

Kellerman, Aharon (2012): *Daily Spatial Mobilities: Physical and Virtual*

Farnham: Ashgate. 238 S. = Transport and Mobility Series

Mathias Wilde

Eingegangen: 11. Januar 2013 / Angenommen: 5. März 2013 / Online publiziert: 13. April 2013
© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013



Eine Gesellschaftsanalyse ist inzwischen nahezu unvollständig, wenn sie nicht auch Mobilität betrachtet; in den Raumwissenschaften ist Mobilität ohnehin ein fester Schlüsselbegriff. Zahlreiche Ansätze konkretisieren den Begriff, machen das Phänomen fassbar und bieten ein geeignetes Vokabular für die Analyse räumlicher Handlungsweisen.

Aharon Kellerman fügt sein Buch „Daily Spatial Mobilities“ nicht einfach in diesen Diskurs ein, bemerkenswert ist die Auseinandersetzung mit jenen Fachdiskursen, die wohl wie keine anderen die Mobilitätsforschung prägen. Zum einen vereint Kellerman zwei Formen von Mobilität: Er kombiniert die physische Mobilität im materiellen Raum mit der virtuellen Mobilität im *Cyberspace*. Zum anderen bringt er zwei Sichtweisen zusammen: Er bezieht die Denkrichtungen der Verkehrsgeographie und die der Soziologie

ein. Insofern versteht Kellerman den Akt der Fortbewegung weder als einen bloßen physischen Vorgang noch als ein rein kulturelles Phänomen.

Kellerman ist Professor Emeritus für Geographie der Universität Haifa, Israel. Mit „Daily Spatial Mobilities“ vereint er die Gedanken zweier früherer Werke. In „The Internet on Earth“ (2002) setzt sich Kellerman mit der Informationsgesellschaft auseinander, während er sich in „Personal Mobilities“ (2006) der Mobilität aus akteurzentrierter Perspektive annimmt. Mit seinem neuen Buch möchte er nun verschiedene Dimensionen von physischer und virtueller Mobilität beleuchten und einige Aspekte vertiefend behandeln. Tatsächlich erstellt er aber eine zahlreiche Facetten enthaltende Übersicht der Positionen, die Mobilität als fundamentalen Bestandteil der westlichen Gesellschaft verstehen. Er führt sie zusammen und entwickelt dabei eine eigene Sichtweise auf räumliche Mobilität.

Räumliche Mobilität besteht für Kellerman zunächst aus einer alltäglichen und einer, durch Tourismus oder Wohnstandortwechsel herbeigeführten, nicht-alltäglichen Mobilität. Er befasst sich ausschließlich mit der alltäglichen Mobilität, sie definiert er als: „being two-way; frequently performed; constituting a major element of our daily routine lives; and inclusive of both corporeal and/or virtual mobilities“ (Seite 6). Kellerman stellt physische und virtuelle Mobilität auf eine Stufe, dabei sieht er Mobilität als ein tragendes Element moderner Lebensführung, tief verflochten mit und Ausdruck von alltäglicher Routine. Diesen Gedanken und vor allem den inneren Zusammenhang zwischen Sozialem, Raum und Mobilität skizziert Kellerman im hier besprochenen Buch.

„Daily Spatial Mobilities“ besteht aus drei Teilen. Im ersten Teil geht Kellerman auf den Ursprung von Mobilität ein und widmet sich deren Natur. Zudem begründet er, warum er von Mobilität in der Mehrzahl spricht; so gibt

Dr. M. Wilde (✉)
Institut Verkehr und Raum, Fachhochschule Erfurt,
Altonaer Straße 25, 99085 Erfurt, Deutschland
E-Mail: wilde@fh-erfurt.de

es nicht die eine Art der Fortbewegung, sondern verschiedene Typen, also *mobilities*. Auf diese Mobilitätstypen geht Kellerman im zweiten Teil ein, er befasst sich mit erdgebundener Mobilität, mit virtueller Mobilität und mit Flugreisen. Im letzten Teil des Buches wendet sich Kellerman schließlich den räumlichen Konsequenzen zu. Dabei konzentriert er sich auf drei Aspekte: Er betrachtet die Raumstruktur der Städte, schaut auf Bahnhöfe und Flughäfen, die Knotenpunkte der Verkehrsinfrastruktur, und ergründet die Gelegenheiten, die virtuelle Mobilität eröffnet. Ein Resümee schließt jeden Teil ab. Diese Zusammenfassungen vereinfachen die Orientierung und bringen die Fülle der Ideen zusammen. Indem Tabellen und Schaubilder die komplizierteren Gedankengänge auf deren Hauptaussage reduzieren, brechen sie ebenso die Dichte der Ideen auf.

Der erste Teil des Buches steht unter der Überschrift „Roots and Natures of Daily Spatial Mobilities“. Die Auslöser von Mobilität, schreibt Kellerman, liegen in einem Gemenge aus *Push*- und *Pull*-Effekten. Hier folgt er den klassischen Ansichten der Verkehrsgeographie, nennt Motive, Bedürfnisse und sieht auslösende Kräfte in Orten und Menschen. In einem Abschnitt über die sozialen Aspekte alltäglicher Mobilität finden sich vorwiegend die Sichtweisen der Soziologie. Kellerman vertritt die Ansicht, dass unterschiedliche Mobilitätstypen mit verschiedenen Freiheitsgraden einhergehen – wobei materielle Einschränkungen eher physische Mobilität, soziale Einschränkungen dagegen eher virtuelle Mobilität begrenzen. Schließlich entwickelt Kellerman vom *Motility*-Konzept des Soziologen Kaufmann (2002)¹ ausgehend eine eigene Sicht auf potenzielle Mobilität: Mobilitätsoptionen öffnen und begrenzen Handlungsspielräume. Die Optionen ergeben sich aus aktiver und passiver potenzieller Mobilität. Das Aktive betrifft die Möglichkeit zur eigenen Bewegung, das Passive erstreckt sich auf die Fähigkeit anderer, die man nutzen kann, um eigene Ziele zu erreichen.

Der zweite Teil nennt sich „Daily Mobility Types“. Ihn gliedert Kellerman in drei Kapitel: erstens erdgebundene Mobilitäten (*Terrestrial Daily Mobilities*), zweitens virtuelle Mobilitäten (*Virtual Daily Mobilities*) und drittens Geschäftsreisen im Flugverkehr (*Aerial Business Travel*). Die erdgebundene Mobilität teilt er in individuelle und öffentliche Verkehre, hält sich also an der klassischen Gliederung, allerdings bringt er auch hier immer wieder die Ideen der Verkehrsgeographie mit denen der Soziologie zusammen. Vor allem betont er die fragwürdige Bedeutung des Autos, als das Werkzeug der Bewegung, das die Mobilität in der westlichen Gesellschaft auf folgenschwere

Weise dominiert. Im Abschnitt zur virtuellen Mobilität geht Kellerman auf die entsprechende Technik ein, schreibt über Telefon, Internet, Mobiltelefon und klärt die Unterschiede zwischen virtueller und physischer Mobilität. Dabei veranschaulicht er die Eigenheiten physischer Mobilität im materiellen Raum und vergleicht sie mit den Eigenheiten der virtuellen Mobilität im *Cyberspace*. Die Gedankenführung folgt bis zu diesem Punkt einer klaren Linie: Kellerman hält sich eher an abstrakte Abhandlungen und geht nur auf konkrete Handlungsweisen ein, um Aspekte des jeweiligen Mobilitätstyps zu veranschaulichen. Dagegen bezieht sich der Abschnitt über die Mobilität des Luftverkehrs allein auf Geschäftsreisen. Das mag der Schwierigkeit geschuldet sein, alltägliche Mobilitätsroutinen auch für diese Form der Fortbewegung aufzuzeigen.

Mit „Spatial Implications“ schließt Kellerman sein Buch ab. In diesem Teil erläutert er die räumlichen Elemente alltäglicher Mobilität und verweist auf den Wandel, den neue Handlungsrouinen herbeiführen. Kellerman konzentriert sich auf Raum und Distanz. Demnach waren Raum und Distanz bisher Zwangsgrößen des räumlichen Handelns. Im Informationszeitalter hingegen wandeln sie sich, eröffnen nun Optionen und gewähren Flexibilität. Vor allem die rasch voranschreitende Informationstechnik führt dazu, dass Menschen an verschiedenen Orten zeitgleich kommunizieren und Dienstleistungen von nahezu überall abrufen können. Dabei beansprucht die Informationstechnik kaum Raum in den Städten, noch führt sie zu neuer Verstädterung. Kellerman schließt daraus, dass die Entwicklung der Städte weitgehend abgeschlossen ist.

„Daily Spatial Mobilities“ ist fachkundig recherchiert. Kellerman stützt seine Argumente nicht allein auf eine Literaturrecherche. Seine Thesen untermauert er ebenso mit Statistiken und Datenmaterial aus eigener Forschung. Damit setzt er sich klug und sorgfältig mit seinem Thema auseinander. Oft erschweren allerdings eine gedrängte Gedankenführung und rasche Ideenfolge den Zugang zum Stoff. Dagegen liegt die Stärke des Buches in der Systematik, mit der Kellerman verschiedene Dimensionen alltäglicher Mobilität aufarbeitet. Er sichtet, ordnet, typisiert die Merkmale physischer wie auch virtueller Mobilität, weist ihnen Kategorien zu und entwickelt darüber eine eigene Sichtweise auf das Thema. Kellerman bleibt durchgängig bei der Theorie räumlicher Mobilität, lässt aber die Planungspraxis nicht außer Acht – zumindest auf einigen Seiten am Ende der Zusammenfassung schlägt er Maßnahmen vor, wie Mobilität bewältigt werden kann.

„Daily Spatial Mobilities“ ist ein Buch, das Mobilität überwiegend theoretisch fasst, aus den Perspektiven der Verkehrsgeographie und der Soziologie. Insbesondere die Aufbereitung aktueller Betrachtungen, vor allem jedoch die Systematik, mit der Kellerman alltägliche Mobilität kategorisiert, machen die Lektüre für diejenigen Leserinnen und

¹ Mit *Motility* (*motility*) umschreibt Kaufmann das Potenzial eines Akteurs, sich räumlich zu bewegen. Es setzt sich aus drei Faktoren zusammen: Aus den Erreichbarkeiten von Aktivitätsoptionen, den Fähigkeiten zur Bewegung sowie einer Interpretation der Möglichkeiten, die sich aus Erreichbarkeiten und Fähigkeiten ergeben.

Leser lohnend, die sich mit räumlicher Mobilität wissenschaftlich auseinandersetzen. Mit „Daily Spatial Mobilities“ gelingt Kellerman ein Buch, das mehrere Disziplinen verbindet und zu einer neuen Sichtweise zusammenführt. Weil es in einem Werk physische und virtuelle Mobilität vereint, erweitert das Buch die theoretischen Betrachtungen über das Phänomen der Mobilität und schließt eine Lücke.

Literatur

- Kaufmann, V. (2002): Re-thinking mobility: contemporary sociology. Aldershot.
- Kellerman, A. (2002): The Internet on Earth. A Geography of Information. Chichester.
- Kellerman, A. (2006): Personal Mobilities. Abingdon/Oxford.