



2017/14 Thema

<https://jungle.world/artikel/2017/14/mobilitaet-ist-eine-oekonomische-frage>

Caroline Kramer, Geographin, im Gespräch über Zeit und Mobilität

»Mobilität ist eine ökonomische Frage«

Interview Von **Julia Hoffmann**

Caroline Kramer ist Professorin am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Sie erforscht die Zusammenhänge von Zeit und Mobilität. Mit der »Jungle World« sprach sie über Autonomie, Freizeit und Geschlechterverhältnisse.

Was bedeutet eigentlich Mobilität?

Mobilität ist einerseits die physische Mobilität in unterschiedlichen Zeitmaßstabsebenen, das bedeutet die tägliche Bewegung von A nach B. Dazu gehören auch Umzüge, also die Verlagerung des Wohnortes, und die Multilokalität, also an verschiedenen Standorten zu wohnen und zwischen diesen zu pendeln, Wochenendpendler oder Leute, die den Winter im sonnigen Süden verbringen. Außerdem gehört dazu auch die virtuelle Mobilität mit dem Smartphone in der Hand.

Um welche zeitlichen Ebenen geht es da?

Wenn wir an räumliche Mobilität denken, ist das nicht nur die Bewegung von einem Ort zum anderen mit einer metrischen Distanz, sondern auch die Zeit, die wir für unsere Mobilität verwenden. Die wollen wir in den Fokus rücken, weil Menschen ihre Mobilitätsentscheidungen in einem erheblichen Maße vom jeweiligen Zeitaufwand abhängig machen. Und davon hängt dann wiederum die Wahl des Verkehrsmittels ab.

Nicht alle Menschen verfügen über das gleiche Zeitbudget.

Menschen, die erwerbstätig sind, haben natürlich ein knapperes Zeitbudget und kombinieren viel mehr Wege miteinander: Das Kind wird auf dem Weg zur Arbeit zur Kita gebracht, dann geht man schnell bei der Apotheke vorbei und auf dem Rückweg kauft man im Supermarkt ein. Diese effizienten Wegeketten werden vorwiegend von erwerbstätigen Frauen mit kleinen Kindern zurückgelegt. Alleinstehende, nicht mehr erwerbstätige Männer haben den größten Zeitaufwand für ihre Alltagswege und legen die größte Zahl an Wegen zurück. Da ist der Weg dann auch das Ziel. Diese Gruppe hat Zeit und sucht natürlich über die Mobilität auch Kommunikation und Kontakt.

»Die Mobilität der einen muss von weniger privilegierten Dienstleisterinnen aufgefangen werden.«

Wo der ÖPNV häufig genutzt wird, sind Wegezeiten allgemein länger. Großstädter brauchen mehr Zeit für ihre Alltagswege, sowohl mit dem Auto als auch mit den Öffentlichen. Das moderne Planungsideal ist die Stadt der kurzen Wege. Jeder Kiez soll seine Infrastruktur haben, auch um Automobilität zu reduzieren. Menschen in kleinen Zentren außerhalb der Ballungsräume haben schon jetzt die geringsten Wegezeiten. Dort ist das Auto schnell, aber man kann auch viel zu Fuß oder per Rad erledigen. Auch die sogenannte Begleitmobilität nimmt dort weniger Zeit in Anspruch. Die Kinder gehen nachmittags alleine los und müssen von den Eltern nicht begleitet werden.

Wer ist für die Begleitmobilität zuständig?

Begleitmobilität ist in der Regel Sache der Frauen. Je älter die Kinder werden, desto häufiger übernehmen die Männer dann auch mal Teile davon, selten jedoch vor dem zehnten Lebensjahr des Kindes. Auch Arbeitswege sind für Frauen häufig kürzer, da sie eher in Teilzeitarbeitsverhältnissen beschäftigt sind. Die lohnen sich nur, wenn der Arbeitsplatz nah am Wohnort ist, um die Aufgaben von Familie, zum Beispiel die Begleitmobilität, und Beruf miteinander verbinden zu können. Aber Wegezeiten können auch eine Auszeit sein. Im Auto zu sitzen und Musik zu hören oder eine Zigarette zu rauchen, ist auch eine Qualität. Deswegen würden gerade viele Frauen auch nie auf ÖPNV umsteigen.

Haben wir es in Zeiten von Lieferservice und Paketdrohnen nicht eher mit einer abnehmenden Mobilität zu tun?

Viele Einkaufswege nehmen dadurch natürlich ab. Gleichzeitig nehmen die Lieferwege zu. Der technische Fortschritt induziert Güterwege und reduziert Personenwege. Die Möglichkeit, solche Lieferserviceangebote in Anspruch zu nehmen, erhöht sich aber natürlich, wenn man öfter zu Hause ist. Im Home-Office kann man dann einfach online einkaufen gehen. Gleichzeitig können sich dadurch aber auch Freizeitwege erhöhen. Mobilität wird also nicht per se weniger, sie wird nur verlagert. Man kann beispielsweise schon am Donnerstag ins Wochenende gehen und vom Laptop aus die letzten anfallenden Arbeiten erledigen. Die Option, an mehreren Standorten zu arbeiten, bietet auch die Chance, sich weiter vom Wohnort wegzubewegen. Möglicherweise werden dadurch auch Verkehrsspitzen im Berufsverkehr irgendwann flacher.

Eine Möglichkeit, die nicht alle haben.

Nein, das sind die Privilegierten. Die Verkäuferin im Supermarkt sitzt dafür natürlich bis Mitternacht an der Kasse. Die Mobilität der einen muss von weniger privilegierten Dienstleisterinnen aufgefangen werden. Kinderbetreuung, Putzkräfte, Köche und so weiter. Saskia Sassen beschreibt das als Sanduhrökonomie. Das gilt auch für Mobilität.

Ist Mobilität also auch ein Privileg?

Alltagsmobilität ist immer eine ökonomische Frage. Wenn ich genug Geld habe, kann ich mir Zeit kaufen, indem ich zum Beispiel Arbeit outsource. Damit wird auch die Mobilität und der Grad der darin enthaltenen Autonomie größer. Je mehr ich mir leisten kann, desto größer sind meine Freiheiten in Bezug auf Mobilität. Diejenigen, die über geringere ökonomische Ressourcen verfügen, können auch weniger autonom über ihre Zeit entscheiden. Schichtarbeit betrifft ja zum Beispiel in der Regel nicht die Menschen mit den größten ökonomischen Ressourcen.