

THESE 6: Individuelle und gesellschaftliche Brüche können produktive Momente für (Mobilitäts-) Transformationen sein.

Es gibt Momente und Entwicklungen, die unsere Gewohnheiten durcheinanderwirbeln und unsere eingeübten Abläufe auf den Kopf stellen. Was oft zu Recht Verunsicherung, Ärger und nicht selten auch Kosten mit sich bringt, stellt auf der anderen Seite die Chance und eben auch die Notwendigkeit dar, etwas Neues auszuprobieren. Ohne Frage haben Umbrüche oft schwerwiegende Folgen, nichtsdestotrotz bieten sie ebenfalls ein Experimentierfeld an. Unattraktive Alternativen und unwahrscheinliche Lösungen erscheinen in einem anderen Licht und lassen uns Raum zum Lernen, der im gewohnten Alltag meist zu knapp bemessen ist.

Die immer stärker sichtbar werdende Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation bringt zwangsläufig einen tiefgreifenden Wandel des Alltags mit sich. Dabei ist dieser in erster Linie durch Erwartbarkeit und Stabilität, genauer gesagt durch Routinen geprägt, die sich einem solchen Wandel prinzipiell widersetzen. Einschneidende Momente eröffnen in dieser Perspektive einen Zugang zu Alltagshandeln, der ansonsten verschlossen bleibt. Der tägliche Weg zur Arbeit, die Erledigung der Einkäufe, das Bringen und Holen der Kinder, all das läuft mehr oder weniger gelingend im gewohnten Alltag mit. Ganz anders stellt es sich dar, wenn der gewohnte Trott aus dem Takt gebracht wird. Wenn bspw. ein Jobangebot in einer anderen Stadt winkt, die Familie wächst oder kleiner wird und wir unsere Routinen erst wieder neu entwickeln müssen. Alles steht

WINDOW OF OPPORTUNITY

auch »Möglichkeitsfenster«, beschreibt den (oft kurzen) Zeitraum, in dem die Veränderung etablierter Handlungsmuster oder Verfahrensweisen möglich, akzeptabel oder diskutierbar ist. Möglichkeitsfenster eröffnen sich häufig durch Krisensituationen. Sie können erheblichen Einfluss auf politische Programmatiken und Agenden haben.

LOCK-INS / PERSISTENZEN

sind Handlungen, Gewohnheiten, Probleme oder auch Normen und Wissensvorräte, die sich im Laufe der Zeit so verfestigt haben, dass sie sich starr gegenüber Veränderungen erweisen oder im Falle von Lock-ins zunächst als alternativlos erscheinen.

DISRUPTIV VERSUS INKREMENTELL

Bei Veränderungen – etwa bei Innovationen – kann es sich um einen plötzlichen und unvorhergesehenen Wandel (disruptiv) oder um schleichende, aus sich selbst heraus entstehende Änderungen handeln (inkrementell).

gewissermaßen Kopf, wenn Kindergärten vorübergehend geschlossen werden und der Arbeitsalltag deshalb nicht wie gewohnt vorstattengehen kann. Aber auch kleine Ärgernisse wie die gesperrte Straße oder eine außer Dienst gestellte Bahnlinie erfordern eine flexible Handhabung außerhalb eingeübter Verfahrensweisen. Die Wissenschaft nutzt hierfür den Begriff der Krise bzw. der Handlungskrise. Immer wenn unsere Routinen irritiert werden, eröffnen Krisenmomente eine veränderte Perspektive auf unser Handeln. Und zwar, das hat COVID anschaulich verdeutlicht, sowohl auf individueller als auch auf gesamtgesellschaftlicher Ebene. Institutionalisierte und bürokratische Prozesse, die oftmals unhinterfragt als gesetzt gelten, bedürfen neuer Rechtfertigung.

Weil die gewohnten Strukturen akut oder längerfristig nicht funktionsfähig sind, muss nach alternativen Lösungen gesucht werden. Diese Umbruchsituationen folgen dabei derselben zyklischen Logik der Problemlösung: Immer muss auf eine Veränderung reagiert werden, immer werden bislang implizite Strukturen und Denkmuster irritiert, müssen neue Lösungen gesucht, gefunden und getestet werden, bis der Alltag wieder seinen gewohnten Gang nehmen kann. Dabei muss nicht alles neu sein, auch bereits bestehende Alternativen können herangezogen werden – Lösungen, die nicht im »Blickfeld« der Agierenden waren. Exakt dieses Zeitfenster zeigt sich in vielerlei Hinsicht als Gelegenheit, Mobilitätstransformationen produktiv voranzubringen. Während das »Window of opportunity« geöffnet ist, so zeigt es die Forschung, wird eine (langfristige) Veränderung des eigenen Verhaltens eher wahrscheinlich, sofern denn geeignete –

also im Fall sozial-ökologischer Transformation nachhaltige – Alternativen zur Verfügung stehen. Der Wechsel des Arbeitsplatzes zeigt sich so z. B. als Gelegenheit, auf das Fahrrad umzusteigen – insbesondere, wenn plötzlich keine kostenfreien Parkplätze zur Verfügung stehen.

Die Geburt eines Kindes kann aufzeigen, dass zeitweises Homeoffice eine funktionierende Alternative darstellt – sofern Digitalisierung und Arbeitgeber es erlauben. Auch die pandemiebedingte Umstellung unseres Alltags hat eine ganze Reihe von Optionen in ein anders Licht gerückt. So haben z. B. Videokonferenzen etliche Dienstreisen ersetzt. Unser sozialer sowie auch umweltlicher Nahraum hat mehr Bedeutung gewonnen. Wenn das Freizeitangebot in der mittleren Distanz nicht angefahren werden kann, gewinnt der Spielplatz um die Ecke an Bedeutung. Sozial-ökologische Themen wie die »Stadt der kurzen Wege« haben dadurch einen größeren Verbreitungskreis gefunden.



AUS SOZIALWISSENSCHAFTLICHER PERSPEKTIVE

gibt es zahlreiche Ansätze, um und mit sogenannten »Krisen« zu (er)forschen. Sie sind für die Zyklen in den Wirtschaftswissenschaften oder auch für die Identitätsformation in der Diskurstheorie wichtig. Die soziologische Praxistheorie (z. B. Reckwitz 2003) versteht Krisen als Handlungskrisen, die in den Alltag eingebettete Praktiken notwendigerweise der Veränderung bzw. Neujustierung aussetzen.

Eine solche Veränderung ist in der Politikwissenschaft als »policy window« bezeichnet worden (Kingdon 1984) und ist im alltäglichen Sprachgebrauch als »window of opportunity« bekannt. Er beschreibt die veränderte Zusammensetzung von Themen, die wiederum neue Möglichkeiten für die Gestaltung von Tagesordnungen (Agenda Setting) beschreiben.

Im Hinblick auf Transitionen, etwa der Entwicklung hin zu mehr nachhaltiger Mobilität, können Krisen positive und negative Effekte haben. Zu denken ist hier an die COVID-19-Pandemie und die vermehrte Nutzung des Autos aus Sicherheitsgründen oder auch die vermehrte Nutzung des Fahrrades – nicht selten wiederum zu Lasten des ÖPNV.



DAS POTENZIAL DES UMBRUCHS NUTZEN, UM TRANSFORMATIONEN ZIELGERICHTET ZU GESTALTEN

Entscheidend ist dabei letztlich, wie ein so entstehendes Potenzial zum Wandel produktiv genutzt und die Entwicklung im Sinne nachhaltiger Mobilitätspolitik gesteuert werden kann, ohne dabei Persistenzen zu verstärken, überwundene Lock-Ins zu re-etablieren oder neue soziale Ausschlüsse zu produzieren. Was es also braucht, sind nachhaltige Angebote und eine Politik, die die Problemlösungen dieser Krisen aktiv begleitet und Wege aufzeigt, sozial-ökologisch nachhaltige Lösungen zu etablieren. Das können Maßnahmen sein, die die Rückkehr zu alten Gewohnheiten – etwa per Gesetz – erschweren. Es kann sich dabei aber auch um Anreize handeln, die Wahl von Alternativen zu »versüßen«. Dazu gehören finanzielle Anreize wie beispielsweise vergünstigte Tickets für den ÖPNV, mittelbare Anreize wie der Ausbau von sicheren Radwegen oder auch Kampagnen, die für ein sozial erwünschtes Verhalten werben.

GOOD PRACTICE & WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- (temporäre) Pop-Up Bike Lanes in vielen deutschen Städten irritieren etablierte Auto-Routinen: www.adfc.de/artikel/adfc-aktion-pop-up-bike-lane
- Kingdon, J. (1984): Agendas, alternatives and public policies. HarperCollins. New York
- Reckwitz, A. (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken
Eine sozialtheoretische Perspektive. In: Zeitschrift für Soziologie, 32 (4), S. 282 – 301