavioral Scientist*. 43 Jg., Heft 3, S. 377–391. DOI: 10.1177/00027649921955326.
- Urry, J. (2004): The ‘System’ of Automobility. In: *Theory, Culture & Society*. 21 Jg., Heft 4-5, S. 25–39. DOI: 10.1177/0263276404046059.

Autor*innen:

Lisa Ruhrort leitet das Team ‚Stadt- und Regionalverkehr‘ am Deutschen Institut für Urbanistik. Sie ist zugleich Leiterin der Nachwuchsforschungsgruppe ‚MoveMe‘ an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen.
lisa.ruhrort1@hfwu.de

Mirijam Mock ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Gesellschaftswandel und Nachhaltigkeit der Wirtschaftsuniversität Wien.
mirijam.mock@wu.ac.at

Marco Sonnberger ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung für Technik- und Umweltsoziologie der Universität Stuttgart und im Arbeitsbereich Umweltsoziologie am Institut für Soziologie der Friedrich-Schiller-Universität Jena.
marco.sonnberger@sowi.uni-stuttgart.de

Impressum

Soziologie und Nachhaltigkeit
Beiträge zur sozial-ökologischen Transformationsforschung

ISSN 2364-1282

Sonderband 3 (2024): Transformation von Mobilitätspraktiken im Kontext multipler Krisen – Beschleunigter Wandel oder nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit? DOI: 10.17879/sun-2024-5277

Lizenz CC-BY 4.0 (www.creativecommons.org/licenses/by/4.0)

Herausgeber*innen: Lisa Ruhrort, Mirijam Mock, Marco Sonnberger

Redaktion: Niklas Haarbusch, Jakob Kreß, Carsten Ohlrogge

Layout/Satz: Niklas Haarbusch

Anschrift: Universität Münster, Institut für Soziologie
Scharnhorststraße 121, 48151 Münster
Telefon: (0251) 83-25440
E-Mail: sun.redaktion@uni-muenster.de
Website: www.sun-journal.org

Gefördert durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) - Projektnummer 490954504