

1. Einleitung

Dies ist eine Studie über Mobilität. Gemeint ist damit weder die soziale Mobilität im Sinne des Auf- und Abstiegs in der Sozialstruktur einer Gesellschaft noch residenzielle Mobilität oder Migration, noch Tourismus oder Reisen, und auch nicht die motorisierte Mobilität, die die Verkehrswissenschaften fokussieren. Stattdessen werfe ich einen mikrosoziologischen Blick auf die vermeintlich unspektakuläre Praxis der körperlichen Fortbewegung.

Als Gegenstand einer soziologischen Studie scheint sich diese Art von Mobilität zunächst nicht besonders gut zu eignen. Schließlich bewegen sich *alle* Menschen fort, so könnte man meinen, und sie haben es zu allen Zeiten und in allen Gesellschaften getan. Was so universell ist, gerät in Verdacht, nicht sozial, sondern natürlich zu sein. Und tatsächlich bewegen sich auch fast alle anderen Tiere fort – im Gegensatz etwa zu Pflanzen, die verstoffwechseln, was beinahe überall zu finden ist, und daher Wurzeln schlagen können.

Wie also lässt sich der körperlichen Fortbewegung etwas Soziales abgewinnen? Andere Studien setzen der natürlichen Tatsache, dass Menschen sich fortbewegen, eine soziale Tatsache auf –etwa historisch und kulturell variierende *Bedeutungen* des „aufrechten Gangs“ (Alkemeyer 2012: 30ff.; Bayertz 2014; Warneken 1989; Wehap 1990) oder die Unterschiedlichkeit der *Gangarten* von amerikanischen und französischen Mädchen (Mauss 2010: 202), verschiedenen Armeen (Mauss 2010: 201), Männern und Frauen (Bourdieu 2002: 27f.; vgl. 2000: 285f.) oder Arbeitslosen und Arbeitenden (Jahoda et al. 1982: 83f.). Wieder andere entreißen den Gegenstand den Naturwissenschaften, indem sie die vermeintlich selbstverständliche „Tatsache der zweifüßigen aufrechten Fortbewegung der Gattung Mensch“ als voraussetzungsvolle „soziale Institution“ entlarven (Maeder 2020: 138ff.), oder reißen die Differenz zwischen Natur- und Kulturwissenschaften am Beispiel des Gehens gleich ganz ein (vgl. Ingold 1995, 1998, 2004a, 2004b).

Stattdessen stellt dieses Buch Fälle ins Zentrum, in denen die Fortbewegung eines Menschen zu einem zwischenmenschlichen Geschehen im starken Sinne wird, weil andere nicht nur situativ anwesend, sondern daran beteiligt sind. Zwar wird Fortbewegung oft allein dadurch zu einer sozialen Angelegenheit, dass jemand anwesend ist, der:die uns sieht, sehen könnte oder etwa im Weg ist, und wir unseren Gang oder Kurs daran anpassen

(vgl. Goffman 1966: 13ff.; vgl. Ryave/Schenkein 1974). Ich fokussiere jedoch den Fall, dass Fortbewegung ohne die Beteiligung anderer gar nicht erst nicht stattfände – entweder, weil jemand sich nicht ohne Hilfe fortbewegen *kann*, oder weil jemand sich nicht fortbewegen *will*, aber von anderen dazu gebracht wird. Es geht mir also weniger um Mobilität *mit* anderen als um Mobilität *durch* andere. Beispiele hierfür sind Situationen, in denen jemand jemanden trägt, schiebt, stützt, antreibt oder zerrt. Ich nenne das Phänomen *Heteromobilität*.¹

Dieses einleitende Kapitel verortet den Gegenstand zunächst in Gesellschaft und Geschichte und zeigt, was er mit Autonomie und Alter zu tun hat (1.1). Anschließend skizziere ich, was die wissenschaftliche Literatur zu diesem Zusammenhang zu sagen hat (1.2), bevor ich mein eigenes begriffliches Besteck und theoretische Ressourcen aus der allgemeinen Soziologie vorstelle (1.3). Dann schildere ich, wie ich bei der Erhebung meiner Daten vorgegangen bin (1.4) und kündige an, wie das Buch aufgebaut ist (1.5).

1.1 Heteromobilität, Autonomie und Alter

Empirisch ist Heteromobilität auf den ersten Blick erstaunlich selten. Insbesondere gilt das für bestimmte Formen von Heteromobilität wie den menschenbetriebenen „Humantransport“, also das Tragen, Schieben oder Ziehen von Menschen durch Menschen: Sänften und Rikschas sind heutzutage in kaum einer Gesellschaft mehr in Benutzung. Als einer der letzten Herrscher verzichtet sogar der Papst seit 1978 darauf, sich demonstrativ tragen zu lassen. Wenn die Polizei Demonstrierende abführt oder wegträgt, erregt das unter Umständen erhebliche mediale Aufmerksamkeit. Das ist nicht selbstverständlich. Eine kleine gesellschaftstheoretische Lockerungsübung sollte genügen, um die Unwahrscheinlichkeit dieses Sachverhalts scharfzustellen. Wir leben in einer funktional differenzierten Gesellschaft (vgl. Durkheim 1988). Zumindest *beschreibt* sich unsere Gesellschaft spätestens seit den Zeiten von Adam Smith als arbeitsteilig (Luhmann 1988: 22,

1 In den Mobility Studies firmiert die Fortbewegung mit anderen – motorisiert oder nicht – vereinzelt als „comobility“ (Jensen et al. 2015; Murray/Cortés-Morales 2019). Ich verwende das Wort ebenfalls, jedoch in einem engeren Sinn (siehe Kapitel 3). Das Präfix „hetero“ betont anders als das Präfix „co“ den Gegensatz zur „Auto“-Mobilität im Sinne einer Fortbewegung aus eigener Kraft und aus eigenem Antrieb. Ich übernehme den Begriff der Heteromobilität von Stefan Hirschauer (1999: 228) und Bruno Latour (1996a: 33). Beide fokussieren anders als ich jedoch Fälle *motorisierter* Heteromobilität: den Fahrstuhl bzw. autonomes Fahren.

29). Kaum jemand stört sich daran, dass wir unsere Häuser nicht selbst bauen, unsere Zeitungen nicht selbst schreiben und unsere Körper nicht selbst heilen – und dies auch nicht können. Vor diesem Hintergrund mutet es geradezu urtümlich an, dass wir uns noch eigenfüßig durch den Raum schleppen. Doch die körperliche Fortbewegung gehört offenbar zu einem Restbestand an kaum delegierbaren Tätigkeiten, an denen der historische Prozess der funktionalen Differenzierung spurlos vorbeigelaufen ist.

Es gibt zwei historische Erklärungen dafür, dass ausgerechnet die moderne Gesellschaft der Heteromobilität eher abgeneigt ist. Erstens hat der technologische Fortschritt menschliche Muskelkraft als Treibstoff des Transportwesens zunehmend überflüssig und relativ teuer gemacht. Zweitens hat der menschenbetriebene Humantransport mit dem Übergang zur bürgerlichen Moderne einen grundlegenden Bedeutungswandel durchgemacht. Zum einen wird im Zeitalter der Idee der Gleichheit aller Menschen die Zurschaustellung von Überlegenheit und Ungleichheit unschicklich. Zum anderen wird „der Verzicht auf Wagen und Pferd [...] vom Armutszeugnis zur Demonstration von Autonomie“ (Warneken 1989: 179). Diese Beobachtung lässt sich vom tierbetriebenen auf den menschenbetriebenen Humantransport übertragen: Sich von anderen Menschen fortbewegen zu lassen, ist zum Zeichen für Ohnmacht, Abhängigkeit oder Überheblichkeit geworden. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts beginnt das Bürgertum zu spotten über „Adlige, die zu jeder Bewegung der Stütze bedürften“ und lobt das Gehen, das „keiner Hilfsmittel und keines Hilfspersonals bedarf“ (Warneken 1989: 179). Die Selbst-Ständigkeit des Körpers beginnt, die Autonomie der Person zu symbolisieren, die ihrerseits eine steile „Wertkarriere“ (Luhmann 1991: 170) hingelegt hat (Bayertz 2014: 326ff.; vgl. Alkemeyer 2012: 30).

Das Gegenteil von Heteromobilität nenne ich „Automobilität“. Anders als die Mobilitätsforschung beziehe ich den Begriff nicht auf das Verkehrsmittel namens „Automobil“ (Urry 2004). Stattdessen aktualisiere ich den ursprünglichen Wortsinn und fasse Automobilität als *Selbst*-Fortbewegung, also als Mobilität aus eigener Kraft und aus eigenem Antrieb. Sie ist nicht nur der Normalfall, sondern auch normativ geboten, praktisch notwendig und erstrebenswert. Man soll, muss und will sich selbst fortbewegen. Wird man dagegen von anderen fortbewegt oder sind andere daran beteiligt, dass man sich fortbewegt, verliert man leicht die Achtung seiner Mitmenschen. Heteromobilität ist demnach nicht nur selten, sondern auch kulturell abgewertet.

Unter Autonomie verstehe ich – der Alltagssprache folgend – sowohl die Abwesenheit von Hilfe als auch die Abwesenheit von Fremdbestimmung.

Autonomie hat also zwei Bedeutungen: zum einen die der „Selbständigkeit“ im Sinne der Fähigkeit, etwas zu tun, ohne Hilfe von anderen zu bekommen; zum anderen die der „Selbstbestimmung“ bzw. „Freiheit“ im Sinne der Möglichkeit, etwas (nicht) zu tun, ohne von anderen daran gehindert oder dazu gezwungen zu werden. Mit Blick auf diese beiden Dimensionen der Autonomie werde ich im Laufe des Buches fragen: Wann ist Heteromobilität Hilfe und wann Macht? Welche Rolle spielen Fürsorge und Gewalt in der gemeinsamen Fortbewegung beispielsweise von Eltern und Kindern? Aus einer soziologischen Perspektive, die die vielfältigen Verflechtungen zwischen Menschen im Blick hat, stellt sich sogar die Frage, ob es Automobilität bzw. Autonomie überhaupt gibt. Und falls nicht: Weshalb legen wir dennoch so viel Wert auf sie? Diesen Fragen gehe ich in diesem Buch am Fall der körperlichen Fortbewegung nach. Dabei werde ich auch zeigen, dass die ‚Autonormativität‘ unserer Gesellschaft nicht allein „ideologische“ Gründe hat, wie viele Kritiker:innen der Autonomie annehmen (Schwanen et al. 2012: 1321; Weicht 2010: 207).

Eine offensichtliche Ausnahme von der Abneigung unserer Gesellschaft gegen Fremdfortbewegung bildet die *motorisierte* Heteromobilität. Wir lassen uns sehr wohl von anderen fortbewegen – allerdings nur, wenn Maschinen dazwischengeschaltet sind.² Zweifellos werden diese meist (noch) von Menschen gesteuert. Doch deren Beitrag zur Fortbewegung verliert sich in der Wahrnehmung der Passagier:innen irgendwo zwischen Maschine und Organisation. Wir nehmen „den Bus“, nicht den:die Busfahrer:in, und beschweren uns bei Verspätungen über „die Deutsche Bahn“, nicht den:die Lokführer:in und das Zugpersonal. Gegenstand dieser Studie ist dagegen der vergleichsweise beinahe äffische Fall, dass ein Mensch durch den Gebrauch seiner Hände, Arme, Beine, Sinne und seines Denkapparats dazu beiträgt, dass ein anderer von einem Ort zum anderen gelangt. Die komplexeste Technik, die wir dabei im Einsatz sehen werden, ist die des Rades.

-
- 2 Grenzfälle sind beispielsweise die Fahrradrickscha und die venezianischen Gondeln. Ähnlich wie der Motor sparen Übersetzung, Wasser und Rad dem Transporteur Kraft und schmieren dadurch auch die zwischenmenschliche Reibung. Ich werde auf den Gedanken in Kapitel 2.3 zurückkommen. Inspiriert ist er durch einen Zeitungskommentar von 1950 zum Verbot der von Menschen gezogenen Rikscha in China. Er berichtet von der Fahrradrickscha als einer Innovation, die die Rikscha-„Kulis“ vor der drohenden Arbeitslosigkeit retten sollte. Die Fahrradrickscha sei für die kommunistischen Machthabenden im Gegensatz zur herkömmlichen Rikscha akzeptabel gewesen: „Weil [der ‚Kuli‘] nicht mehr zu laufen braucht, sieht es nicht so entwürdigend aus“ (o.V. 1950).

Ebenfalls moralisch eher unproblematisch ist der animalische Humantransport. Er ist trotzdem selten geworden. Dieser Fall von Heteromobilität erlaubt es vielleicht, ökonomische und moralische Gründe des historischen Verschwindens des menschenbetriebenen Humantransports analytisch voneinander zu trennen. Die ‚Pferdestärke‘ hat ähnlich wie die Menschenkraft aufgrund der technischen Entwicklung ihre ökonomische Relevanz für den Transportsektor verloren, findet aber beispielsweise in sportlichen Kontexten immer noch Anwendung. Menschenreiten wäre dagegen selbst im Sport undenkbar, der ansonsten körperliche Differenzen zwischen Menschen zelebriert (vgl. Müller 2006: 394f.). Der menschenbetriebene Humantransport ist also sowohl unökonomisch als auch moralisch geächtet.³

Es gibt jedoch ‚Sorten‘ von Menschen, für die zwischenmenschliche Heteromobilität nicht ungewöhnlich ist. Insbesondere von sehr jungen, und in geringerem Maße auch von sehr alten Menschen erwarten wir *nicht*, dass sie sich autonom fortbewegen. Diesen beiden Fällen von Heteromobilität widmet sich die vorliegende Studie. Sie bieten die Gelegenheit zu einem aufschlussreichen Vergleich. Ihre Unfähigkeit zur körperlichen Selbstfortbewegung verweist sowohl sehr junge als auch sehr alte Menschen häufig auf die Mitwirkung anderer. Ganz ähnliche heteromobile Praktiken spielen sich ab: Kinder werden etwa an der Hand geführt oder im Kinderwagen geschoben, ältere Menschen haken sich bei anderen ein oder werden im Rollstuhl geschoben. Die beiden Fälle werden allerdings alltagsweltlich unterschiedlich bewertet. Die Abhängigkeit kleiner Kinder von ihren Eltern ist in viel geringerem Maße und auf andere Art und Weise ein Problem als die Abhängigkeit alter Menschen von ihren Angehörigen, Pflegenden oder der „Solidargemeinschaft“. Zugespitzt formuliert: Die Unselbständigkeit kleiner Kinder ist niedlich, die alter Menschen tragisch. Eine zentrale Frage dieses Buchs ist daher: Weshalb wird Heteromobilität in Kindheit und Alter so unterschiedlich erlebt und bewertet?

3 Diese Überlegung zentriert offensichtlich westliche (post-)industrielle Gesellschaften. Aus den Straßen Chinas beispielsweise ist die Rikscha offenbar erst 1950 verschwunden. Nicht der Markt hat es geregelt, sondern ein Dekret Maos – „der kommunistischen Menschenwürde wegen“, meint ein zeitgenössischer Kommentator aus dem Westen (o.V. 1950).

1.2 Mobilität, Autonomie und Alter in der wissenschaftlichen Literatur

Die unterschiedlichen Bewertungen von Abhängigkeit in Kindheit und Alter spiegeln sich in der wissenschaftlichen Literatur zu Alter, Mobilität und Autonomie wider. Für die Gerontologie ist der Zusammenhang klar: In dem Maße, wie Menschen altern, werden sie immobiler, und das ist ein Problem. Immobilität senkt die Lebensqualität alter Menschen, weil sie sich negativ auf ihre sozialen Beziehungen, ihre Teilhabe an Aktivitäten, ihre Gesundheit, ihre Stimmung, ihre Lebenszufriedenheit und eben auch auf ihre Autonomie auswirkt (Mollenkopf et al. 1997; Metz 2000; Kaiser 2009; Webber et al. 2010; Hirvensalo et al. 2015; Kaspar et al. 2015; Levasseur et al. 2015). Aus dieser Perspektive stellt sich dann die Frage nach den Ursachen der Immobilität. Kennt man diese, hat man bessere Chancen, alte Menschen dazu zu bringen, sich mehr zu bewegen, oder ihre Umwelt so zu gestalten, dass sie sich mehr bewegen können und wollen.⁴

In der Kindheitsforschung dominiert eine entwicklungspsychologische Perspektive auf Mobilität. Hier dreht sich der Zusammenhang zwischen Altern und Mobilität um: Mit zunehmendem Alter werden Menschen immer mobiler. Vor dem Hintergrund dieser Mobilisierungserwartung sind die vorübergehenden ‚Mobilitätseinschränkungen‘ der Kinder im Gegensatz zu denen der Alten unproblematisch. Der natürliche Prozess der „motorischen Entwicklung“ bedarf keiner Intervention. Problematisch sind lediglich Abweichungen vom Pfad der Mobilisierung. Um solche „Entwicklungsverzögerungen“ aufzuspüren, erforscht man klassischerweise die Zusammenhänge zwischen Altersstufen und „Meilensteinen“ der motorischen

4 Die gerontologische Mobilitätsforschung ist damit Teil des Paradigmas des „erfolgreichen Alterns“ (Havighurst 1961; Rowe/Kahn 1987) bzw. eines noch umfassenderen „Aktivierungsdiskurses“ (van Dyk 2007), der in der Altersforschung durchaus auch kritisch betrachtet wird (Estes/Binnes 1989; Katz 2000; Twigg/Martin 2015). Dem Gegenstand der Mobilität hat sich die „kritische Gerontologie“ meines Wissens jedoch kaum angenommen (siehe aber Schwanen et al. 2012).

Entwicklung und stellt „Altersnormen“ auf (Thelen 1995: 79).⁵ Biografisch später als die Entwicklungspsychologie setzt die Forschung zur „children’s independent mobility“ an. Wenn Kinder das Schulalter erreicht haben, gilt mangelnde Automobilität nämlich sehr wohl als Problem. Sie begrenzt die Freiheit der Kinder (Hillman et al. 1990), bremst ihre körperliche, soziale, kognitive und emotionale Entwicklung und schadet sogar dem Klima, insofern das elterliche Auto die Eigenfortbewegung der Kinder ersetzt (Kytä 2004). Nicht auf die Unfähigkeit der jungen Menschen wird die Immobilität hier zugerechnet, sondern auf Einschränkungen von außen (Eltern, Verkehr, Siedlungsstrukturen, organisierte Freizeitaktivitäten) (Prezza et al. 2001; Alparone/Pacilli 2012; Marzi/Reimers 2018; Nordbakke 2019).⁶

Sowohl Kindheits- als auch Altersforschung beugen sich also tendenziell über das einzelne älter werdende Individuum. Sie fassen Mobilität als Eigenschaft von Personen und fokussieren langwellige, biografische Prozesse der (Im-)Mobilisierung, nicht das situative Geschehen der Fortbewegung (vgl. Grenier et al. 2019). Andere Menschen tauchen dabei lediglich als *Einflüsse* auf, die diese vereinzelte Mobilität einschränken, erlauben, überflüssig machen oder anregen (Latham et al. 2015). Die Forschung interessiert sich außerdem wenig dafür, empirisch herauszufinden, wie Menschen ihre (Im-)Mobilität erleben, deuten und bewerten.⁷ In der Datenerhebung setzt zumindest die Forschung zu Mobilität und Autonomie im *hohen* Alter vorwiegend auf Tests und Fragebögen, die primär erfassen, wie weit, wie oft, wie schnell, wohin, und gegebenenfalls mit welchem Verkehrsmittel sich

5 Aktuellere Studien erforschen Wechselwirkungen zwischen motorischer, kognitiver, emotionaler und sozialer Entwicklung (Anderson et al. 2013; Walle 2016) sowie Faktoren und Mechanismen der Entwicklung (genetisch programmierte Reifung des Gehirns, Erfahrung bzw. Praxis, körperliches Wachstum) (Adolph 2008; Adolph et al. 2003) und betreiben Theoriebildung (Haehl et al. 2000; Thelen 1995; Thelen/Smith 1996). Vereinzelt werden Einflüsse der räumlichen Umgebung (Abbott et al. 2000; Haydari et al. 2009; Pawlowski et al. 2024) sowie der Bindung und Interaktion zwischen Mutter und Kind auf die motorische Entwicklung erforscht (Chiang et al. 2015). Man betrachtet die motorische Entwicklung also nicht mehr als einen gänzlich vorsozialen, genetisch determinierten Prozess.

6 Die Forschung zur „children’s independent mobility“ (CIM) lässt sich tendenziell der „neuen Kindheitsforschung“ (Matthews 2007) zuordnen, die sich explizit abgrenzt von Entwicklungspsychologie und Sozialisationsforschung, die das Kind „negativ“ bestimmen (Alanen 1988: 56), also als zu sozialisierendes Naturwesen (James/Prout 2015 [1990]: 8ff.). Insofern fasst CIM die Immobilität von Kindern nicht als „Unter-Entwicklung“, sondern als Resultat einer Einschränkung durch die Erwachsenenengesellschaft.

7 Die Literatur zur „children’s independent mobility“ (s.o.) bildet in dieser Hinsicht eine Ausnahme.

eine Person fortbewegt, um anhand dessen zu quantifizieren, wie mobil sie ist.

Für diesen Positivismus, Kausalismus und Individualismus der Forschung zu Mobilität und Altern gibt es einen guten Grund: ihren Anwendungsbezug. Sie produziert Handlungs- und Steuerungswissen für Politik, Verwaltung und Medizin. Fernziele sind die Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden, die Optimierung des Verkehrsflusses und der Schutz des Klimas. Man interessiert sich daher für Ursache-Wirkung-Beziehungen und objektiv quantifizierbare Größen.

Inzwischen gibt es allerdings sowohl in der Alters- als auch in der Kindheitsforschung Ansätze dazu, die situative soziale Praxis und das (inter-)subjektive Erleben der Mobilität zu beleuchten. Impulsgeber hierfür ist das sozialwissenschaftlich informierte „New Mobilities Paradigm“, das im Gegensatz zu Verkehrswissenschaften und Gerontologie das Geschehen zwischen Aufbruch und Ankunft als Gegenstand in eigenem Recht betrachtet (vgl. Sheller/Urry 2006: 213f., 216ff.). Grenier et al. (2019) zeigen etwa, dass die (Im-)Mobilität älterer Menschen keine objektiv messbare, statische Eigenschaft von Individuen ist, sondern eine subjektive und relative Erfahrung, die von situativ wechselnden Relationen zwischen Personen, Körpern und Raum abhängt. Andere Studien weisen darauf hin, dass in der Alltagsmobilität von Familien Räume nicht nur zurückzulegende Distanzen und Verkehrsmittel nicht nur Mittel zum Zweck sind. Kinder und Eltern interagieren unterwegs (vgl. Haddington et al. 2013; Jensen 2010; McIlvenny et al. 2014). Sie erleben die durchquerten Räume affektiv (Jensen et al. 2015; Pelizäus-Hoffmeister 2014). Sie stellen dabei soziale Beziehungen her und stellen sich voreinander als fürsorgliche Eltern und (un-)abhängige Kinder dar (Clement/Waite 2017; Jensen et al. 2015; Laurier et al. 2021). Auch in der Forschung zur unabhängigen Mobilität von Kindern hat der „New Mobilities“-Ansatz neue Akzente gesetzt. Studien finden beispielsweise heraus, dass die gemeinsame Mobilität von Eltern und Kindern von letzteren gar nicht zwangsläufig als „Abhängigkeit“ erlebt, sondern auch als sozialer Anlass genossen wird (Mikkelsen/Christensen 2009: 54f.). Sie zeigen, dass die elterliche Erlaubnis zur unbeaufsichtigten außerhäuslichen Mobilität das Ergebnis einer wechselseitigen Aushandlung sein kann, in die durchaus auch die Präferenzen der Kinder eingehen (Brown et al. 2008). Auch die im Vergleich zu den Jungen „abhängigere“ Mobilität der Mädchen sei nicht schlicht auf geschlechtsspezifische Restriktionen seitens der Eltern zurückzuführen, sondern auf qualitativ unterschiedliche Muster der Mobilität und

der Entstehung und räumlichen Verteilung von Freundschaftsnetzwerken (Brown et al. 2008).

1.3 Theoretische und konzeptuelle Ressourcen der Studie

Auf diese Ansätze zu einer relationalen, situativen, verstehenden Mobilitätsforschung baue ich auf. Ich behandle Mobilität nicht primär als ein Merkmal von Individuen und nicht als eine Variable, die hoch oder niedrig ausfallen kann, sondern setze beim situativen Geschehen der Fortbewegung mehrerer Menschen an.⁸ Diese Herangehensweise verdankt sich nicht zuletzt einer bestimmten sozialtheoretischen Denkrichtung: den Praxistheorien (Schatzki 2001; Reckwitz 2003; Hirschauer 2016). Diese gehen davon aus, dass der Sinn des zwischenmenschlichen Geschehens, das die Soziologie zu verstehen versucht, von den Beteiligten häufig gar nicht bewusst gedacht und sprachlich artikuliert werden kann. Er steckt vielmehr darin, wie sie sich miteinander, gegeneinander oder unabhängig voneinander körperlich bewegen. Praxistheorien betrachten diese Praxis nicht als bloße Ausführung vorgefasster Entscheidungen und Pläne oder Ausdruck überindividueller Strukturen, sondern gehen umgekehrt davon aus, dass sich in der Praxis erst Beziehungen konstituieren, Subjekte bilden, Körper formen und Ordnungen etablieren. Ich entnehme den Praxistheorien den Gedanken, dass es nicht nur für die untersuchten Menschen, sondern auch für die Soziologie von Interesse sein könnte, *wie* genau etwas getan wird, und wende mich daher der Praxis der Fortbewegung als dem sozialen Geschehen zwischen Aufbruch und Ankunft zu. Dieses Buch fragt also, mit welchen Bewegungen, Haltungen und Kopplungen von Körpern und Dingen, mittels welcher Gesten, Blicke, Laute und Wörter Menschen sich und einander fortbewegen und bewegen lassen.

Theorie gilt dieser Studie jedoch als Denkwerkzeug (Amann/Hirschauer 1997: 37), das man je nach Gegenstand und Fragestellung austauschen kann. „Praxis“ versteht sie also nicht wie Theodore Schatzki (2001, 2016) und Andreas Reckwitz (2003) als fundamentalen, ontologisch vorgängigen Baustein des Sozialen, sondern als ein soziales Phänomen unter anderen. Ich bediene mich dementsprechend auch anderer theoretischer Perspekti-

8 Die Forschung zu Mobilität und Alter behandelt diese Heteromobilität kurioserweise meist erst gar nicht als eine Form von Mobilität, sondern als Immobilität, weil sie die Unabhängigkeit der sich Fortbewegenden in den Begriff der Mobilität einbaut (siehe aber Mikkelsen/Christensen 2009; Schwanen et al. 2012; Jensen et al. 2015).

ven, etwa der Handlungstheorien, der Kommunikationstheorien, der (Existenzial-)Phänomenologie und der Akteur-Netzwerk-Theorie.

Eine weitere theoretische Ressource dieser Studie ist die Theorie der Humandifferenzierung (Hirschauer 2021; Hirschauer et al. 2025). Ihr folgend und im Bruch mit dem Alltagswissen betrachte ich das *Alter* als Ergebnis von sozialen Prozessen der Humandifferenzierung. Menschen sind nicht deshalb unterschiedlich alt, weil sie zu unterschiedlichen Zeitpunkten geboren werden und dann ungleichzeitig demselben biologischen Prozess namens „Altern“ unterworfen sind. Altersunterschiede sind vielmehr das Ergebnis sinnhafter Unterscheidungen, die Gesellschaften treffen und die unter bestimmten Bedingungen auch anders ausfallen könnten. Diese Unterscheidungen reagieren allerdings darauf, dass Menschen geboren werden, sich über Zeit verändern und sterben, und damit auf Phänomene, die ihrerseits nicht „kulturell“, „sozial“ oder „historisch“ kontingent sind.⁹ Die (sozialen) Praktiken, Diskurse, Wissensbestände, Normen, Beziehungen, Architekturen und Artefakte, die zwischen älteren und jüngeren Menschen unterscheiden, wirken wiederum auf unsere Körper und Persönlichkeiten zurück und verändern diese. Sie bringen also bis zu einem gewissen Grad die körperlichen und psychischen Unterschiede erst mit hervor, deren Ausdruck sie vermeintlich sind (vgl. Goffman 1977). Ich betrachte Alter(n) also als komplexes Amalgam aus Kultur und Natur.

Dieser Differenzierungsprozess, den man der Tradition zuliebe die „soziale Konstruktion“ des Alterns nennen könnte, steht nicht im *Vordergrund* der Studie. Ich behandle die Zugehörigkeiten von Menschen zu unterschiedlichen Alterskategorien (Kind, Erwachsener, alter Mensch) primär als gegebene *Hintergründe* oder Kontexte der Fortbewegung, die unterschiedliche Deutungen und Wertungen der Praxis nahelegen. Hier und da fragt das Buch aber auch, wie wir erst in und durch Praktiken der Fortbewegung Menschen zu „Babys“, „Kindern“, „Erwachsenen“ und „alten Menschen“ machen.

Zwei sprachliche Entdifferenzierungen sollen Vergleiche zwischen den verschiedenen Humankategorien erleichtern. 1) Um die Kindheit und das hohe Alter als soziologische Forschungsgegenstände zusammenzubringen, nenne ich den Prozess, im Zuge dessen Individuen Alterskategorien durch-

9 Was nicht heißt, dass sie nicht anderweitig kontingent seien. Doch das Wachstum und die Evolution von Körpern lassen sich kaum als kulturelle Phänomene auffassen, ohne den Kulturbegriff (vgl. Ingold 2006) – und damit wohl auch den Sinnbegriff – aufzulösen.

laufen, „altern“. Anders als der alltägliche Sprachgebrauch nahelegt, „altern“ in diesem Sinne also auch Kinder – sie werden älter. 2) Um immer wieder von den Alterszugehörigkeiten der Beteiligten absehen und fallübergreifende Gemeinsamkeiten herausarbeiten zu können, vor denen wiederum Unterschiede erst zur Geltung kommen, verwende ich die Platzhalter „A“ und „B“.¹⁰ Sie kommen dann zum Einsatz, wenn ich kein konkretes Geschehen unter Beteiligung bestimmter Personen beschreibe, das sich etwa in meinem Datenmaterial findet, sondern generische Szenarien der Fortbewegung. Vorläufig kann man formulieren, dass „A“ derjenige ist, der etwas tut, um „B“ fortzubewegen bzw. damit „B“ sich fortbewegt. „B“ ist derjenige, der etwa gestützt, geschoben oder getragen wird, um dessen Fortbewegung es beiden Beteiligten also geht. Diese Abstraktion soll insbesondere den Raum dazu geben, das Alter der Beteiligten gedanklich zu variieren und zu überlegen, wie die jeweilige Praxis der Fortbewegung unter anderen ‚Altersvorzeichen‘ wahrgenommen würde (vgl. Freutel-Funke et al. 2022). Was wäre etwa, wenn nicht die Mutter das Baby trüge (vgl. Sacks 1974), sondern das erwachsene Kind die Mutter, und was sagt uns das über den Zusammenhang von Autonomie, Alter und Fortbewegung? Zugunsten von Abstraktion und besserer Lesbarkeit verwende ich für A und B das generische Maskulinum. Dies gilt auch, wenn A und B beispielsweise als „Tragender“ und „Getragener“ oder „Schiebender“ und „Geschobener“ bezeichnet werden. Auch in diesen Fällen geht es nicht um konkrete Personen, sondern um strukturelle Positionen, die eine Praktik der Heteromobilität für ihre Beteiligten bereithält. Diese Sprachregelung soll keine Abwertung von Frauen und nichtbinären Personen implizieren. Das generische Maskulinum ist (leider immer noch) die Schreibweise, die das Geschlecht am wenigsten relevant macht, was dem Zweck der Abstraktion förderlich ist. Dort, wo nicht die ‚Rolle‘ eines Menschen als Beteiligter an einer Fortbewegungspraxis im Vordergrund steht, verwende ich eine geschlechtsneutrale oder eine geschlechterinklusive Schreibweise mit Doppelpunkt.

Einige Präzisierungen zum Begriff der Heteromobilität sind nötig, bevor es losgehen kann. Um den Untersuchungsgegenstand einzugrenzen und handhabbar zu machen, beschränke ich mich auf den Fall der *situativen* Heteromobilität. Damit meine ich, dass A auf eine Art und Weise zu B Fortbewegung beiträgt, die voraussetzt, dass beide zur selben Zeit am selben Ort sind, weil A und B dazu physisch aufeinander einwirken und/oder

10 Ich folge mit dieser ‚algebraischen‘ Abstraktion, „die dem Leser den weitesten Freiheitsraum für seine Vorstellung und seine Fähigkeit des Konkretisierens lässt“, dem Vorbild Jean Améry's (1977: 14).

einer den anderen oder beide einander wahrnehmen müssen (vgl. Goffman 1966: 17). Außen vor sind damit die indirekten, zeitversetzten, räumlich distanzierten Wechselwirkungen beispielsweise zwischen Stadtplaner:innen und Fußgänger:innen. Sonst wäre jede Mobilität Heteromobilität, weil in einem weiten Sinne *immer* andere Menschen an ihr beteiligt wären.

An anderer Stelle nehme ich dafür eine Öffnung vor: Den Begriff der Heteromobilität beziehe ich auch auf die Beteiligung „nichtmenschlicher“ (Latour 1988) Entitäten. Die Rede vom „zwischenmenschlichen“ Geschehen der Fortbewegung war eine vorläufige Vereinfachung. Heteromobilität meint, dass jemand oder *etwas* anderes an der Fortbewegung eines Menschen beteiligt ist. Ich tue das nicht aus Loyalität zu einer Theorie oder Sympathie mit „Nichtmenschen“ (Latour 1988), sondern um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Menschen, die ich beforstet habe, beispielsweise das Gehen am Stock oder am Rollator zwar nicht in jedem Fall als „Abhängigkeit“, aber doch auch nicht als vollkommen souveräne Fortbewegung wahrnehmen. Der Stock ist etwas anderes, ein ‚Nicht-Ich‘, auf das man für seine Fortbewegung angewiesen ist. Hier liegt ein weiterer Nutzen der abstrakten Platzhalter „A“ und „B“: „A“ kann auch ein Möbelstück oder ein Gehstock sein, an dem „B“ sich abstützt.

Auch die Rede von As „Beteiligung“ an Bs Fortbewegung hat unter anderem den Sinn, nicht nur das Handeln eines anderen Menschen, sondern auch etwa den Beitrag eines Stocks zum Gehen als Heteromobilität fassen zu können. Dass A etwas *tut*, das zu Bs Fortbewegung beiträgt, ist nur ein Spezialfall der Beteiligung. Mit der „Beteiligung“ bzw. „Partizipation“ folge ich einem Begriffsvorschlag von Stefan Hirschauer (2004), der darauf zielt, nichtmenschliche Entitäten in die Sozialtheorie einzubeziehen. Vorangegangene „posthumanistische“ Ansätze (Latour 1988: 303) hatten die theoretische Vernachlässigung der Materialität des Sozialen in der Soziologie dadurch überkompensiert, dass sie den Beitrag der Technik oder der Dinge zu sozialen Vollzügen ausgerechnet mit dem humanistischen Begriff der „Handlung“ zu fassen suchten (siehe kritisch dazu Kalthoff et al. 2016: 18f.). Diese Schwäche soll der weiter gefasste Begriff der Partizipation beheben. Zwar muss im Fall der Mobilität mindestens ein „Partizipand“ etwas tun, sonst geht es nicht vorwärts – dies gilt zumindest für den Fall der unmotorisierten Heteromobilität –, es sind jedoch unterschiedliche *Verteilungen* der Aktivität der Fortbewegung möglich.

Das Konzept des „verteilten Handelns“ (Hirschauer 2016; Latour 2005: 45ff.; Rammert/Schulz-Schaeffer 2002) verstehe ich nicht als theoretische Vorentscheidung zugunsten einer „Verteiltheit“ des Handelns, sondern als

Analyseheuristik.¹¹ Es macht darauf aufmerksam, *wie* Handeln verteilt ist. Ob es *dezentral* verteilt ist, ist eine empirische Frage. Das Handeln kann sich auch auf einen Partizipanden konzentrieren, beispielsweise wenn einer etwas mit einem anderen macht (siehe 7.1). Um außerdem die Assoziation mit Max Webers (1980) engem Handlungsbegriff zu vermeiden, der die subjektive Sinnhaftigkeit des Tuns voraussetzt, spreche ich statt von verteilterm „Handeln“ lieber von verteilter „Aktivität“.

Um mit groben Pinselstrichen etwas Ordnung in die Vielfalt möglicher Praktiken der Heteromobilität zu bringen, unterscheide ich drei Verteilungen der Aktivität der Fortbewegung und damit drei Kombinationen von „Aktivitätsniveaus“ (Hirschauer 2016) der Partizipanden:

- A (aktiv) bewegt B (passiv) fort.
- A (aktiv) und B (aktiv) tun etwas, damit B sich fortbewegt.
- A (passiv) wird von B (aktiv) dazu benutzt, sich fortzubewegen.¹²

Ich fasse Aktivität also als Variable mit zwei Ausprägungen: den beiden Aktivitätsniveaus „aktiv“ und „passiv“. Man kann durchaus feinere, graduelle Abstufungen von Aktivität unterscheiden (Hirschauer 2016). Meine Vereinfachung dient vor allem dazu, dieses Buch übersichtlich zu strukturieren.¹³ Das unterste Aktivitätsniveau fasse ich anders als Hirschauer nicht als „niedrigstufige Aktivität“ (2016: 50), sondern als passive Partizipation (siehe 7.3). Nicht jede Partizipation an einem Geschehen lässt sich als Aktivität fassen. Man läuft sonst Gefahr, die handlungstheoretische Engführung der Partizipation auf den Begriff der Handlung durch eine behavioristische Engführung auf Aktivität zu ersetzen. Menschen agieren nicht immer, sondern partizipieren häufig passiv an Praktiken. Sie schlafen etwa, während

11 Werner Rammert und Ingo Schulz-Schaeffer dagegen entwickeln ihr Konzept explizit in der Traditionslinie technikwissenschaftlicher Forschungsbereiche wie Distributed Computing, Distributed Artificial Intelligence und Distributed Cognition (Rammert 2003: 18f.; s.a. Latour 2005: 60). Mit Blick auf Phänomene wie Autos mit „intelligenter Bremse“ (Rammert/Schulz-Schaeffer 2002: 6) meint „verteiltes Handeln“ bei ihnen also eine ganz bestimmte Verteilung, bei der sich das Handeln nicht auf den menschlichen Partizipanden konzentriert, sondern dezentral auf Menschen und Nichtmenschen verteilt ist.

12 Als „A“ bezeichne ich also nicht etwa grundsätzlich den aktiven Part des Geschehens, sondern immer den oder das andere, das — aktiv oder passiv — zur Fortbewegung des Kindes oder des alten Menschen beiträgt. Eine Begründung dieser Begriffsentscheidung findet sich in Kapitel 7.

13 Zudem ist m.E. bislang ungeklärt, anhand welcher Kriterien man bestimmten sollte, ob „mehr“ oder „weniger“ Aktivität vorliegt: nach dem Grad der Aufmerksamkeitsspannung, des Krafteinsatzes oder der Selbstkontrolle?

sie fortbewegt werden. Erst recht gilt dies für relativ schlichte Dinge wie Gehhilfen. Sie handeln nicht nur „schwach“ (Hirschauer 2016: 53), sondern gar nicht.¹⁴ Sie verhalten sich auch nicht, sind also auch nicht aktiv. Sie können trotzdem an Fortbewegung *partizipieren*, und zwar indem sie sich dazu *eignen*, dass man etwas *mit* ihnen macht – unter Umständen gerade deshalb, weil sie weniger zappelig sind als Menschen oder Tiere. Für das „Handeln mit Dingen“ (Hirschauer 2016: 53) scheint mir der Begriff der „Koaktivität“ (Hirschauer 2016: 50ff.; Herv. P. L.) daher nicht zu passen. Ich reserviere ihn für die mittlere der oben skizzierten Verteilungen der Aktivität, bei der die Aktivitäten zweier Partizipanden zusammenspielen, um das Geschehen der Mobilität zu konstituieren.

1.4 Forschungsdesign

Mit Hilfe des soeben vorgestellten theoretischen Rüstzeugs erforschte ich empirisch, in welchen sozialen Beziehungen und praktischen Arrangements die Praxis der Heteromobilität organisiert ist, und wie sie in Kindheit und Alter erlebt, empfunden und gedeutet wird. Dazu musste ich sehr junge und sehr alte Menschen kennenlernen. Zum einen habe ich über mein eigenes soziales Netzwerk im Schneeballverfahren Kontakte geknüpft, zum anderen habe ich Organisationen kontaktiert, in denen ich alte und junge Menschen mit Mobilitätseinschränkungen antreffen konnte.¹⁵ Dies waren eine Krabbelgruppe, eine Einrichtung des Kinderschutzbundes, eine Kindertagesstätte, ein Sturzpräventionskurs für ältere Menschen, ein

14 Ob der Begriff der Aktivität auf komplexere Artefakte wie Motoren oder Computer anwendbar ist, ist eine andere Frage.

15 Kindheits- und Altersforschung reagieren empfindlich auf „negative“ oder „defizitorientierte“ Sichtweisen auf ihre Gegenstände. Deshalb weise ich darauf hin, dass ich in dieser Studie kein repräsentatives Bild von sogenannten „Altersgruppen“ zeichnen möchte, sondern Alter und Kindheit als Kontexte verwende, die die Praxis der Heteromobilität auf instruktive Art und Weise rahmen. Ich behaupte nicht, dass alle älteren Menschen und alle Kinder fußlahm seien, sondern habe gezielt Menschen gesucht, die (noch) nicht (mehr) gut zu Fuß sind. Bei dieser Suche haben sich allerdings bestimmte Alterskategorien als äußerst zuverlässige Prädiktoren für Mobilitätseinschränkungen erwiesen. So hat sich beispielsweise gezeigt, dass Menschen, die erst vor 3 Monaten geboren wurden, sich niemals selbst fortbewegen, sondern immer von anderen fortbewegt werden. Bei Menschen höheren Alters war der Zusammenhang zwischen Alter und Fortbewegungsweise deutlich schwächer. Es gab 61-Jährige, die am Rollator gingen, und 93-Jährige, die je nach Umgebung, Wetter, Lichtverhältnissen und körperlicher Form allein und ungestützt unterwegs waren.

ambulantes Rehabilitationszentrum, ein Wohnungslosenheim mit „Senioren-WG“ und ein Besuchsdienst eines Wohlfahrtsverbandes. In einem Pflegeheim hatte ich bereits im Rahmen eines vorangegangenen Forschungsprojekts und im Zuge einer Nebenerwerbstätigkeit Erfahrungen und Daten gesammelt.

Mein Forschungsinteresse galt nicht in erster Linie diesen Organisationen selbst. Einige von ihnen waren Schauplätze von heteromobilen Praktiken und damit Gelegenheiten zu deren Beobachtung; manche dienten gleichzeitig oder ausschließlich als Zugänge zu Personen, die wiederum Auskunft über ihre Mobilität gaben und/oder mich diese beobachten ließen.

Ich lernte auf diese Weise also ältere Menschen, Kinder sowie deren Eltern kennen, die ich dann auch außerhalb der Organisation in ihrem Zuhause besuchte, auf ihren Wegen vom Sturzpräventionskurs zur Haltestelle, von der Kita nach Hause, zum Supermarkt, zum Spielplatz oder einfach beim Spaziergehen begleitete. Wo immer möglich, habe ich versucht, dabei zu sein, mitzulaufen und ihre Praktiken der Mobilität *in situ* zu beobachten. Im Fall der älteren Menschen blieb es häufig dabei, dass sie mir *erzählten*, wie sie sich durch ihren Alltag bewegten. Ich führe dies darauf zurück, dass kleine Kinder ohnehin so gut wie immer in Gesellschaft sind, ihre Fortbewegung also meistens zumindest sozial „situierter“ ist (Goffman 1966: 21f.) und sich daher ein:e *weitere:r* Beobachter:in relativ organisch einfügt. Ein anderer Grund ist, dass Kinder viel mehr in Bewegung sind. Das Phänomen, das mich interessiert, kommt bei alten Menschen schlicht seltener vor. Sie saßen mir tendenziell eher gegenüber, als sich vor meinen Augen oder mit mir fortzubewegen.

Es war also einerseits relativ leicht, sich Zugang zur Heteromobilität der Kinder zu verschaffen. Andererseits war es umständlich, weil sich eine weitere Instanz zwischen mich, die Organisation, die mir als Zugangsvehikel diente, und „B“ schaltete: die Eltern. Im Sturzpräventionskurs konnte ich einzelne Teilnehmende ansprechen und fragen, ob ich sie für ein längeres Interview besuchen könne. Die Kinder in der Kita hätten mit einer solchen Anfrage nichts anfangen können, und zwar nicht nur, weil die Kinder in meinem Sample noch nicht sprachlich kommunizieren, sondern auch, weil sie nur stellvertretend über ihre Eltern in gesellschaftliche Öffentlichkeit inkludiert sind. Es ist eher unangebracht für Erwachsene, auf direktem Wege Beziehungen zu fremden Kindern zu knüpfen. Dieser Umstand war insofern unproblematisch, als die Eltern ja ohnehin Teilnehmer der Praxis waren, die mich interessierte. Sie standen also nicht zwischen mir und dem

Forschungsgegenstand, sondern waren ein Teil von ihm. Die ‚Vormundschaft‘ der Eltern über ihre Kinder geht aber mit einer gewissen Prominenz der Perspektive von „A“ in meinem Datenkorpus zur Kindheit einher. Gerade im Vergleich zur Sprachlosigkeit der Kinder waren ihre Eltern und die professionellen Akteur:innen der Kinderbetreuung sehr gesprächig – dankbarerweise. Um zu erfahren, wie die Kinder ihre Fortbewegung erleben, musste ich mich häufig auf die Auskünfte ihrer Fürsprechenden verlassen. Ein Stück weit konnte ich die sprachliche Dominanz von A dadurch ausgleichen, dass ich im Feld der Kindheit vergleichsweise viel Beobachtungsmaterial sammeln konnte. Im besten Fall konnte ich den Kindern ansehen, was sie fühlten oder wollten. Diese Einfühlung ist methodisch schwer zu kontrollieren, aber kaum zu umgehen. Die Fremdauskünfte von A über B und ihrer beider Fortbewegung konnte ich so teilweise an meinen Beobachtungen von B in der Praxis korrigieren.

Beinahe spiegelbildlich entspricht der Überrepräsentation von As Perspektive in meinem Interviewmaterial zur Eltern-Kind-Mobilität die Überrepräsentation der Perspektive von „B“ in meinem Datenmaterial zum Alter. Eine Folge davon ist, dass ich die sozialen Beziehungen zwischen A und B, die ich im Fall der Kindheit tendenziell aus der Perspektive As kenne, im Fall des Alters aus der Perspektive Bs kenne. Ältere Menschen erzählten mir beispielsweise, inwiefern ihre Angehörigen an ihrer Alltagsmobilität beteiligt waren. Dass sich die Angehörigen alter Menschen weniger als die Eltern von Kindern als Interviewpartner:innen aufdrängten, erlaubt eine Aussage über den Gegenstand: Kinder hängen an anderen, während alte Menschen im Vergleich dazu eher einzeln leben (vgl. Tews 1993) oder lockere Beziehungen unterhalten. Dass in meinem ‚Alters-Sample‘ Individuen so stark im Zentrum standen, lässt sich allerdings nicht ganz auf den Gegenstand abwälzen: Immerhin leben knapp zwei Drittel der Menschen über 65 in Mehrpersonenhaushalten (Destatis 2024a). Denkbar ist, dass vor allem alleinlebende alte Menschen dazu tendieren, organisierte Angebote wie diejenigen wahrzunehmen, über die ich meinen Feldzugang herstellte.

Ergänzt habe ich diese ethnografische Empirie um Alltagsbeobachtungen in Cafés, auf Spielplätzen, öffentlichen Plätzen und in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Lektüre von Beiträgen in Online-Foren und auf Ratgeber-Websites, von Zeitungsartikeln und von wissenschaftlichen Publikationen aus Pädagogik und Entwicklungspsychologie. Auch das Wissen über Kinder und ältere Menschen, über das ich als einfaches Mitglied der Gesellschaft verfüge, und das zu einem gewissen Teil ausmacht, was Kinder und ältere Menschen sind, ist Ressource und Thema meiner Studie.

Die ca. 30 Kinder, die ich beforscht habe, waren zwischen drei Monaten und zwei Jahren und die ca. 30 älteren Menschen zwischen 61 und 93 Jahren alt. Im Durchschnitt waren letztere 83 Jahre alt. Wenn ich also im Laufe der Arbeit Aussagen über „Kinder“ oder „ältere Menschen“ treffe, beziehen sie sich auf diese Alterskategorien. Besonders relevant ist dieser Lesehinweis für die Kinder: Säuglinge und Schulkinder beispielsweise sind so unterschiedliche Sorten von Menschen, dass es verwundern kann, dass wir sie überhaupt mit dem gleichen Begriff bezeichnen. Ich verwende den Begriff des „Kindes“ trotzdem relativ häufig, da die von mir beforschten Menschen häufig sehr alte Babys oder Säuglinge oder sehr junge Kleinkinder waren, sodass jede der spezifischeren Bezeichnungen ein falsches Bild evozieren könnte. Auch die Kategorie der alten Menschen ist selbstverständlich intern sehr heterogen.

1.5 Aufbau des Buchs

Der Aufbau des Buchs orientiert sich an den oben skizzierten Verteilungen der Aktivität im Rahmen der Heteromobilität, d. h. der drei unterschiedlichen ‚Mischungsverhältnisse‘ der Anteile, die A und B jeweils daran haben, dass B sich fortbewegt. Ich nutze sie, um die Vielfalt der Arten und Weisen zu ordnen, wie A an Bs Fortbewegung partizipieren kann.

Kapitel 2 widmet sich dem Extremfall der Heteromobilität, in dem A aktiv ist und B bewegt, während dieser zu seiner eigenen Fortbewegung nur passiv beiträgt. In den Praktiken dieses (menschenbetriebenen) *Human-transport*s sind Altersunterschiede besonders ausgeprägt: Alte Menschen werden anders transportiert als Kinder. Das Kapitel erforscht die Gründe dafür. Diese Form von Heteromobilität verlangt A den größten körperlichen Einsatz ab, ist potenziell besonders strapaziös für Bs Würde und setzt deshalb besonders belastbare Körper, technische Artefakte und soziale Beziehungen voraus und rekrutiert ihre Partizipanden aus bestimmten Humankategorien. Sie kann aber auch besonders intensive positive Gefühle ‚transportieren‘ und enge Bindungen erzeugen. Das Kapitel untersucht die Körper- und Sachtechniken, mittels derer diese Bezugsprobleme bearbeitet werden.

Kapitel 3 fokussiert Fälle, in denen B sich bewegt *und* bewegt wird. Bs Fortbewegung kommt dadurch zustande, dass As und Bs Aktivitäten ineinandergreifen. Ich konzentriere mich auf eine Auswahl aus diesen Praktiken der *Komobilität*, die untereinander dennoch recht unterschiedlich sind. Ich

ordne sie nach der Art und Weise von As Partizipation: A hält, sichert, begrenzt und beaufsichtigt B bei seiner Fortbewegung oder regt ihn dazu an, sich fortzubewegen. Gemein haben sie, dass die dezentralere Verteilung der Aktivität die körperlichen Differenzen zwischen A und B weniger hervorhebt als der Humantransport. Bs Position in der Praxis ist dadurch ‚erwachsenenfreundlicher‘. Die sinnliche und sinnhafte Wechselwirkung zwischen A und B rückt in den Vordergrund. Interaktion taucht nicht mehr ‚nur‘ zum Zweck der Initiation, Koordination oder als Begleitgeschehen der Praxis der Heteromobilität auf, sondern wird zur Wirkweise von As Partizipation an Bs Fortbewegung. Die symmetrischere¹⁶ Verteilung der Aktivität macht diese Praktiken zu Gelegenheiten der Befähigung: B lernt oder übt unter Umständen, zu laufen, während A ihn dabei unterstützt.

Kapitel 4 beschäftigt sich wie das zweite mit einer ‚schiefen Verteilung‘ der Aktivität der Fortbewegung: A trägt passiv zu Bs Fortbewegung bei. Obwohl auch Menschen derart passiv in die Fortbewegung anderer Menschen involviert sein können, konzentriert sich das Kapitel weitestgehend auf den Fall, dass A ein Ding ist. Kinder und alte Menschen stützen sich nicht nur auf designierte „Gehhilfen“, sondern zweckentfremden dazu auch etwa Möbel. Man muss sich mit diesen Dingen nicht abstimmen, sie zwar sorgfältig behandeln, aber keine Rücksicht auf sie nehmen und sie können sich auch nicht entziehen. Das entspannt Heteromobilität moralisch und rituell. Trotzdem wird das dinggestützte Laufen bei Kindern und alten Menschen, aber auch innerhalb dieser Alterskategorien sehr unterschiedlich gewertet. Ich untersuche hier, wie die grundsätzliche Ambivalenz der Hilfe mit der Humandifferenz ‚Alter‘ als Kontext für die Wertung der Heteromobilität wechselwirkt.

Kapitel 5 geht über den empirischen Gegenstand der Studie hinaus und fragt, was uns die Untersuchung der Heteromobilität in Kindheit und Alter über die Fortbewegung von Erwachsenen mittleren Alters verrät. Kann das ganz normale, ungestützte Gehen als „Automobilität“ konzipiert werden? Vor dem Hintergrund des dinggestützten Laufens (Kapitel 4) wage ich eine phänomenologische Betrachtung der Partizipation des Bodens und des eigenen Körpers an der Praxis des Gehens. Sie zeigt, warum die passive

16 Die „Symmetrie“ bezieht sich darauf, dass beide etwas tun, beide zu einer „joint action“ (Blumer 1969: 9, 17) beitragen. Allerdings ist dieses Geschehen immer noch die Fortbewegung eines der Beteiligten, was eine grundlegende Asymmetrie mit sich bringt. Diesen Aspekt übersehen meines Erachtens sozialtheoretisch relationistische Ansätze, wenn sie beispielsweise das Verhältnis von Schiebendem und Geschobenem im Rollstuhl als ein symmetrisches beschreiben, in dem jeder für jeden sorgt (Winance 2010: 111f.).

Partizipation mancher Entitäten an der Fortbewegung als Abhängigkeit erlebt wird (Gehhilfen) und die anderer nicht (Körper, Boden).

Kapitel 6 bündelt verstreute Erkenntnisse aus den empirischen Kapiteln und steigert die analytische Flughöhe weiter. Es setzt sich mit dem Umstand auseinander, dass Abhängigkeit, selbst wenn sie bewusst erlebt oder thematisiert wird, nicht immer als Problem erscheint. Das Kapitel sucht nach den Gründen dafür und vergleicht dazu Abhängigkeiten in Kindheit und Alter. Es findet diese Gründe in körperlichen Unterschieden, unterschiedlichen Wissensbeständen, Mustern sozialer Beziehungen und psychischen Dispositionen. Dabei diskutiert das Kapitel auch, inwieweit das Alter(n) ein kulturell kontingentes Phänomen ist.

Kapitel 7 löst sich ein Stück weit vom Gegenstand der Fortbewegung und fragt, auf welche allgemeineren soziologischen Begriffe sich die Praktiken der Heteromobilität bringen lassen. Fälle wovon sind Humantransport, Komobilität und dinggestütztes Laufen? Ich entwickle einige neue Konzepte und richte bekannte soziologische Konzepte entlang dieser neu aus. Unterschiedliche Verteilungen der Aktivität im Zusammenwirken von Menschen und Dingen konstituieren unterschiedliche *praktische Verhältnisse*, die anschlussfähig für solidarische wie auch antagonistische *soziale Verhältnisse* sind. Es zeigt sich also mit Blick auf den oben skizzierten Forschungsstand, dass Mobilität nicht automatisch etwas Gutes, Heteromobilität nicht zwangsläufig Hilfe und B somit auch nicht unbedingt von A „abhängig“ ist. Das Kapitel erkundet insbesondere die Macht- und Gewaltpotenziale von Praktiken der Heteromobilität in Eltern-Kind-Beziehungen.

Kapitel 8 trägt zusammen, wie die in der Einleitung aufgeworfenen Forschungsfragen beantwortet wurden und reflektiert abschließend, welche Erträge die Studie beanspruchen kann.

