

URRY, JOHN (2008)

Climate Change, Travel and Complex Futures

Max Braun

Erschienen in: *The British Journal of Sociology* 59(2): 261-279.

Der britische Soziologe und Mitbegründer der interdisziplinären *Mobilities Studies* John Urry stellt in seinem Aufsatz das um das Auto herum entstandene Mobilitätssystem der *automobility* in den Fokus der sozialwissenschaftlichen Klimaforschung. Die zentrale These des Autors ist, dass angesichts der globalen Erwärmung des Klimas und des hohen Treibhausgasausstoßes der heutigen Automobilproduktion und -nutzung eine grundlegende Reorganisation des Verkehrswesens dringend nötig ist. Dies sei wiederum nicht ohne eine grundlegende Reorganisation der Gesellschaft möglich, da Verkehr, Mobilität und Gesellschaft untrennbar miteinander verwoben sind. Zwar sind Verkehrsemissionen nicht allein ursächlich für die treibhausgasbedingte Klimaerwärmung, nichtsdestotrotz müsste die Reduktion der Gesamtemissionen diejenigen des Verkehrs auf systematische Weise miteinschließen. Falls dies nicht geschehe, drohe angesichts vermehrter Naturkatastrophen und zunehmender Ressourcenknappheit auf lange Sicht ein Zusammenbruch gesellschaftlicher Ordnung, ein Zustand des weltweiten »regional warlordism« und letztlich eines Hobbes'schen Krieges aller gegen alle (269f.; → Kollapsologie). Der Alternative in Gestalt einer raschen Abkehr vom Auto als zentralem Fortbewegungsmittel stehen Urry zufolge allerdings mehrere Hindernisse im Weg. Zu sehr sei die Gesellschaft vom Automobil geprägt, ihre Entwicklung ist eng verknüpft (»co-evolved«, 266). Sichtbar sei dies überall, angefangen bei der allgegenwärtigen und allumfassenden Auto-zentrischen Infrastruktur und Stadtgestaltung, bis hin zur Rolle des Autos im Gefühlshaushalt und Selbstverständnis der Gegenwart. Es sei heute »central to the individualist, consumerist affective culture of contemporary capitalism« (265). Urry geht es jedoch nicht nur um Fragen von Haltungen und Kultur. Ein Weg zurück zu einer »public mobility«, zur Vorherrschaft öffentlicher Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn mit ihren strikten Fahrplänen und fixen Routen, sei angesichts von zunehmender räumlicher Fragmentierung der Lebensverhältnisse, individualisierter Mobilität und eines Flexibilitätszwangs (»coerced flexibility«), die der Siegeszug des Autos über ein Jahrhundert lang genährt habe, unrealistisch (272).

Urry geht davon aus, dass der maßgebliche Grund, warum Menschen reisen und sich fortbewegen, das Bedürfnis nach physischer Kopräsenz, das Treffen mit anderen Menschen ist (272). Vor diesem Hintergrund sieht Urry die einzige Möglichkeit, den Individualverkehr beizubehalten, das Bedürfnis nach Kopräsenz zu berücksichtigen und dabei gleichzeitig die Abhängigkeit vom Automobil zu überwinden, in einer weitreichenden und orchestrierten Integration von durch nicht-fossile Treibstoffe getriebenen Fortbewegungsmitteln, Car-Sharing-Arrangements, Fahrrädern und anderen neueren »Hybridfahrzeugen« (271). Diese wären dann nicht mehr in individuellem Besitz, sondern Teil eines umfassend integrierten und digital koordinierten Mobilitätsnetzwerks (ein »nexus system«, 271). Das würde allerdings bedeuten, dass das Bewegen von A nach B in Zukunft nicht mehr »unbeobachtet« (274) vonstattengehen kann, sondern dass ein solches Mobilitätssystem weitreichende Kontrolle und Überwachung (»tracked and traced«, 275) in Form von algorithmengestützter *smarter* Navigation, individualisierten Zugangsberechtigungen und einer Rationierung von Kohlenstoffbudgets voraussetzt. Hierin diagnostiziert Urry das Dilemma, in dem er die Gesellschaft angesichts der drohenden Klimakatastrophe und eines persistenten Mobilitätsbedürfnisses sieht. Zukünftig besteht die Wahl zwischen einem in letzter Konsequenz fatalen Weiter-so und einer Chance auf die langfristige Abwendung des Zusammenbruchs um den Preis eines umfassenden digitalen Überwachungssystems, einer »Orwell-ization of the self« (274) in einem digitalen Panopticon (273, vgl. auch Dennis & Urry 2009).

Urry stützt sich in seiner Analyse zu großen Teilen auf prognostische Gutachten sowohl aus den Wirtschaftswissenschaften (wie den vielzitierten *Stern Report*, Stern 2006) als auch auf Zukunftsprognosen regierungsnaher Forschungsgruppen (wie das *Foresight Programme* des britischen Wissenschaftsministeriums). Der Autor wendet sich zum einen an ein sozialwissenschaftliches Fachpublikum, welches er mit der Aufgabe betraut sieht, naturwissenschaftlich begründete Zukunftsszenarien bezüglich des Klimawandels auf deren gesellschaftliche Implikationen hin zu untersuchen und zu kritisieren, denn »das Soziale« mit seiner Eigenlogik sei integraler Bestandteil einer vom Klimawandel geprägten Zukunft (264). Zum anderen wendet er sich an die Politik, von der es weltweit Führungsstärke und Besonnenheit (»leadership«, 276) benötige, nicht zuletzt um Bürger- bzw. Freiheitsrechte, wie Privatsphäre und Reisefreiheit, zu schützen, die Urry im Zuge von Maßnahmen zur Abwendung der Klimaerwärmung gefährdet sieht.

Der besprochene Text ist sowohl im Kontext der expliziten und impliziten soziologischen Beschäftigung mit Zukünften als auch in den *Mobilities Studies* zu verorten. Dieses interdisziplinäre und problemzentrierte Forschungsfeld stellt die in der empirischen sozialwissenschaftlichen Forschung oft vernachlässigte Rolle des Abnehmens der Sesshaftigkeit in modernen Gesellschaften und Mobilität als eigenständigen Forschungsgegenstand in den Fokus (Sheller 2014, Sheller & Urry 2006). Hier knüpft Urry auch an eigene frühere Arbeiten zur Automobilität an (Sheller & Urry 2000, Urry 2000). Das Konzept der Automobilität bezeichnet den Umstand, dass das Auto immer schon mehr war als ein Mittel zum Zweck der Fortbewegung, sondern Teil eines sich selbst erhaltenden autopoietischen Systems (Urry 2004: 27). Kurz gesagt: Ab einem bestimmten Punkt verselbstständigt sich seine Verbreitung durch stetige Feedbacks. Mehr Autos bedeuten Verkehrsprobleme, denen mit dem Ausbau von Straßen begegnet wird, was wiederum das Auto als Fortbewegungsmittel attraktiver macht. Seit Mitte des 20.

Jahrhundert sind Gesellschaften, Kulturen und Volkswirtschaften weltweit zunehmend von der Automobilproduktion und -nutzung geprägt, Infrastrukturen der Energiewirtschaft, des Straßen- und Städtebaus, der Raumordnung bis hin zu Einkaufs- und Freizeitangeboten wurden und werden unter der Maßgabe der automobilen Erreichbarkeit und der Ermöglichung von reibungsfreiem Automobilverkehr gestaltet, was sich in den Erwartungen der Menschen und deren Vorstellungen von Mobilität widerspiegelt.

Wenn Urry von Automobilität als System spricht, adressiert er zugleich das für viele Sozialwissenschaften zentrale Problem der Mechanismen und Möglichkeitsbedingungen gesellschaftlichen Wandels. Für Urry ist die Gesellschaft dem Klima insofern ähnlich, als dass sie durch einen hohen Grad an Komplexität gekennzeichnet ist. Veränderungen in komplexen Systemen erfolgen nicht linear, sondern unvorhersehbar, sehr langsam oder sprunghaft. Ein System wie das der Automobilität sei durch die historische Entwicklung fest in der Gesellschaft verankert, »locked in« (263), und könne nur an historisch seltenen Kippunkten von dieser Pfadabhängigkeit abgebracht werden. Hier richtet sich Urrys Kritik gleichzeitig gegen einen technologischen Determinismus, gegen vermeintliche technologische Allheilmittellösungen wie auch gegen die in den Wirtschaftswissenschaften verbreitete Grundannahme eines Strebens von Systemen nach Gleichgewicht. In Anbetracht der Komplexitätsforschung, so Urry (vgl. auch Urry 2003), sei diese Annahme nicht haltbar, wie die stetige Reproduktion des in vieler Hinsicht destruktiven Automobilitätssystems zeige (263, 265).

Auch ist der Text im Kontext der Diskussion um die Frage nach dem Verhältnis von Strukturen und individueller Handlungsmacht zu sehen (siehe auch → Shove). Hier sieht Urry klar die Strukturen als ausschlaggebend, von denen individuelles Verhalten letztlich abhängt. Er stellt die Praktik des Autofahrens in einen größeren systemischen Kontext, in dem es nicht auf individuelle Entscheidungen reduzierbar ist, sondern maßgeblich bedingt wird durch den Aufforderungscharakter sowohl der Mobilitätsinfrastruktur als auch dem Bedürfnis nach Kopräsenz.

Urrys Zukunftsentwürfe bestechen durch ihre Konsequenz. Die Lösung des Dilemmas mittels technologischer und sozialer Umwälzung des Verkehrswesens selbst wird kritisch betrachtet, dies sei höchstens als das etwas kleinere Übel zu sehen und nur erreichbar durch einen sprichwörtlichen Pakt mit dem Teufel (274). Auch hat Urry in seinen Szenarien nicht nur den reichen Norden im Blick. Er ist sich der Schwierigkeit bewusst, die Implementierung eines digitalen Mobilitätsnexus weltweit voranzutreiben und rechnet dabei nur unter Vorbehalt mit der Vorreiterrolle von einzelnen »kleinen Gesellschaften« oder Stadtstaaten (272). Wenngleich eine tendenzielle Präferenz für das Szenario durchscheint, in dem ein »global warlordism« verhindert wird, so ist Urry doch weit von eindeutiger Unterstützung für die Alternative entfernt: »we find that there are no good outcomes, only degrees of bad« (276).

Urry eröffnet seinen Text mit einer Diskussion von im weitesten Sinne verfehlten soziologischen Zukunftsprognosen, namentlich Marx' und Engels' bisher nicht eingetretene Prognose einer Revolution der Besitz- und Produktionsverhältnisse in den entwickelten Industrieländern. Der Schwierigkeit der Arbeit mit Zukunftsszenarien kann allerdings auch Urry sich nicht ganz entziehen (vgl. auch Grunwald 2009). Die Betonung der negativen Zukünfte, die sehr detailreich ausgemalt werden, scheint gerade im Kontext der geschilderten Unvorhersehbarkeit des Wandels komplexer Systeme

fragwürdig. So kann Urrys Text auch in einer Tradition von apokalyptischen und post-apokalyptischen Zukunftsvisionen und -narrativen gesehen werden, die sich seit ihren Anfängen durch Umweltbewegung und -forschung zieht (z.B. Cassegård & Thörn 2018: 576). Während Urrys Betonung der Rolle der Kopräsenz als Motivator für Mobilität generell überzeugt (siehe auch Boden & Molotch 1994; Urry 2002), sind andere Grundannahmen weniger unmittelbar einleuchtend. So ist es zumindest diskussionswürdig, ob das Paradigma der Individualmobilität wirklich so unveränderbar verankert und die »public mobility« so unwiederbringlich verloren ist (272), dass in einer Mobilität der Zukunft etwas wie z.B. Schienenverkehr, nachgerade im urbanen Kontext, neben elektrischen Autos per se nur eine marginale Rolle spielen kann. Ferner bleibt die Frage der Verantwortlichkeit weitgehend im Vagen. Angesichts der sehr detailliert geschilderten Zukunftsvorstellungen mutet es befremdlich und fast fatalistisch an, dass »the hugely fateful twentieth century« (270) allgemein schuld sei. Dies wird jedoch in Urrys späteren Arbeiten dezidiert kapitalismuskritisch aufgegriffen und weiterentwickelt (z.B. Urry 2010, 2015).

Im Skizzieren von gegenwärtigen Problemzusammenhängen und deren Komplexität liegt die Stärke des Textes, dessen Erscheinungskontext eine gerade erst beginnende Beschäftigung der Sozialwissenschaften mit Fragen des Klimawandels ist (siehe auch → Rolle der Soziologie). Vor diesem Hintergrund kann Urrys Aufsatz als Beitrag zur Eröffnung, als Schlüsselwerk im wörtlichen Sinne, eines bis dahin noch weitgehend unberührten Feldes verstanden werden. Ein Verdienst Urrys ist es, die Viabilität von rein technischen *fixes* im Verkehrsbereich in Frage zu stellen, indem er betont, dass Mobilität nicht nur individuelles Verhalten, sondern vielmehr eine der Grundlagen von Gesellschaft ist, und nur auf dieser Ebene verstanden und verändert werden kann. Somit legt er die Relevanz der zum Erscheinungszeitpunkt ebenfalls erst im Entstehen begriffenen *Mobilities Studies* eindrucksvoll dar, indem er das lange vernachlässigte Problem der Mobilität ins Visier der sozialwissenschaftlichen Klimaforschung nimmt.

Literaturverzeichnis

- Boden, Deidre & Harvey L. Molotch (1994): The Compulsion of Proximity. S. 257-286 in: Roger Friedland & Deidre Boden (Hg.), *NowHere: Space, Time, and Modernity*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Cassegård, Carl & Håkan Thörn (2018): Towards a Postapocalyptic Environmentalism? Responses to Loss and Visions of the Future in Climate Activism. *Environment and Planning E: Nature and Space* 1(4): 561-578. <https://doi.org/10.1177/2514848618793331>
- Dennis, Kingsley & John Urry (2009): *After the Car*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity Press.
- Grunwald, Armin (2009): Wovon ist die Zukunftsforschung eine Wissenschaft? S. 25-35 in: Reinhold Popp & Edgar Schüll (Hg.), *Zukunftsforschung und Zukunftsgestaltung*. Berlin; Heidelberg: Springer Verlag.
- Sheller, Mimi (2014): The New Mobilities Paradigm for a Live Sociology. *Current Sociology Review* 62(6): 789-811. <https://doi.org/10.1177/0011392114533211>

- Sheller, Mimi & John Urry (2000): The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research* 24(4): 737-757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Sheller, Mimi & John Urry (2006): The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 23: 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Stern, Nicholas (2006): *The Economics of Climate Change: The Stern Review*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Urry, John (2000): The ›System‹ of ›Automobility‹. *Theory, Culture & Society* 21(4/5): 25-39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Urry, John (2002): Mobility and Proximity. *Sociology* 36(2): 255-274. <https://doi.org/10.1177/0038038502036002002>
- Urry, John (2003): *Global Complexity*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity Press.
- Urry, John (2010): Consuming the Planet to Excess. *Theory, Culture & Society* 27(2/3): 191-212. <https://doi.org/10.1177/0263276409355999>
- Urry, John (2015): Climate Change and Society. S. 45-59 in: Jonathan Michie & Cary Cooper (Hg.), *Why the Social Sciences Matter*. London: Palgrave Macmillan.

