

Canzler, Weert; Marz, Lutz

Working Paper

Festgefahren? Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert

WZB Discussion Paper, No. FS II 96-108

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Canzler, Weert; Marz, Lutz (1996) : Festgefahren? Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert, WZB Discussion Paper, No. FS II 96-108, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/49802>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Veröffentlichungsreihe der Abteilung Organisation und Technikgenese
des Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt des
Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung

FS II 96-108

FESTGEFAHREN?

Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert

Weert Canzler und Lutz Marz

Zitierhinweis

Das vorliegende Dokument ist die pdf-Version zu einem Discussion Paper des WZB. Obwohl es inhaltlich identisch zur Druckversion ist, können unter Umständen Verschiebungen/Abweichungen im Bereich des Layouts auftreten (z.B. bei Zeilenumbrüchen, Schriftformaten und –größen u.ä.).

Diese Effekte sind softwarebedingt und entstehen bei der Erzeugung der pdf-Datei.

Sie sollten daher, um allen Missverständnissen vorzubeugen, aus diesem Dokument in der folgenden Weise zitieren:

Canzler, Weert; Marz, Lutz: Festgefahren? Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert.

Discussion Paper FS-II 96-108. Berlin : Wissenschaftszentrum, Berlin, 1996.

URL: <http://bibliothek.wz-berlin.de/pdf/1996/ii96-108.pdf>

Abstract

Die sich gegenwärtig in den modernen Gesellschaften abzeichnenden Umbruchprozesse werden in den Sozialwissenschaften aus sehr verschiedenen Perspektiven beschrieben, so etwa als Paradigmenkrise, als Krise der organisierten Moderne, als Krise des industrialisierten Sozialstaates oder als Verfall sozialen Kapitals. In diesen unterschiedlich fokussierten Krisenanalysen wird immer wieder auf einen Trend aufmerksam gemacht, der im Hinblick auf das Wanken der sozialen Welt von besonderem Interesse ist, nämlich die Auflösung traditioneller sozialer Beziehungsgeflechte und die Erosion jahrzehntealter gesellschaftlicher Konsense. Einer der traditionsreichsten und mächtigsten gesamtgesellschaftlichen Konsense, der Automobilpakt, scheint von diesem Trend bislang nicht berührt zu sein. Dieser Pakt zeichnet sich nicht nur durch eine hohe Krisenresistenz aus, sondern es ist auch davon auszugehen, daß er bis weit hinein in die zweite Dekade des 21. Jahrhunderts stabil bleiben wird. Durch eine nähere Betrachtung der sozio-kulturellen Reichweite und der sozio-technischen Spielräume des Automobilpaktes wird verständlich, worin dessen Stabilität gründet. Bei einer solchen Betrachtung wird auch ein Phänomen erkennbar, das nicht nur für den hier diskutierten Konsens, sondern möglicherweise auch darüber hinaus für ein tieferes Verständnis der angelaufenen sozialen Umbruchprozesse von Bedeutung sein konnte. Dieses Phänomen ließe sich vielleicht am besten als stagnierende Innovation beziehungsweise innovative Stagnation oder kurz als Stagnovation bezeichnen.

Abstract

The variety of problems and massive transformations currently observed in modern society is described by social scientists in many different ways. These include paradigm crises, a crisis of the modern age, a crisis of the industrialized social State, or as the decline of social capital. Yet in these differently-focused crisis analyses, one trend is consistently emphasized, one which is of significant interest in regards to the faltering social structure. This trend is the dissolution of traditional social networks and the erosion of decades-long social consenses. However, one of the most traditional and powerful collective social consenses, that of the automobile industry, appears to this day not to have been affected by this trend. Characterized by a high resistance to crises, this consensus shows signs that it will continue well into the 21 st Century. Through a careful examination of the social/cultural reach and the social/technical environment of the automobile consensus, it becomes apparent how this stability is obtained. Through such an examination, a phenomenon is noted which, in addition to holding true for the automobile consensus, could lead to a deeper understanding of the recent social unrest and transformation processes. This phenomenon is perhaps best described as „stagnant Innovation“, „innovative stagnation“ - or simply, „Stagnovation“.

Inhaltsübersicht

1. Krise der Moderne = Krise des Automobils?	4
2. Die Reichweite des Automobilpaktes	8
3. Die Spielräume des Automobilpaktes	11
4. Stagnovation - eine Modernisierungsfalle?.....	17
5. Literatur	22

1. Krise der Moderne = Krise des Automobils?

Das 21. Jahrhundert rückt näher. Und die Menschen beschäftigen sich damit seit geraumer Zeit. Allerdings tun sie dies auf sehr unterschiedliche Art und Weise.

Das Panoramarestaurant im New Yorker World Trade Center ist für den Jahrtausendwechsel bereits seit langem bis auf den letzten Platz ausgebucht. Aus der Sicht des postmodernen Philosophen Jean Baudrillard muß dies als eine fatale Fehlinvestition erscheinen, denn seines Erachtens findet das Jahr 2000 gar nicht erst statt, weil sich die Geschichte vorher zurück krümmt (Baudrillard 1990). Derartige Wendemanöver sind aus der Perspektive des amerikanischen Robotikexperten Hans Moravec ebenso unmöglich wie unnötig, weil für ihn im ersten Drittel des neuen Jahrhunderts unausweichlich eine genetische Wachablösung stattfinden wird, in der die Computer endgültig die Macht übernehmen, den menschlichen Geist aus seiner Biomasse befreien und in ihrer Hardware ein ewiges Leben schenken (Moravec 1990).

Auf den ersten Blick scheinen diese und ähnlich spektakuläre Annäherungen an das 21. Jahrhundert sehr weit von den alltagsweltlichen Problemen der Menschen und ihren Zukunftsperspektiven wegzuführen. Bei Lichte besehen tun sie es nicht, im Gegenteil. Es sind Symptome eines Prozesses, der zunehmend Raum greift, und zwar in der Gesellschaft und in den Menschen. Endzeitstimmung kommt auf (Kirsch 1996). Es sieht so aus, als geriete die soziale Welt überall aus den Fugen. Alles scheint in Bewegung und Veränderung begriffen. Was gestern noch sicher war, steht heute in Frage. Worauf ist noch Verlaß, auf den Sozialstaat, den Generationenvertrag, den Wirtschaftsstandort, den Arbeitsplatz, die Familie? Worauf läßt sich bauen, auf die internationalen Finanzmärkte, die Tarifverträge, die digitale Revolution, die Politik, die eigene Qualifikation? Gewiß scheint nur noch eins: der Wandel. Fin de siècle, die Menschen krank an ihrer Gesellschaft und die Gesellschaft krank an ihren Menschen. Beide rollen ihren Zukunftshorizont ein und verabschieden sich voneinander. Fin de partie?

Es wäre entschieden zu kurz gegriffen, die Ursachen dieser um sich greifenden Endzeitstimmung lediglich in einer klein- oder großkollektiven Paranoia zu suchen. Die Anzeichen und Diagnosen häufen sich, daß die vertraute soziale Welt in der Tat bis in ihre Fundamente hinein ins Wanken geraten ist. In den Sozialwissenschaften beispielsweise wird dieses fundamentale Wanken aus sehr verschiedenen Perspektiven beschrieben, so etwa als Paradigmenkrise (Dierkes 1996), als Krise der organisierten Moderne (Wagner 1995), als Krise des industrialisierten Sozialstaates (Dierkes/Zimmermann 1996) oder als Verfall sozialen Kapitals (Putnam 1995). In diesen unterschiedlich fokussierten Krisenanalysen wird immer wieder auf einen Trend aufmerksam gemacht, der im Hinblick auf das Wanken der sozialen Welt und die daraus erwachsende Endzeitstimmung von besonderem Interesse ist, nämlich die Auflösung traditioneller sozialer Beziehungsgeflechte und die Erosion jahrzehntealter gesellschaftlicher Konsense.

Auch wenn die Untersuchungen dieses Trends auf der normativen Ebene oft erheblich voneinander abweichen, stimmen sie in ihren Befunden häufig überein: Die Gesellschaftsmitglieder kündigen soziale Mitgliedschaften auf oder treten gar nicht erst in solche ein. Die Menschen ziehen sich voneinander auf sich und in sich zurück. Ihre sozialen Bindungen werden loser und temporärer. Die Verwurzelungen der Individuen in der Gesellschaft und der Gesellschaft in den Individuen lockern sich. Die Menschen und ihre Gemeinwesen gehen auf Distanz zueinander. Und sie

machen sich dafür wechselseitig verantwortlich. Die Gesellschaft klagt über den ungeselligen Menschen, dieser über die unmenschliche Gesellschaft (Kirsch 1996, S. 242). In diesem Distanzierungsprozeß scheint sich die Breite und Tiefe gruppenübergreifender, gar gesamtgesellschaftlicher Konsense zusehends zu verringern, weil es immer schwieriger wird, die auseinanderdriftenden Interessenlagen irgendwie auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Und vielfach hat es den Anschein, als würden in den Fragmentierungsketten der sozialen Welt alle traditionellen Bündnisse und Pakte demnächst verdampfen. Dieser Auflösungstrend, der oft nicht nur als sehr schmerzlich, sondern auch als bedrohlich empfunden und beschrieben wird, bedarf in zweierlei Hinsicht einer Relativierung.

Zum einen ist das Verdampfen traditioneller sozialer Beziehungsgeflechte und Konsense aus einer modernisierungstheoretischen Langfristperspektive nicht ein Anzeichen für das endgültige Ende, sondern vielmehr für einen (Neu-)Beginn der Moderne. Erinnert sei hier nur an Marshall Berman's „All That Is Solid Melts Into Air“ betitelt Buch (Berman 1988), in dem er sehr anschaulich deutlich macht, daß nicht die Verfestigung und Verewigung, sondern die stete Auflösung, Um- und Neuordnung der sozialen Welt ein Charakteristikum der Moderne sind. Dies gerät insbesondere dann leicht in Vergessenheit, wenn diese Dynamik über einige Generationen mehr oder weniger stillgestellt war und so aus dem unmittelbaren Erfahrungs- und Zukunftshorizont der Menschen verschwand. Tritt sie dann wieder in diesen ein, wird sie zunächst als einmalig, anormal und furchterregend wahrgenommen. Bislang erschien jeder tiefgreifende Modernisierungsschub den meisten Beteiligten als Apokalypse. Der Untergang einer bestimmten sozialen Welt galt häufig als Untergang der sozialen Welt schlechthin. Aus dem modernisierungsanalytischen Orbit betrachtet, ist also die Zunahme depressiver Endzeitstimmungen eher eine Quelle des Optimismus als der Resignation. Der Zerfall traditioneller Beziehungsgeflechte und Konsense spricht nicht gegen, sondern für eine Weiterentwicklung der Moderne.

Dieser Krisentrend ist jedoch noch aus einer anderen Perspektive zu relativieren, nämlich im Hinblick darauf, ob und inwieweit tatsächlich alle sozialen Übereinkünfte im Begriff stehen, sich im Übergang zum 21. Jahrhundert in Luft aufzulösen. Genauer und ausführlicher gefragt: Gibt es einen interessengruppenübergreifenden Konsens, an dem zwar seit Jahren mit wechselnder Intensität gerüttelt wird, der jedoch momentan keine substanziellen

Zerfallserscheinungen aufweist, sondern eher stärker als schwächer zu werden verspricht? Und zwar nicht irgendeinen Nischenkonsens, sondern einen ebenso traditionsreichen wie mächtigen gesamtgesellschaftlichen Pakt, an dessen Erhaltung und Stabilisierung die überwiegende Mehrzahl der Menschen aktiv oder passiv beteiligt ist? Insoweit es sich lediglich um den bloßen Aufweis der Existenz eines solchen Konsenses handelt, lassen sich diese Fragen kurz und knapp beantworten: Ja, zumindest ein solcher Pakt existiert. Es ist der Automobilpakt.

Die Karriere des Automobils war von anfang an aufs engste mit der Geschichte der organisierten Moderne und der Herausbildung ihrer Kernstrukturen verbunden. Kurt Tucholsky brachte es gewissermaßen auf den Punkt. Er schrieb »Fortschritt« zuweilen mit »d« (Hirsch/Roth 1986, S. 45). Lange Zeit war das Auto unangefochten Symbol und Indikator des persönlichen und gesamtgesellschaftlichen Wohlstandes. In den USA hieß es, „wenn es General Motors gut geht, geht es Amerika gut“, und in Deutschland wurde der Käfer zum Sinnbild des Wirtschaftswunders. Sicher, so glanzvoll sind die Zeiten für das Automobil heute nicht mehr. Von einer fundamentalen Krise indes kann gegenwärtig wohl schwerlich die Rede sein. Zwar mangelt es nicht an Fakten, Zwängen und Trends, die auf einen Umbau der Autogesellschaft verweisen (Canzler/Knie 1994), ein solcher Umbau jedoch ist zur Zeit nicht in Sicht. Ungeachtet aller Automobilprobleme und sonstigen Wandlungs- und Umbruchprozesse hat das Auto kaum an Attraktivität verloren. Weder aus der Werbung und den Bilanzen, noch aus den Prognosen und Programmen der Autoindustrie schlägt einem Endzeitstimmung entgegen. Man mag es beklatschen oder betränen, das Automobil, wie wir es heute kennen, wird das Jahr 2000 überdauern und mit großer Wahrscheinlichkeit bis weit hinein in die zweite Dekade des 21. Jahrhunderts en vogue bleiben.

Die Frage ist, warum eigentlich? Um darauf eine Antwort zu finden und über das bloße Phänomen hinaus auch die Ursachen für die anhaltende Stabilität und Krisenresistenz des Automobilpaktes in den Blick zu bekommen, ist es hilfreich, sich die gegenwärtige Reichweite und die (noch) vorhandenen Spielräume dieses Paktes einmal genauer vor Augen zu führen.

2. Die Reichweite des Automobilpaktes

In den entwickelten westlichen Gesellschaften wird Mobilität durchgängig mit Automobilität synonym gesetzt. Im Konzert der Verkehrsträger spielt das Automobil unangefochten die erste Geige. Schon jetzt können alle Einwohner der Bundesrepublik Deutschland gleichzeitig auf den Vordersitzen der vorhandenen Fahrzeugflotte Platz nehmen. Die Prognosen gehen unisono von einem weiteren Wachstum des Automobilverkehrs aus (Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages 1994, S. 63 ff.).

Der Automobilpakt ist das Ergebnis der permanenten und verbindlichen Verständigung der Hauptakteure sowohl über Anforderungen an die realistisch erscheinende technische Konfiguration als auch über den kollektiv gewünschten Sinn und die Nutzung des Artefaktes Automobil. Die Hauptakteure und Bündnispartner sind die Hersteller, die Nutzer und der Staat als rahmensetzende Instanz. Kein einzelner Akteur hat dabei die alleinige Macht, den Automobilpakt zu bestimmen (Canzler 1996). Die Autoindustrie hat jedoch insofern eine Sonderrolle, als sie über ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten und schließlich über ihre Produktpolitik die konkrete technische Umsetzung des Automobil-Leitbildes vorgibt. Zudem ist sie in der Bundesrepublik, aber auch in den USA, Japan, Frankreich und Italien eine mächtige volkswirtschaftliche und politische Größe. Die ökonomische Dimension hat die Debatte um die Zukunft der Automobilindustrie seit der zweiten Hälfte der 80er Jahre geprägt. Die lean production hat sich als Produktions- und Organisationskonzept durchgesetzt, und weltweit wurden große Produktionskapazitäten aufgebaut.

Diese Sonderrolle der Autoindustrie darf indes nicht dazu verleiten, die Ursachen für die anhaltende Stabilität des Automobilpaktes ausschließlich bei ihr zu suchen. Denn diese Stabilität wird durch eine doppelte Verankerung begründet. Zum einen haben sich Grundmuster des Automobilbaus innerhalb der Autoindustrie im „Stand der Technik“ verfestigt. Konstruktionstraditionen sind entstanden, Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte haben sich mit einem entsprechenden technischen Apparat konsolidiert, und nicht zuletzt wurden dominante Lehrgebäude und Ausbildungsgänge für den Automobilbau etabliert. Die damit verbundene Verengung des Entwicklungskorridors insbesondere in der Antriebstechnik, deren Ergebnis die Rennreiselimousine darstellt, ist in den letzten Jahren eingehend

untersucht worden (Knie 1991 und 1994). Die Rennreiselimousine ist aber nicht nur in den Konstruktions- und Produktionstraditionen der Autobauer, sondern auch in den alltäglichen Nutzungsformen und Aneignungsweisen der Autofahrer verankert. Diese zweite Säule automobiltechnischer Stabilität zeichnet sich durch eine außerordentliche Breite aus. Die Diffusion des Automobil in die ganz verschiedenen Lebensbereiche und in die Alltagswelten der Menschen ist jedoch gegenüber der historisch rekonstruierten Schließung in der Automobiltechnik bislang weniger eingehend und systematisch untersucht worden. Im folgenden soll deshalb diese zweite Seite der Verankerung des Automobilpaktes stichpunktartig ausgeleuchtet werden.

Durch seine Verbreitung in den Nachkriegsjahrzehnten ist das Auto mittlerweile zur Voraussetzung für suburbane Siedlungsformen geworden. Das Autofahren selber ist zur Kulturtechnik avanciert. Der Führerscheinbesitz der 18- bis 24-Jährigen nähert sich der 100 Prozent-Marke an, immer mehr alte Menschen werden wie selbstverständlich ihr Rentnerdasein automobil organisieren. Schließlich ist der Autoverkehr hochgradig verregelt und nahezu keine technische Infrastruktur ist so ausgefeilt wie das integrierte Netz von Straßen, Brücken, Parkplätzen, Tankstellen, Reparaturwerkstätten usw.

Schon die Anfänge des Automobils fielen mit tiefgreifenden gesellschaftlichen Umbrüchen zusammen. Die industrielle Produktionsweise revolutionierte die traditionelle Sozialstruktur, sie führte zu einer neuen Klassenbildung und zugleich zu einer massenhaften Individualisierung. Insbesondere die „zeitlich-räumliche Entbettung“ (Giddens 1995) individuellen Handelns findet im Universalautomobil einen selbstverstärkenden technischen Ausdruck. Gegenüber den funktionalen Gebrauchswertvorteilen, die das Auto seinen Nutzern bietet, sind die kulturellen Belegungen als Freizeit-, Vergnügungs- und Abenteuerinstrument von Beginn der Automobilisierung an mindestens ebenso relevant. Flucht- und Ausgleichsmotive bringen einen Schub an Freizeit-, Feierabend- und Urlaubsverkehr. Das Auto bietet die Möglichkeit, zumindest zeitweise häuslicher Enge, entfremdeter Arbeit und einer verschmutzten Umwelt zu entkommen. Die kulturelle Wertschätzung des Autos als Grundlage und Instrument der individuellen Mobilität fällt im Laufe der Automobilisierung der Gesellschaft zunehmend mit seiner Realnutzung zusammen.

Das Auto wurde schrittweise zum Bestandteil des täglichen Lebens. Der Automobilismus ist mit seinem Siegeszug in die Dialektik von subjektiven Wünschen

einerseits und einem objektiven Zwang zum Automobil andererseits geraten. Dieser Zwang zum Automobil erwächst aus der realisierten Funktionstrennung aller Lebensbereiche und insbesondere aus der Siedlungsform der Suburbanisierung. Alltagsstrukturen und persönliche Zeitplanungen beruhen nicht selten auf der individuellen Verfügbarkeit des Automobils. Automobilismus beginnt im Denken, er schleift sich dort ein und vollzieht sich im Alltag als scheinbar selbstverständliche Normalität. Die Allgegenwart des Automobils zeigt seine breite Akzeptanz.

Das Automobil unterscheidet sich zudem von anderen Massenprodukten und komplexen Artefakten durch seine evidente Projektions-Dimension (Sachs 1984). Es sind dies die individuellen und intersubjektiven Zuschreibungen jenseits der eigentlichen Transportfunktion des Automobils. Das Automobil ist wesentlich tiefer in die Sinn- und Wunschvorstellungen vieler Menschen eingewoben als andere Artefakte. Kaum ein industriell erzeugtes Produkt wurde so vielfältig und nachdrücklich gesellschaftlich angeeignet wie das Auto. Es ist seit seiner "Erfindung" ein gesellschaftliches Statussymbol. Die Prestigefunktion des Autos hat nur eine lockere Verbindung zu seinen Gebrauchswerteigenschaften. Die gesellschaftlichen Distinktionslinien im Automobilbesitz hinsichtlich Größe, Gewicht, Motorisierung, Ausstattung und Ästhetik verlaufen kreuz und quer. Nicht immer sind sie sozialstrukturellen Merkmalen zuzuordnen, denn das Automobil dient ebenso wie die Wohnung oder die Kleidung als Ausdrucksmittel individuell komponierter und auf Abgrenzung zielender Lebensstile.

In einem engen Verhältnis zum Distinktionsbestreben seit Beginn der Verbreitung des Autos steht die Erfahrung der Demokratisierung durch die Massenmotorisierung. Das Autobesitzen und das Autofahren verloren bei ständig steigenden Zulassungszahlen immer mehr ihren ursprünglichen Charakter des gesellschaftlichen Privilegs. Der individuelle Mobilitätsgewinn durch das eigene Auto, der primär in einem Zuwachs an flexibler und autonomer Mobilität liegt, wurde als Zuwachs sozialer Partizipationschancen erfahren. Trotz aller produktimmanenten Distinktionen und Komfortunterschiede zwischen den Automobilklassen bedeutet die Verfügbarkeit über ein Auto eine annähernde Gleichverteilung von Mobilitätschancen. Die kollektive Erfahrung der Demokratisierung individueller Mobilität im Nachkriegsdeutschland hat sich tief in das gesellschaftliche Bewußtsein eingesenkt (Burkart 1994).

Das Auto verheißt durch seine physische Abgegrenztheit gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln auch eine Privatheit im öffentlichen Raum, den Straßen. Selbst im Stau schützt das Auto vor unliebsamem Kontakt mit Fremden. Die relative Privatheit im Auto stillt ein kulturell verstärktes und weit verbreitetes individuelles Bedürfnis nach Abgeschlossenheit. Mit ihr erhöht sich die individuelle Handlungssouveränität. Radiostation oder Musikkassette nach persönlicher Wahl, neuerdings die Gelegenheit zum ungestörten mobilen Telefonieren, der Versuch, den eigenen Fahrstil zu pflegen und das meistens folgenlose Ausagieren von Aggressivität und Frustration sind Ausdrücke von Handlungssouveränität, die die Privatheit eines abgeschlossenen Raumes benötigen.

Diese kulturellen Qualitäten des Automobils haben erhebliche Stabilisierungseffekte für den Automobilpakt. Sie tragen mindestens soviel zu seiner Reichweite bei wie die inkrementalistischen Produktstrategien der Automobilindustrie. Insgesamt ist der Automobilpakt von einer solchen Solidität und Verankerung, daß ein Umbau einer tiefgreifenden Gesellschaftsänderung gleichkäme. Angesichts dieser erheblichen Verankerungstiefe und -breite des Automobilpaktes stellt sich daher zwangsläufig die Frage, wie groß überhaupt die die Spielräume für eine Anpassung und technische Modernisierung des lange so erfolgreichen Automobils sind.

3. Die Spielräume des Automobilpaktes

Es gibt eine Reihe von Hinweisen, daß es weder Verkehrs- noch umweltpolitisch auf dem Pfad der einseitigen Fixierung auf das konventionelle Automobil friktionslos weitergehen kann. Noch vor wenigen Jahren plädierten Branchenkenner dafür, auf Seiten der Unternehmen eine Neuorientierung in zwei Richtungen einzuleiten (Berger/Servatius 1994). Zum einen sollten die Geschäftsfelder mit dem Ziel neu definiert werden, durch verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen die sich differenzierenden Mobilitätsbedürfnisse der Kundschaft zu befriedigen. Zum anderen wurde gefordert, die Entwicklung und Umsetzung tiefgreifender Innovationen in der Konstruktion und im Antrieb des Autos der Zukunft auf die Tagesordnung zu setzen. In beiden Richtungen blieb die tatsächliche Entwicklung der Autoindustrie hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück.

Die Bedeutung der Dienstleistungsgeschäfte rund um's Auto ist seit den 80er Jahren bei allen Autoherstellern zwar ständig gestiegen. Trotz der internen Strukturverschiebungen sind die Beharrungskräfte in den Autounternehmen jedoch stark, die kollektive Identifikation mit dem Produkt Automobil ist weiterhin groß. Das Kerngeschäft ist eng mit den bisherigen Produkterfolgen, mit Kompetenz und Verhaltenssicherheit verbunden. Seit Mitte der 90er Jahre überwiegt offenbar wieder die Tendenz, sich auf das bewährte Kerngeschäft zu konzentrieren. Die deutschen Autohersteller trennen sich von automobilfernen Geschäftsbereichen, insbesondere dann, wenn diese (noch) keinen oder einen zu geringen Ertrag abwerfen.

Der Staat, ideeller Gesamtrepräsentant gesellschaftlicher Mobilitätsinteressen, ist weniger denn je in der Lage, die Spielräume für innovative Verkehrskonzepte jenseits des konventionellen Universalautomobils zu eröffnen. Nicht selten wird im bundesdeutschen Diskurs um Automobilität und Mobilität, ausgehend von einem hohen statistischen Motorisierungsgrad, vergessen oder unterschlagen, daß ein nicht unbedeutender Teil der Haushalte über kein Automobil verfügt. In einer Stadt wie Berlin trifft dies auf weit über 40 % aller Haushalte zu. Selbst in einem Flächenland wie Niedersachsen beträgt der Anteil der autolosen Haushalte noch mehr als ein Viertel. In der Verkehrspolitik ist die Minderheit der Autolosen jedoch praktisch ohne Vertretung.

Jede mobilitätspolitische Reformstrategie muß sich um anschlussfähige Optionen bemühen. Bloße Appelle zum Umstieg auf den Umweltverbund greifen zu kurz. Sie verkennen sowohl die prägende Kraft des Automobils für hochgradig arbeits- und funktionsteilige Lebensstile wie auch die individuelle und kollektive Besetzung des Automobils jenseits des unmittelbaren Nutzens als Transportmittel. Die kontrafaktische Konsumkritik am Automobilismus und die hilflos-abstrakt bleibende Forderung nach einer „Aufwertung der Nähe“ bleibt ohne nennenswerte gesellschaftliche und politische Resonanz. Es ist keine soziale Bewegung als ausreichend machtvoller Akteur in Sicht, der als Träger einer gelebten Verkehrswende fungieren könnte. Außerdem schlägt sich der schienengebundene öffentliche Verkehr - die gegenwärtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr - nicht nur mit wachsenden Akzeptanzproblemen herum, er ist auch objektiv in der Krise, weil er angesichts ausgeprägter Flexibilisierung und Individualisierung von Arbeitszeiten, Einkaufsgewohnheiten und vor allem der

Freizeitaktivitäten bei zugleich fortschreitender Suburbanisierung die notwendige Bündelung von Transportströmen gar nicht mehr erreichen kann.

Der Nationalstaat, der den modernen Verkehr und insbesondere in der Mitte des 20. Jahrhunderts den Automobilität forcierte, hat drastisch an Steuerungs- und Interventionsmacht verloren (Canzler 1996). Einen Kompetenztransfer hat es vor allem zur suprastaatlichen Ebene der EU gegeben, während gleichzeitig die Kommunen eigene umwelt- und verkehrspolitische Kompetenz entwickelt haben, weil dort der Problemdruck am größten ist. Insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz gibt den Kommunen neue Möglichkeiten an die Hand, in Belastungssituationen den Kraftfahrzeugverkehr über Tempobegrenzungen, zeitlich und räumlich begrenzte Fahrverbote oder über die Bevorteilung von schadstofffreien bzw. -armen Fahrzeugen einzuschränken. Die infrastrukturelle, fiskalische und rechtliche Gewährleistung von Automobilität gewinnt ihre „Effektivität“ jedoch durch ihren Verzicht auf Umsteuerung und durch ihre Festlegung auf eine status-quo-Sicherung durch Feinkorrektur. Was bleibt ist symbolische Politik - wie jüngst die Ozonverordnung.

Ursache für den Verlust an Eingreiftiefe und Reichweite staatlichen Handelns ist dabei zum einen die Systemhaftigkeit des Automobilität sowie die kulturelle Dimension und lebensweltliche Verankerung des Autos. Diese entziehen sich sowohl der ökonomischen als auch der politischen Rationalität. Der Nationalstaat in Deutschland hat zwar die Grundlagen für den Automobilität gelegt und diesen insbesondere in den 50er Jahren als zentraler Akteur eher unsichtbar vorangetrieben. Damals, in der frühen Diffusionsphase des Automobils, war der Nationalstaat ein unterschätzter Akteur, während er in den 70er Jahren ein überschätzter Akteur war, als er lediglich eine Modernisierungs- und Restabilisierungsfunktion für das erstmalig in die Krise geratene Automobil-Leitbild erfüllte. Ihm bleibt seither eine Moderations- und „Puffer“-Funktion, um Interessenkonflikte abzufedern und die divergierenden verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischen Ansprüche in Kompromisse zu kleiden. Der klassische Öffentliche Verkehr stellt keine attraktive Alternative dar. Die Ironie des Aufstiegs und der Konsolidierung des Automobilität liegt nicht zuletzt darin, daß der Nationalstaat daran zunächst erheblichen Anteil hatte, indem er die Rahmenbedingungen schuf und den Konsens zwischen den Hauptakteuren beförderte, aber jetzt weder die Kraft noch die Möglichkeiten hat, diesen Pakt einseitig aufzukündigen.

Kein alternatives Verkehrssystem kann auch nur annähernd die Schwellen überwinden, die das Automobil aufgebaut hat. Nicht einmal innerhalb der Automobiltechnik scheint es einen ausreichenden Spielraum für grundlegende Produktinnovationen zu geben. Warum gibt es keinen erfolgreichen Außenseiter im Automobilgeschäft, der mit einer radikalen Produktinnovation den Markt aufrollt und den etablierten Herstellern das Fürchten lehrt? Ein wesentlicher Grund dafür liegt darin, daß die Hürden für jeden neuen Anbieter so hoch sind wie auf kaum einem anderen Markt. Nicht nur, weil attraktive Skaleneffekte (Abernathy 1978) in der Automobilproduktion erst bei Produktionszahlen von mehr als 100.000 Einheiten pro Jahr erzielt werden. Hinzu kommen andere Markteintrittsbarrieren. Mindestens ebenso wichtig wie ein qualitativ und preislich interessantes Angebot ist die Gewährleistung eines flächendeckenden Vertriebs- und Wartungssystems sowie die Diversifikation der Angebotspalette. Eine Ein-Modell-Strategie wäre zum Scheitern verurteilt. Insbesondere bei kleinen und leichten Fahrzeuge wirken sich überdies sicherheitstechnische Standards als Innovationsschranken aus. Das Beispiel der Crash-Tests zeigt, wie technische Eigenschaften etablierter Artefakte zu institutionellen Hürden für die Einführung neuer Produkte gerinnen können. Jedes neue straßentaugliche Fahrzeug muß Aufprallschutzstandards erreichen, die durch die heutigen schnellen und schweren Fahrzeuge erst hochgeschraubt worden sind.

Als harter Kern des automobilen Produktkonservatismus erweist sich immer wieder der Verbrennungsmotor. Radikale Produktinnovationen vor allem im Antriebsbereich werden mit Hinweisen auf den Reifegrad der konventionellen Technik, auf Kundenwünsche und zunehmend auf die Erfolge der Optimierungsanstrengungen als marktfremd und träumerisch disqualifiziert. Lösungsstrategien zur Überwindung der Schadstoffprobleme und zur Reduktion des spezifischen Treibstoffverbrauchs beziehen sich vornehmlich auf die Verbesserung der Verbrennungsmotortechnik. Die abermillionenfach bewährten Techniken des Verbrennungsmotors werden aufwendig optimiert. Daneben fließen die meisten Ingenieursleistungen in der Autoindustrie in die Verbesserung der Sicherheitstechnik und in die Integration informationstechnischer Innovationen.

Inkrementale Optimierungen bestehender Fahrzeug- und Antriebskonzepte sollen Grenzen sowohl automobiler Dysfunktionalitäten als auch ökologischer Belastungen hinausschieben. Dies scheint zumindest teilweise auch realistisch. Das „3-Liter-Auto“ wird als zusätzliches Produktangebot für die „ökologisch sensible

Kundschaft" - insbesondere im wachsenden Zweit- und Drittfahrzeugmarkt - vermutlich interessant. Ob es mit der Markteinführung sparsamer neuer Fahrzeuge zur Senkung des absoluten Kraftstoffverbrauchs kommen wird, ist fraglich und für die Protagonisten dieser Strategie vermutlich auch zweitrangig. Wichtiger dürfte der Effekt der Gewissensentlastung bei der problembewußten Kundschaft sein, wie er in den 80er Jahren bereits bei der Einführung des geregelten Abgaskatalysators beobachtet werden konnte.

Im Kontrast zur zuvor skizzierten Enge des Entwicklungskorridors für das künftige Automobil wird vom Einsatz bisher autofremder neuer Technologien ein breiter Innovationsschub erwartet, der mit einer Erweiterung des Spielraumes des Automobilpaktens als ganzes einhergeht. Mit der Integration der Informationstechnik einerseits und der Sensorik sowie Optoelektronik andererseits in das Auto der Zukunft sind große Hoffnungen verbunden. Alle Autohersteller und die wichtigsten Zulieferer bemühen sich um die Serienreife von elektronischen Assistenzsystemen für den stau- und streßgeplagten Autofahrer. In dreifacher Hinsicht werden Entlastungseffekte erwartet.

Erstens sollen kollektive Verkehrsinformationssysteme (selektiver und hochaktueller Verkehrsfunk oder Anzeigen zur Parkplatzverfügbarkeit) und individuelle Verkehrsleitsysteme à la Autopilot oder Scout, bei entsprechender Verbreitung zu einer besseren Ausnutzung der bestehenden Straßen- und Parkflächen führen und damit die Packungsdichte auf der vorhandenen Kraftfahrzeug Infrastruktur erhöhen. Statische Zielführungssysteme auf CD-ROM-Basis werden zunehmend durch satellitengestützte Global-positioning-systeme (GPS) ergänzt, die in ihrer Endausbaustufe annähernd in Echtzeit Veränderungen des Verkehrsgeschehens (Unfälle, Staus, Baustellen etc.) erfassen und ihre Berücksichtigung in der individuellen Zielführung ermöglichen.

Zweitens sollen im Zuge einer weiteren informationstechnischen Vernetzung sogenannte pre-trip-Informationssysteme - online über den häuslichen PC - zu einer bewußteren persönlichen Verkehrsplanung und zu einer Entzerrung der heutigen Spitzenverkehre führen. Damit soll die oft beklagte unzureichende Informationslage vor Antritt einer Reise endlich radikal verbessert werden, eine bisher im Individualverkehr unbekannt Planungsicherheit und somit eine rationalere Verkehrsmittelwahl scheint greifbar nahe.

Und schließlich ist drittens geplant, die Nutzungszeiten und die Auslastung der Straßeninfrastruktur durch elektronisches road-pricing (bzw. congestion-pricing) zu steuern. Elektronische Mautgebühren und elektronische Zugangsbeschränkungen werden nicht selten als Einzug des Marktprinzips in der Nutzung der Straßeninfrastruktur betrachtet. Sicherheitsgewinne werden zudem erwartet, weil interaktive Systeme in den Fahrzeugen bei Bedarf auch für Not- oder Hilferufe benutzt werden können.

Auch wenn bisweilen die tatsächlich zu erzielenden Effizienzgewinne durch informationstechnische Zusatzgeräte überschätzt werden, ist die Rezeption ihrer potentiellen Problemlösungsfähigkeiten von zentraler Bedeutung. Der Telematik wird eine hohe Modernisierungskapazität für den Verkehrssektor unterstellt, dies findet nicht zuletzt seinen Niederschlag in einer Fülle von - insbesondere europäischen - Forschungsförderprogrammen. Seit dem ersten großen europaweiten Forschungsprogramm mit dem programmatischen und ehrgeizigen Titel PROMETHEUS wurde eine Reihe von Programmen aufgelegt, die vor allem um die Fragen der technischen Standardisierung und der Übertragungs- und Betriebssicherheit kreisen. Das vernetzte und intelligente Auto ist das propagierte Zukunftsbild. Noch ungebrochen ist der Optimismus, der den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien dabei entgegengebracht wird.

Obgleich die Spielräume des Automobilpaktes faktisch recht klein sind, reichen sie mit großer Wahrscheinlichkeit doch aus, um jenes Maß an Problemverschiebungen zu erreichen, das ein muddling through nicht nur kurzfristig, sondern auch mittelfristig zuläßt. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand sowie die Kosten kompensatorischer Techniken dürften dafür sehr hoch sein. Diese in reinen Optimierungsprozessen gebundenen Ressourcen fehlen allerdings für die Entstehung und Verbreiterung alternativer Entwicklungspfade.

4. Stagnovation - eine Modernisierungsfalle?

Wenn man die zuvor skizzierten Befunde zur Reichweite und zu den Spielräumen des Automobilpaktes noch einmal vor dem Hintergrund der eingangs erwähnten Krise der Moderne und der um sich greifenden Endzeitstimmungen Revue passieren läßt, dann wird ein Phänomen erkennbar, das nicht nur für den hier diskutierten Konsens, sondern möglicherweise auch darüber hinaus für ein tieferes Verständnis der angelaufenen sozialen Umbruchprozesse von Bedeutung sein könnte. Dieses Phänomen ließe sich vielleicht am besten als stagnierende Innovation beziehungsweise innovative Stagnation oder kurz als Stagnovation bezeichnen und wie folgt beschreiben:

Die Vitalität des Automobilpaktes läßt sich weder aus der Innovations- noch aus der Stagnationsperspektive erklären, ohne den Tatsachen Gewalt anzutun. Die eigentlichen Quellen der bisherigen Krisenresistenz dieses Paktes liegen im blinden Fleck beider Perspektiven. Bei seiner (Re-)Stabilisierung handelt es sich weder um ein bloßes Konservieren oder Einfrieren jahrzehntealter Mobilitätsstrukturen, noch um deren durchgreifende Erneuerung oder gar Überwindung. Die Stagnation des Automobilpaktes ist innovativ, insofern alles verfügbare Wissen mobilisiert wird, um die vorhandenen aber eng bemessenen Spielräume bis zum äußersten auszureizen. Ein Hineinwachsen der globalen Datennetze in die Rennreiselimousine schafft nicht nur virtuelle, sondern auch reale Freiräume. Diese Innovationen des Automobilpaktes sind stagnierend, insofern sie nicht auf eine schrittweise Auflösung, sondern auf ein effizienteres Management des automobilen Debakels ausgerichtet sind. Eine computertechnische Verflüssigung des Staus verzögert den Verkehrsinfarkt, beseitigt jedoch nicht dessen Ursachen.

Die automobilen Stagnovation verschiebt und verschärft den Modernisierungsdruck. Die Bedeutung beider Effekte ist nicht gering zu veranschlagen. Durch das Verschieben der Automobilitätsprobleme wird mittelfristig Zeit gewonnen. Die Frage ist, wozu sie genutzt wird, zur langfristigen Lösung der Probleme oder zu ihrer kurzfristigen Verdrängung. Die automobilen Stagnovation verschärft den Modernisierungsdruck insofern, als sie die Innovationspotentiale schwerpunktmäßig auf die restlose Ausschöpfung bestehender Spielräume und nicht gleichermaßen auf die Erschließung neuer konzentriert. Je länger dieser Trend anhält, desto schwieriger wird es, alternative Wege der Mobilitätspolitik zu finden

und zu beschreiten, ohne dabei zu Fall zu kommen. Und die vielleicht größte Gefahr der Stagnation besteht darin, daß sie den Zusammenhang von Problemverschiebung und -Verschärfung verschleiert und einer ebenso hemdsärmlichen wie naiven „Kommt Zeit, kommt Rat“-Philosophie Vorschub leistet.

Ausgehend von diesem Charakteristikum des Automobilpaktes wäre zu fragen, ob es sich bei dem Stagnationsphänomen nur um eine Eigentümlichkeit dieses Paktes handelt oder ob dieses Phänomen auch bei anderen Praktiken der Krisenbewältigung zu beobachten ist. Und wenn dem so ist, wäre dann zu prüfen, ob und inwieweit die Stagnation möglicherweise eine Modernisierungsfalle darstellt. Diese Fragen können hier selbstredend nur aufgeworfen und exemplarisch plausibel gemacht, nicht jedoch ausargumentiert oder gar beantwortet werden.

Ein Beispiel dafür, daß die Stagnation über den Automobilpakt hinausreicht, ist ein Modell, das in den 80er Jahren in der Autoindustrie entstand, als Revolution bezeichnet wurde (Womack/Jones/Roos 1990) und inzwischen in vielen Bereichen der Gesellschaft als Zukunftsstrategie handlungs- und entscheidungsleitend geworden ist. Bei diesem Modell handelt es sich um die Leanifizierung. Längst geht es nicht mehr nur um lean production, sondern um die lean society. Abschlanken ist angesagt. Down sizing heißt die Devise. Tendenziell wird bei der Leanifizierung die Überlebens- und Fortschrittsfähigkeit der Gesellschaft auf eine Variable herunterbuchstabiert, und zwar die Personalkosteneinsparung. Dieses stark vereinfachende Ein-Faktoren-Modell schärft und verstellt den strategischen Blick. Es schärft ihn, weil es auf ökonomisch notwendige und sozial mögliche Wege der Kosteneinsparung orientiert, die lange Zeit durch weitverbreitete Besitzstands- und Anspruchshaltungen blockiert und tabuisiert waren. Das Modell verstellt den strategischen Blick, weil sich seine Kalkulationen im Hinblick auf die Fortschrittsfähigkeit in der Logik eines Paradigmas vollziehen, das im 19. und 20. Jahrhundert häufig als quasi naturgesetzlich angesehen wurde, dessen Gültigkeit aber nun mit dem Übergang ins 21. Jahrhundert zunehmend in Frage gestellt wird. Dieses Paradigma beruhte auf der Prämisse, daß technischer Fortschritt im Kern letztlich immer kapitalintensiv und arbeits(ein)sparend sein muß - eine Annahme, die durch die reale Entwicklung über viele Jahrzehnte immer wieder bestätigt und verstärkt wurde.

Dieses Paradigma gerät unter anderem durch drei Tendenzen ins Wanken. Erstens wächst angesichts der zunehmenden strukturellen und Dauer-

Arbeitslosigkeit die Kritik an diesem Typ der Technikentwicklung sowie seinen mittel- und langfristigen sozialen und kulturellen Folgen. Es entwickelt sich in ersten Anfängen eine thematisch breitgefächerte Suche nach realistischen Alternativen zum arbeits(ein)sparenden technischen Fortschritt. Zweitens lassen die Globalisierung und die hohe Eigendynamik der internationalen Finanzmärkte die langfristige Erhöhung des realen Zinssatzes und eine damit verbundene weltweite Kapitalverknappung wahrscheinlicher werden. Kommt es dazu, dann wird die bislang vorherrschende, stark kapitalintensive Technikentwicklung tendenziell erheblich teurer, vielleicht sogar partiell völlig unmöglich werden. Hierdurch wächst der Zwang, verstärkt und rechtzeitig über arbeitsintensive Wege des technischen Fortschritts nachzudenken. Drittens schließlich gibt es eine ganze Reihe von zukunftsweisenden technischen Problemstellungen, die schwerpunktmäßig auf arbeits- und intelligenzintensiven Wegen gelöst werden können und müssen. Dazu gehört beispielsweise die Entwicklung leistungsfähiger Werkzeuge für Datenbank- und Datennetzrecherchen, die einen schnellen, umfassenden und punktgenauen Zugriff auf die gewünschten Informationen ermöglichen. Durch die Entfaltung und das Ineinandergreifen dieser Tendenzen werden kapitalsparende und arbeitsintensive Wege des technischen Fortschritts zunehmend denkbar und realistisch.

Die Leanifizierung ist innovativ, insofern sie alle verfügbaren Spielräume des arbeits(ein)sparenden technischen Fortschritts aufspürt, erschließt und ausnutzt, wodurch kurz- und mittelfristig ein -inkrementaler Modernisierungsschub erzielt werden kann. Die Leanifizierung ist stagnierend, insofern dabei ein kollektiver Rationalitätshorizont erzeugt wird, der es schwer, wenn nicht gar unmöglich macht, alternative, insbesondere kapitalsparende und arbeitsintensive Pfade des technischen Fortschritts wahrzunehmen. Das Wissen, die Motivation und die Energie der Menschen wird auf das Ausschreiten traditioneller, nicht auf die Erschließung neuer Wege des technischen Fortschritts konzentriert. Die Leanifizierung absorbiert und bündelt die Innovationspotentiale, um die Arbeitsgesellschaft zu dopen und ihre Leistungsgrenzen hinauszuschieben, nicht jedoch, um diese Grenzen zu überwinden.

Das im Automobilpakt, der Leanifizierungsstrategie und vermutlich auch in anderen Bereichen der Gesellschaft auftretende Stagnationsphänomen stellt einen geradezu idealen Nährboden für eine sozial-psychologische Stimmungslage

dar, die einer produktiven Bewältigung der angelaufenen Krise der Moderne nicht dienlich ist. Der Begriff euphorisch-depressiv ist vielleicht der treffendste Ausdruck für diese Stimmungslage.

Zum einen leistet nämlich die Stagnovation euphorischen Gefühlen Vorschub. Je erfolgreicher das innovationsgestützte Aufschieben grundlegender Modernisierungsprobleme, desto mehr wächst die Gefahr, daß die partiellen Problemverschiebungen für die generellen Problemlösungen gehalten werden. Das Auszementieren traditioneller Strukturen durch inkrementale Innovationen erscheint als Königsweg der Krisenbewältigung. Die Akteure der Stagnovation können dadurch den Eindruck gewinnen, über den Berg zu sein oder wenigstens alles im Griff zu haben und so leicht in Hochstimmung geraten.

Zum anderen leistet die Stagnovation aber auch depressiven Gefühlen Vorschub. Trotz einer oft verdächtig lauten gegenteiligen Rhetorik erzeugt der Hochbetrieb auf den Verschiebebahnhöfen der Modernisierung bei den Menschen ein dumpfes Unbehagen. Gewiß, überall ist Bewegung, aber wo geht es vorwärts? Einerseits wird es den Beteiligten auf die Dauer immer schwerer fallen sich darüber hinwegzutäuschen, daß Fortschreibungen letztlich keine Fortschritte sind. Der Rangierbetrieb wird schrittweise seine visionäre und schließlich auch seine sinnstiftende Ausstrahlungskraft verlieren. Andererseits verbaut die Konzentration auf die Modernisierung und Verlängerung der Abstellgleise die Einsichten in mögliche, wenn auch mühsame Auswege und Ausstiege. Der Rangierbetrieb wird immer unausweichlicher erscheinen. Aus beidem, der Ahnung der Sinnlosigkeit und dem Eindruck der Unausweichlichkeit des Stagnovationsbetriebes, erwachsen latente Depressionen.

Betrachtet man das Stagnovationsphänomen mit einigem analytischen Abstand und aus einer Perspektive, die über die ersten zwei Dekaden des 21. Jahrhunderts hinausreicht, dann sprechen zumindest zwei Gründe dafür, daß sich diese Form der Bewältigung der eingangs erwähnten Krise der Moderne letztlich als eine fatale Modernisierungsfalle erweisen könnte. Der eine Grund besteht darin, daß Stagnovation Innovationspotentiale entwertet und lahmlegt. Sie entwertet Innovationspotentiale, insofern sie sie von grundsätzlichen Problemlösungen abzieht und auf mittelfristige Problemverschiebungen konzentriert, und zwar so, daß kurzfristig die Probleme verdrängt und langfristig verschärft werden. Sie legt Innovationspotentiale lahm, insofern sie euphorisch-depressive Stimmungslagen

nährt, die überall dort, wo sie institutionell Raum greifen und/oder mental Wurzeln schlagen, innovatives Denken und Handeln bereits im Keim ersticken. Der andere Grund besteht darin, daß Stagnation das Auffinden und Beschreiten alternativer Entwicklungspfade erschwert. Sie erschwert das Auffinden alternativer Entwicklungspfade, weil sich die inkrementalen Innovationen selbst als die Alternative darstellen und die Suche nach anderen Wegen als überflüssiger Luxus erscheint. Sie erschwert das Beschreiten alternativer Entwicklungspfade, weil die Ausbetonierung traditioneller Strukturen die Denk- und Sachzwänge erhöht, weiter in ihnen zu verharren.

5. Literatur

- Abernathy, William J. (1978): The Produktivity Dilemma, Baltimore: Hopkins
- Baudrillard, Jean (1990): Das Jahr 2000 findet nicht statt, Berlin: Merve
- Berger, Roland/Servatius, Hans-Gerd (1994): Die Zukunft des Autos hat erst begonnen. Ökologische Umsteuern als Chance, München/Zürich: Piper
- Berman, Marshall (1988): All That Is Solid Melts Into Air, New York: Penguin
- Burkart, Günter (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilität", in: Soziale Welt, 45. Jg., Heft 2/1994, S. 216 -241
- Canzler, Weert (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes, Berlin: edition sigma (im Erscheinen)
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1994): Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft, Heidelberg: C. F. Müller
- Dierkes, Meinolf (1996): No Future? Zur Krise der Zukunftsperspektiven der Wirtschaft und ihrer Bewältigung, (im Erscheinen)
- Dierkes, Meinolf/Zimmermann, Klaus W. (1996): Der Sozialstaat: Change it, Love it, or Leave it. In: Dierkes, Meinolf/Zimmermann, Klaus W. (Hrsg.) (1996): Sozialstaat in der Krise. Hat die soziale Marktwirtschaft noch eine Chance?, Wiesbaden: Gabler, S. 261 - 289
- Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre" des Deutschen Bundestages (Hrsg.) (1994): Mobilität und Klima. Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik, Bonn: Economica
- Giddens, Anthony (1995): Konsequenz der Moderne, München: Beck
- Hirsch, Joachim/Roth, Roland (1986): Das neue Gesicht des Kapitalismus. Vom Fordismus zum Post-Fordismus, Hamburg: VSA
- Kirsch, Guy (1996): Die Geselligkeit des Menschen und/oder die Menschlichkeit der Gesellschaft. In: Dierkes, Meinolf/Zimmermann, Klaus W. (Hrsg.) (1996): Sozialstaat in der Krise. Hat die soziale Marktwirtschaft noch eine Chance?, Wiesbaden: Gabler, S. 241 - 260
- Knie, Andreas (1991): Diesel - Karriere einer Technik. Genese und Formierungsprozesse im Motorenbau, Berlin: edition sigma
- Knie, Andreas (1994): Wankel-Mut in der Automobil-Industrie. Anfang und Ende einer Antriebsalternative, Berlin: edition sigma

- Womack, James/Jones, Daniel/Roos, Daniel 1990: The Machine that Changed the World, New York: Rawson Associates
- Moravec, Hans (1990): Mind Children. Der Wettlauf zwischen menschlicher und künstlicher Intelligenz, Hamburg
- Putnam, Robert D. (1995): Bowling Alone: America's Declining Social Capital. In: Journal of Democracy Volume 6, Number 1 January 1995, S. 65 - 78
- Sachs, Wolfgang (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek: Rowohlt
- Wagner, Peter (1995): Soziologie der Moderne. Freiheit und Disziplin, Frankfurt/New York: Campus