

2. Mobilität, Verkehr und Nachhaltigkeit

Das zentrale Forschungsgebiet der vorliegenden Arbeit ist der Bereich der Jugendmobilität im Allgemeinen sowie das Mobilitätskonzept Carsharing im Speziellen. Bevor im nachfolgenden Kapitel 3 näher auf dieses spezifische Mobilitätskonzept eingegangen wird, soll zunächst grundlegend geklärt werden, was unter dem Aspekt Mobilität im Allgemeinen sowie den damit verbundenen Gesichtspunkten zu verstehen ist.

Mobilität¹ und Verkehr werden in der Öffentlichkeit häufig als synonyme Begrifflichkeiten füreinander verwendet. Dies kann jedoch als nicht zielführend betrachtet werden, da beide Konstrukte zwar miteinander in Verbindung stehende, jedoch an sich unterschiedliche Aspekte in sich vereinen. Der Begriff Mobilität leitet sich im ursprünglichen Sinne vom lateinischen Wort *mobilitas* ab, was so viel wie Beweglichkeit bedeutet (vgl. Hillmann 2007, S. 578). Wie genau diese Beweglichkeit umgesetzt wird, ist diesem Verständnis nach offen. Mobilität vollzieht sich demnach prinzipiell als geistige Vorstellung (vgl. Canzler/Knie 1998, S. 30). Canzler und Knie (1998) begreifen Mobilität als geistige Beweglichkeit, welche von einem spezifischen Mobilitätsraum eingegrenzt wird. In diesem steckt das Individuum im Geiste ab, welche Mobilitätsmöglichkeiten für einen selbst umsetzbar sind. Außerhalb dieses Mobilitätsraumes ist keine Beweglichkeit vorstellbar (vgl. Canzler/Knie 1998, S. 30). Laut Zimmermann (1998) ist räumliche Mobilität ganz allgemein „als Wechsel eines oder mehrerer Individuen zwischen den (vorab) festgelegten Einheiten eines räumlichen Systems“ (Zimmermann 1998, S. 514) zu begreifen. Mobilität bezeichnet demnach die individuelle Möglichkeit zur Fortbewegung an sich (vgl. Flade et al. 2001, S. 67).

Der Begriff Verkehr bezieht sich viel eher auf das konkret messbare Ausmaß an Fortbewegungen, welche innerhalb eines bestimmten Bereichs zu einer bestimmten Zeit stattfinden. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise die Mobilitätsrate (Wegeanzahl) oder auch die Mobilitätsleistung (Wegelänge) von Personen von zentralem Interesse (vgl. Tully/Baier 2006, S. 34; Flade et al. 2001, S. 67).

In der öffentlichen Wahrnehmung stellen die räumliche Mobilität von Personen auf der einen sowie verschiedene Aspekte des Verkehrs auf der anderen Seite zudem teils konträre Konstrukte dar. So ist die individuelle Mobilität an sich positiv konnotiert und gilt als bedeutsam für den Einzelnen. Jedem Menschen soll demnach eine individuelle, grenzenlose Mobilität ermöglicht werden. Aspekte wie beispielsweise Parkraumnot oder Stauproblematiken, die durch den Verkehr an sich verursacht werden, werden von der Öffentlichkeit hingegen kritisch betrachtet und gelten als reduktionswürdig. Dies führt zur allgemeinen Haltung, dass der Verkehr in seiner heutigen Form verändert und eingeschränkt werden muss (vgl. Flade et al. 2001, S. 67). Mobilität und Verkehr stehen demnach in einer Beziehung zueinander, können sich allerdings durchaus in einem gewissen Spannungsfeld bewegen. Sie sollten daher nicht als Synonym für dasselbe Phänomen betrachtet werden.

Das Konstrukt ‚nachhaltigere Mobilität‘ trägt einerseits diese Dualität von Mobilität und Verkehr in sich und nimmt darüber hinaus den bereits einleitend formulierten allgemeinen Gedanken einer nachhaltigen Entwicklung mit auf. Das bedeutet, dass Mo-

¹ Im vorliegenden Kontext wird Mobilität in räumlicher Hinsicht verstanden. Ebenso lässt sich Mobilität jedoch auch sozial sowie informationell/virtuell begreifen (vgl. Tully/Baier 2006, S. 31 ff.).

bilität dabei prinzipiell auf hohem Niveau erhalten werden muss, die konkrete Ausgestaltung muss jedoch verkehrseffizient sein und heute existierende Verkehrsbelastungen müssen reduziert werden. Für die Zielverfolgung einer nachhaltigeren Mobilität ist zudem zentral, dass sowohl ökonomische, ökologische sowie soziale Aspekte Berücksichtigung finden. Die Kosten für Mobilität müssen sich demnach in einem monetär gerechtfertigten Rahmen bewegen. Die Umwelt muss geschont (bspw. im Hinblick auf die Schadstoffbelastung) und der Ressourcenverbrauch möglichst gering gehalten werden. Wichtig ist zudem, dass Mobilitätsansprüche sowohl heutiger als auch zukünftiger Generationen in diesem Prozess Berücksichtigung finden (vgl. Eckhardt 2006, S. 91; Bundesregierung 2004, S. 182; European Union Council of Ministers of Transport 2001).

Diesem Anspruch kann das im Fokus stehende Mobilitätskonzept Carsharing durchaus gerecht werden und ist daher insbesondere für die Entwicklung einer zukünftig nachhaltigeren Mobilität von zentralem Interesse. Um ein genaueres Verständnis für dieses Mobilitätskonzept zu bekommen, werden in diesem Zusammenhang bedeutsame Aspekt im nachfolgenden Kapitel 3 angeführt und näher erläutert.

Carsharing und die Gesellschaft von Morgen
Ein umweltbewusster Umgang mit Automobilität?

Witzke, S.

2016, XVIII, 187 S. 27 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-11840-2