

# MOBILITÄT: FORTSCHRITT ODER RÜCKSCHRITT?



*Von Erika Suter.* Die Züge werden immer voller, die Staus auf den Strassen häufen sich: Unsere Verkehrswege, so scheint es, kommen langsam aber sicher an die Grenzen ihrer Kapazität. Machen wir uns mit dem ständigen Unterwegs-Sein am Ende komplett bewegungsunfähig? Saskia Sassen, US-amerikanische Soziologin und Wirtschaftswissenschaftlerin – bekannt für ihre Analysen über die Globalisierung und internationale Migration –, erklärt im Gespräch, wo Lösungen zu finden wären.

**Saskia Sassen, überall wird von der zunehmenden Mobilität gesprochen, von überfüllten Zügen, verstopften Strassen, ausgelöst durch die vielen Pendlerinnen und Pendler. Ist unsere mobile Gesellschaft ein Segen oder vielmehr ein Fluch?** Im Moment stellt das ständige Unterwegs-Sein fast überall auf der Welt ein ernsthaftes Problem dar: für die Menschen, für die Umwelt, für den Lebensraum der Stadtbevölkerung. Der Fortschritt respektive der Segen sind in diesem Zusammenhang schwer zu erkennen. Wir sehen Fortschritt darin, dass immer mehr Menschen mit dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit gehen – aber deren Anzahl ist noch immer klein. Wir müssen bessere Möglichkeiten finden.

**Zum Beispiel?** In reichen Ländern sollten wir versuchen, mehrere, über die Städte verteilte Geschäftsknotenpunkte zu erschaffen. Wir sollten Arbeitnehmenden helfen, Jobs in der Nähe ihres Zuhauses zu finden. In Europa geht es den Menschen diesbezüglich vielerorts noch gut. Aber die Megastädte im globalen Süden machen die Menschen kaputt: Sie stecken auf dem Weg zur Arbeit für Stunden in überfüllten Bussen ohne Abgaskontrolle fest und kommen am Arbeitsplatz bereits erschöpft an – das ist eine Verletzung ihrer Menschlichkeit. Es ist die Aufgabe von Regierungen und Planern, so viele Jobs wie möglich in die Nähe grosser Wohnbezirke zu bringen. Viele Arbeitsstellen, die sich in Stadtzentren befinden, müssten nicht im Zentrum liegen. Oftmals ist das nur ein «vererbter Zustand» aus der Vergangenheit, als Transport nur auf einzelnen Strecken möglich war. Das muss sich ändern: Bezirke müssen auch transversal miteinander verbunden werden.

**Sie sprechen in Ihren Vorträgen von der Urbanisierung des Autos, dass sich also die Autos den Herausforderungen der Städte angepasst hätten. Wie sieht es mit den öffentlichen Verkehrsmitteln aus: Können sie sich an die neuen Anforderungen der Städte anpassen?** Mein Projekt, gesponsert von Audi, fokussiert sich auf die Urbanisierung der Autos – aber ja, es kann auch für öffentliche Verkehrsmittel gelten, wie beispielsweise die Millennium-Busse, die in immer mehr Städten genutzt werden. Ein Beispiel für die Urbanisierung des Autos sind die neuen, sehr kleinen Elektroautos, die für Stadtzentren gemacht sind. Ein anderes Beispiel ist das «gehackte Auto»: Autos sind für Geschwindigkeit und lange Strecken gemacht – aber im dichtbefahrenen Stadtzentrum sind sie zum Kriechen verdonnert. Städte hacken Autos ...

**Also verändern die Städte den Sinn und die Nutzung der Technologie.** Ja, die Städte stellen Technologien auf den Prüfstand: Autohersteller haben beispielsweise verstanden, dass sie Elektroautos bauen müssen, damit Autofahrer in den Städten nicht von einer Tankstelle abhängig sind – davon gibt es dort je länger je weniger. Ich sehe die Stadt als ein Fenster zu mehr Verständnis für erfolgreiche technologische Innovationen in urbanen Systemen.

**Kommen wir nochmals zurück zum zunehmenden Pendlerverkehr: Werden neue Technologie dieses Problem lösen – oder muss sich die Gesellschaft verändern?** Beide müssen sich ändern! Um an den Kern dieser Frage zu gelangen, müssen wir nicht nur die Besonderheiten unserer Städte verstehen, sondern das Problem so betrachten, als wären wir selbst eine Stadt. Mit anderen Worten: Wir müssen mit den vielfältigen Elementen, die den urbanen Raum ausmachen, jonglieren. Wir brauchen also zwangs-

läufig einen multiperspektivischen Ansatz. Die Stadt ist dabei eine hilfreiche Partnerin, denn sie bietet Einblicke in grössere Realitäten – darunter auch viele nicht-städtische, die aber in ihrem Bewegungsradius auch städtische Momente aufweisen. Diese Art von Analyse bringt uns dazu, mehr zu sein als simple Technologen. Sie hilft uns, Spannungen und Hindernisse zu berücksichtigen, mit denen sogar die fortschrittlichsten Technologien und Techniken in städtischen Umgebungen konfrontiert sind.

**Wann stossen wir an die Grenzen des Machbaren – wann kollabiert unsere Mobilität?** Gute Frage... Die Gesellschaft bezahlt für das Wachstum unserer individuellen Mobilität einen Preis: Umweltschäden, Todesopfer, verschwendete Zeit im Stau und vieles mehr! Ich denke, dass wir die Bedeutung von Mobilität überdenken müssen. In gewisser Weise machen wir das bereits: dank Internet und anderen digitalen Möglichkeiten, mit denen wir uns auf neue Weise mit anderen in Verbindung setzen können.

**Doch wie beurteilen Sie die Zukunft unserer Mobilität: Ist es denkbar, dass wir bald wieder weniger unterwegs sind, weniger pendeln? Könnte eine Rückbesinnung stattfinden?** Ja, die jungen Generationen werden sich dafür einsetzen. Ein Beispiel aus meinem Projekt über die Umsiedlung von Wirtschaftszweigen geht in diese Richtung: Warum die Herstellung von Tischen oder Stoffpuppen in ein weit entferntes Land auslagern und die Produkte dann um die halbe Welt reisen lassen, wenn lokale Arbeitnehmende aus der Region diese Arbeit erledigen könnten? Als Gesellschaft sparen wir kein Geld, indem wir in ein fernes Land outsourcen – denken wir nur an die Umweltkosten, die Ausbeutung der Bodenschätze (Öl für den Transport), die Umweltverschmutzung, die malträtierten Ozeane ... Oder denken wir an all die Arbeitslosen in unseren Städten und Regionen, die mit Geld von Steuerzahlern unterstützt werden müssen – das sind Kosten, die die Allgemeinheit bezahlt. Wir brauchen ökologische Ökonomie. Ich stelle fest, dass eine wachsende Anzahl junger Menschen dies anstrebt.

**Sie leben in New York. Was ist bezüglich Mobilität der grösste Unterschied zwischen New York und Zürich?** Also das sind zwei verschiedene Welten! Alleine die U-Bahn bringt täglich drei Millionen Menschen für die Arbeit und zum Shoppen nach New York City – das ist wie viel mal mehr als die gesamte Wohnbevölkerung von Zürich? Der Lärm, der Schmutz, die Menschenmassen, die sich in eine bereits übervolle U-Bahn drängen, die Autos im Stau ... Sie kennen Zürich – das ist ein grosser Unterschied! Auch wenn die Leute das Gefühl haben, es sei gerammelt voll. Es ist sicher beengter als früher, aber im internationalen Vergleich ist Zürich noch weit entfernt von «überfüllt».

**Saskia Sassen** (\*1949) zählte von 1980 bis 1990 zu den profiliertesten Autorinnen zum Thema Soziologie der Stadtentwicklungen und forschte zu Prozessen der Globalisierung und den Wanderungsbewegungen von Arbeit und Kapital. Die Soziologie-Professorin der Columbia University wurde 2013 mit dem Prinz-von-Asturien-Preis für Sozialwissenschaften ausgezeichnet. [www.saskiasassen.com](http://www.saskiasassen.com)

