

Mobilität als erziehungswissenschaftliches Thema zwischen Zeitdiagnose und Lebensgestaltung

Michael Dick

Zusammenfassung

Ausgehend vom dominierenden soziologischen und planungswissenschaftlichen Mobilitätsbegriff wird – an den Text von Zick anschließend – dessen Bedeutung für die Bildungswissenschaft unterstrichen. Anschließend wird aufgezeigt, dass ein verkürztes Begriffsverständnis – wie das in Zicks Beitrag – das analytische und kritische Potenzial einer pädagogischen Mobilitätsforschung verfehlt. Es werden Studien skizziert, die ein subjektives und erfahrungsbasiertes Verständnis von Mobilität rekonstruieren. Diese geben Hinweise darauf, wo und wie Mobilität Bildungs- und Entwicklungsoptionen freisetzen könnte.

Mobilität · Beweglichkeit · Erreichbarkeit · Anschlussfähigkeit · Bildung

abstract

This article is a reply on Sebastian Zick's idea of a pedagogical mobility research. Based on the dominating sociological and regional planning concept of mobility its relevance for educational sciences is underlined. It argues that a narrow understanding of mobility misses the analytical and critical potential of a pedagogic mobility research. Some studies are outlined which unfold a subjective and experience based understanding of mobility. They offer clues of how and where mobility can support processes of education (Bildung) and development.

mobility · motility · accessibility · connectivity · education

Mobilität als erziehungs- wissenschaftliches Thema zwischen Zeitdiagnose und Lebensgestaltung

Michael Dick

1. Mobilität als Thema – auch der Bildungswissenschaft?!

Mobilität ist ein Thema der Verkehrswissenschaften und Regionalplanung, die sich vorwiegend auf geographische, soziologische und ingenieurwissenschaftliche Grundlagen stützen und vor allem eine nachhaltige, umweltfreundliche Verlagerung von Verkehr anstreben (Canzler, Kaufmann & Kesselring 2008; W.I.R.E. 2016). Ein weiterer dominanter Forschungsstrang ist die Informations- und Kommunikationstechnologie, die durch die Entwicklung mobiler Endgeräte und Technologien die Erreichbarkeit von Individuen und Institutionen so weit erhöht, dass diese in ihren Tätigkeiten nahezu unabhängig von Zeit und Ort Anschluss an Kooperationspartner (Kunden, Arbeitgeber, Institutionen) herstellen können (Vartiainen 2006). Daher ist es zu begrüßen, dass der Mobilitätsbegriff jenseits der Verkehrs- und Technologiedebatte aufgegriffen wird und so eine Perspektiverweiterung erfährt. Insbesondere die Entschlüsselung normativer Gehalte der Mobilitätsanforderungen, die Entzauberung des schillernden Reizes globalen Unterwegsseins oder die Entlarvung postmoderner Beschleunigung bis zur Erschöpfung (Rosa 2005; Sennett 1998) ermöglichen ein differenzierteres Verständnis von Mobilität.

Der Autor Sebastian Zick (2019), auf dessen Beitrag sich meine Betrachtungen im Fol-

genden richten, hat Recht, wenn er darauf hinweist, dass die historisch gewachsene, gesellschaftliche Konstruktion von Mobilität („Mobilitätsimperativ“) als Voraussetzung für individuelle Entfaltung mit betrachtet und kritisch dekonstruiert werden müsse. Dies gilt jedoch nicht nur für wirtschaftliche und politische, sondern auch für pädagogische, kulturelle und ökologische Imperative. Die soziologische Mobilitätsforschung knüpft durchaus an gesellschaftskritische Analysen an, etwa die der reflexiven Moderne (Beck 1986; Bonß, Kesselring & Vogl 2004). Mit der pädagogischen Perspektive, die Sebastian Zick in seiner Arbeit aufmacht, könnten noch stärker als bisher das Subjekt und seine Mobilitätserfahrungen und -deutungen in den Fokus rücken: Er richtet den Blick auf die „*Bildungsreise*, [...] die [...] unter dem Begriff der *Mobilität* Gegenstand von pädagogischer Forschung und Praxis geworden“ sei (Zick 2019, S. 139; Hervorhebungen im Original) und möchte skizzieren, „wie der Zusammenhang von politischer Einsetzung und biografischer Erfahrung von Mobilität Gegenstand einer Mobilitätsforschung im Modus der Kritik in Erwachsenenbildung und Erziehungswissenschaft werden könnte“ (Zick 2019, S. 146). Verraten diese Formulierungen etwas zum hier angenommenen Verhältnis von Pädagogik und Mobilität? Es klingt fast so, als sei Mobilität kein ureigenes pädagogisches Thema, sondern als sei sie gleichsam von außen (mit dem Phänomen des Reisens und als politische Einsetzung) über das Fach gekommen.

Dabei liegt ein pädagogisches Interesse an Mobilität nahe, weil Selbst- und Weltbezug bei kaum einer anderen Aktivität so unmit-

telbar miteinander verschränkt sind wie in der Bewegung. Eine Affinität von Mobilität und Bildung ergibt sich nicht nur aus der Aneignung des Fremden auf Reisen, sondern auch aus der Tatsache der Verschmelzung von Person und Umwelt in der Bewegung (Dick 2009b). Erwin Straus zeigt dies am Tanzen, das den Raum zu homogenisieren vermag (Straus 1960[1930]). Diese Verschmelzung dehnt sich auf das Geh- oder Fahrzeug aus. Maurice Merleau-Ponty nennt den Gehstock eine Leiberweiterung (Merleau-Ponty 1966[1945]), ähnlich ist dies für das Motorrad oder das Auto gezeigt worden (Dick 2001; van Lennep 1987). Aus der Dualität von Mensch und Umwelt wird eine Einheit. In einer solchen Verschmelzung reduziert sich die Zeit auf den Moment, Handlungsziele und Motive konzentrieren sich auf die unmittelbare (Fahr-)Operation, das Bewusstsein erlebt sie als Flow (Csikszentmihalyi 1993). Eine ähnliche, vielleicht noch erhabener Verschmelzung bietet die Aussicht vom Berggipfel, etwa bei der Alpenüberquerung auf der Grand Tour in der Renaissance, auch als „ästhetischer Blick“ bezeichnet (Groh & Groh 1989). Die Einstellung zu den bereisten Naturlandschaften wandelt sich von der Bedrohung und Feindlichkeit hin zur Faszination und Erhabenheit, das Subjekt steht der – am besten bis anhin unberührten – Landschaft unmittelbar gegenüber und spürt deren Resonanz an und in sich selbst. Der ästhetische Blick ist rezeptiv statt handelnd, es geht nicht um die Aneignung der Natur, sondern um deren Erfahrung. Man kann von einer Orts-, Zeit- und Zielvergessenheit sprechen, nicht Plan und Vorausschau, sondern die volle Präsenz im Augenblick kommt zur Gel-

tung: Der Weg wird zum Ziel (Dick 2009b, S. 115–119). Da Umwelt, Zeit und Zweckbestimmung unseres Handelns aber nicht vollständig verschwinden, sondern lediglich an den Rand des Bewusstseins rücken, wäre es passender davon zu sprechen, dass Weg und Ziel in der Tätigkeit ein gemeinsames Drittes formen. Aus dieser phänomenologischen Sicht ist es begründet, der Bewegung ein besonderes Bildungspotenzial zuzusprechen. Der Architekt und Stadtentwickler Donald Appleyard benannte dies als „extension of self“ oder „personal mastery“: „it begins to neutralize the disparity in size between a man and a city [...]“ (Appleyard, Lynch & Myer 1964).

2. Eine kritische Perspektive auf Mobilität?

Sebastian Zick zeigt in seinem Text auf, wie die Pädagogik und besonders die Erwachsenenbildung die Verbindung aus Bewegung, Reisen und Bildung aufgegriffen haben. Da er aber den Begriff der Mobilität nicht definiert, entsteht der Eindruck, als setze er Bewegung mit der Mobilität der Subjekte gleich. Bewegung aber ist lediglich die konkret realisierte Mobilität, Mobilität meint immer ein Potenzial, einen Horizont der möglichen Aktivitäten. Dieser Möglichkeitsraum lädt zur Expansion ein und bietet Potenzial für Bildungsprozesse. So aber eröffnet der Autor eine Dualität zwischen der individuellen Bewegung und der normativ-politischen Besetzung von Mobilität. Es wirkt so, als unterseide er zwischen guten und schlechten Zwecken, in der implizit transportierten An-

nahme, dass politische oder wirtschaftliche Ziele weniger wertvoll, relevant oder legitim wären als andere. Die ‚gute‘ Mobilität als subjektives Bildungspotenzial wird in dieser Lesart für institutionell geprägte Interessen instrumentalisiert.

Die Annahme wird erkennbar in der Unterscheidung ‚europäisch‘ und ‚EUropäisch‘ (Hervorhebungen wie Zick 2019, S. 143): Der Autor beklagt die „Verquickung von Mobilität und Employability“ (beide Begriffe bezeichnen Potenziale) und konstatiert, „individuelle Bewegungen werden zum volkswirtschaftlichen Faktor für ein mit der EU identifiziertes Europa“. Bildung und Bewegung als „möglichst umfassende Aneignung von Welt in einem nehumanistischen Verständnis“ stellt er „manifeste individuelle und kollektive Nutzenvorstellungen“ gegenüber (Zick 2019, S. 143). Er redet von der ‚Ökonomisierung der Mobilität‘ und denunziert den Sinnspruch ‚Reisen bildet‘ als Slogan der Tourismusindustrie (Zick 2019). All dies zeige einen „Imperativ der Mobilität“ (Zick 2019, S. 145). Zwar nimmt der Autor hier keine explizite Abwertung vor, konstruiert jedoch einen Unterschied, der nahelegt, die zweckbefreite individuelle Bewegung sei diejenige, die dem Bildungsideal näherkomme als diejenige, die einem extern vorgegebenen Zweck diene, erst recht, wenn dieser wirtschaftlich oder politisch motiviert ist.

Dabei folgte auch die erwähnte *Grand Tour* der Adligen und Bürger im 17./18. Jahrhundert Zwecken (Brilli 1997). Bildung war einer davon, Geschäfte machen und Netzwerke knüpfen andere. Letztlich können wir die Zweckbestimmung unserer Bewegungen (als Praktikum in Brüssel, Auslandssemester in

Breslau, als Work and Travel in Neuseeland u. v. m.) einem höheren Bildungs- und Entfaltungsziel unterordnen. Ebenso gut lässt sich ein individuelles Bildungs- und Entfaltungsziel für politische, wirtschaftliche oder kulturelle Zwecke instrumentalisieren. Dies ist eine Frage der Deutungsperspektive: Nimmt der/die Einzelne das Auslandspraktikum als Möglichkeit zur Entfaltung seiner/ihrer Interessen und Motive wahr, oder macht sich die Institution (hier: EU) die Mobilität der einzelnen Bürger für ihre Zwecke zunutze? Idealerweise lässt sich beides miteinander verbinden. Voraussetzung dafür wäre, dass es sich um demokratische Institutionen handelt, die einem freiheitlichen Gesellschaftsentwurf entspringen und verpflichtet sind. Meine These lautet, dass Mobilität für Personen und Institutionen keine trennende, sondern eine verbindende Funktion übernimmt, und dass sie eines der wenigen Konstrukte ist, das diese Verbindung auch analytisch begreifbar macht.

3. Mobilität als Anschlussfähigkeit

Die jüngere Planungs- und Verkehrswissenschaft betrachtet Mobilität nicht nur von der Seite der Akteure und ihrer Bewegungstechnologien (Fahrzeuge, IT), sondern primär von der Seite der Raumstrukturen und Institutionen (Stein 2009). Es geht um deren Erreichbarkeit (*accessibility*), verstanden als die Summe der Möglichkeiten und Restriktionen zur Ausübung von Aktivitäten. Der Aktivitätsraum (*activity space*) ist das zentrale Gestaltungskriterium: „Accessibility is concerned with the opportunity that an in-

dividual or type of person at a given location possesses to take part in a particular activity or set of activities“ (Jones 1981, S. 1). Diese Erreichbarkeiten können räumlich, virtuell, administrativ oder auf andere Art gewährleistet werden. Aktionsräume definieren sich nicht nur geographisch, sondern auch rechtlich, technisch und kulturell. Die Mobilität im Europäischen Qualifikationsrahmen (also zwischen Qualifikationen und Bildungsabschlüssen) etwa hängt weniger von der physischen Beweglichkeit Lernender ab, als von der wechselseitigen Anrechenbarkeit erworbener Kompetenzen durch die verschiedenen Bildungsinstitutionen.

Mobilität kann also als tatsächlich realisierte Bewegung nicht hinreichend definiert werden, sondern meint vor allem ein Potenzial. Diesen Potenzialcharakter haben wir aus unserer Forschung¹ heraus als Anschlussfähigkeit definiert, um die personelle und die strukturelle Seite gleichermaßen zu berücksichtigen. Mobilität ist demnach „die Anschlussfähigkeit handelnder Personen oder Systeme und ihrer strukturierten Umwelt. Aus der Sicht der Akteure ist Mobilität die Beweglichkeit zwischen Aktivitäten, aus der Sicht der strukturierten Umwelt (Organisationen, Institutionen, Regionen, Märkte) bedeutet Mobilität Erreichbarkeit, Zugangsmöglichkeit und Barrierefreiheit“ (Dick 2009a, S. 16). Mobilität kann also ganz wesentlich durch die Verbesserung der institutionellen Erreichbarkeit und Aufnahme-fähigkeit hergestellt und erweitert werden.

Mit der pädagogischen Perspektive, die Sebastian Zick in seiner Arbeit aufmacht, könnte der Blick noch stärker als bisher auf das Subjekt und seine Mobilitätserfahrungen und -deutungen gelenkt werden. Das pädagogische Interesse an Mobilität liegt auch deswegen nahe, weil Selbst- und Weltbezug bei kaum einer anderen Aktivität so unmittelbar miteinander verschränkt sind wie in der Bewegung. Der Unterschied zur Auffassung von Sebastian Zick besteht also darin, Mensch und Umwelt, Akteure und System, Verhalten und Verhältnisse als Analyseeinheit zu sehen, anstatt in einen Antagonismus zu setzen. Diese Auffassung entspringt dem oben skizzierten Gegenstandsverständnis von Bewegung und Beweglichkeit und sie entspringt einem Gestaltungsinteresse, da sie Optionen öffnet, Mobilität anders zu denken als bisher, sie beispielsweise intermodal zu realisieren, um Wege einzusparen (Rammler 2016).

4. Rekonstruktion des subjektiven Mobilitätsverständnisses

Sebastian Zick regt an, zu untersuchen, „inwiefern unterschiedliche Formen von Bewegungen in Biographien eingelassen sind und welche Bedeutungen ihnen jeweils zuteil werden“ (Zick 2019, S. 147). Ihn interessiert die interne Verarbeitung externer Anforderungen. Die Differenz zwischen normativen und erfahrungsbasierten Repräsentationen war

¹ Verbundprojekt „Intermobil Region Dresden – Zukünftige Strategien zur Mobilitätssicherung in mittleren Ballungsräumen“, 1999–2004; Projektleitung TU Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich Verkehrssysteme und Logistik, gefördert durch das BMBF.

auch Ausgangspunkt einer Studie, in der wir auf Basis episodischer Interviews (Flick 1996) untersuchten, wie sich der Begriff der Mobilität in den Alltagserfahrungen von Akteuren (20 Befragte zwischen 23 und 59 Jahren, wohnhaft in Dresden, Hamburg, Ruhrgebiet, ländlich) widerspiegelt (Hildebrandt & Dick 2009). Wir vermuteten eine „starke normative oder appellative Komponente (in Diskursen) über Flexibilität, Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit [...], die aus administrativer, politischer und wissenschaftlicher Richtung befördert (werden) und mehr oder weniger deutliche Standards und Forderungen an individuelles Handeln formulieren“, und gingen „von der Annahme aus, dass die kulturelle, ökonomische, gesellschaftliche und technologische Verwendung des Mobilitätsbegriffs sich von der erfahrungsbasierten Sicht der Akteure in ihrer konkreten Lebenswelt unterscheidet“ (Hildebrandt & Dick 2009, S. 27–28). Die erzählten Episoden ließen sich auf fünf verschiedenen hierarchischen Ebenen verorten:

- Auf der grundlegenden *Ebene reflexiver Existenz* werden Wünsche, Werte und Vorstellungen eines idealen Lebens artikuliert. Es besteht ein Konflikt zwischen Bindung und Unabhängigkeit, Mobilität ermöglicht Orientierung, Sinnstiftung und Entwicklungsprozesse.
- Auf der *biographischen Ebene* der Lebensspanne geht es um den Entwurf des Lebenslaufs. Es besteht der Konflikt zwischen Intentionalität und Flexibilität, Mobilität ist die intellektuelle Ressource zur Integration von Motiven.
- Die *pragmatische Ebene* der Lebensführung betrifft kurz- und mittelfristige Entscheidungen zwischen persönlichen

Zielen und strukturellen Rahmenbedingungen. Es besteht der Konflikt zwischen Kontrolle und Offenheit, Mobilität ist die Fähigkeit zur Disposition von Ressourcen.

- Auf der *instrumentellen Ebene* konkreter Praxis werden Pläne im täglichen Leben verwirklicht. Es besteht der Konflikt zwischen Routine und Veränderung, Mobilität ist die Fähigkeit zur Einübung und Beherrschung von Technologien und Abläufen.
- Auf der *leiblichen Ebene* individueller Präsenz liegt der Fokus in der Gegenwart, auf den aktuellen Operationen und Widerständen. Der Konflikt besteht zwischen Kontinuierung (Flow) und Unterbrechung, Mobilität ist die Möglichkeit, Veränderungen der Umwelt als Resonanz sinnlich wahrzunehmen.

Auf allen diesen Ebenen erscheint Mobilität als Fähigkeit zur Synchronisation disparater Lebensbereiche oder antinomischer Anforderungen (z. B. Arbeit–Freizeit, Stadt–Land; Individualität–Sozialität). Mobilität ermöglicht den Akteurinnen und Akteuren gleichermaßen Beschäftigungsfähigkeit und Beziehungsfähigkeit.

5. Mobilität als Antwort auf heteronome Anforderungen

Das empirische Beispiel von Zick läuft hingegen auf die Diagnose einer Entfremdung zwischen den jugendlichen Akteuren und deren institutioneller Umwelt hinaus. Es zeigt, dass der Anspruch auf eine kritische Reflexion gesellschaftlicher Imperative Gefahr läuft, die emanzipatorischen Potenziale in den Er-

fahrungen und Selbstberichten der Jugendlichen zu verfehlen. Die zitierte Interviewstudie im Rahmen des *JUMP*-Projektes (vgl. JUMP, 2019) über Jugendliche mit Schwierigkeiten im Übergang von Schule zum Beruf, denen Auslandsaufenthalte ermöglicht wurden, arbeitet Selbstpositionierungen der Jugendlichen zwischen Beweglichkeit und Bewegbarkeit, zwischen Grenzerfahrung und Grenzüberschreitung sowie zwischen Anerkennung und Verknennung heraus (JUMP 2019, S. 16). Diese Themen spiegeln individuell erlebte Spannungsfelder wider und zeigen, dass die vereinfachten sozialen und politischen Repräsentationen von Mobilität der differenzierten Lebenswelt der Jugendlichen nicht gerecht werden. Bewegung erscheint in deren subjektiven Konstruktionen „als Möglichkeitsraum“ (JUMP 2019, S. 15). Mit der Diagnose von Möglichkeitsräumen und Spannungsfeldern werden starke Parallelen zu unserer dargestellten Studie deutlich.

Aber ist es sinnvoll und pädagogisch zielführend, aus diesen Befunden einen Interessengegensatz zwischen Institutionen und Akteuren abzuleiten? Wem würde diese Auslegung nützen? Die Alternative wäre, den Möglichkeitsraum der Jugendlichen auszu-leuchten und deren Mobilität nicht nur als Bewegung, sondern auch in anderen Aktivitäten, bspw. deren Technologienutzung zu rekonstruieren. Wahrgenommene Ressourcen und Hindernisse wären konkret aufzuzeigen. Gleichzeitig sollte die Erreichbarkeit der potenziellen Arbeitgeber, Bildungseinrichtungen und Institutionen in den Blick genommen werden, bspw. anhand der von diesen gesetzten Anforderungen an Qualifikationen, Interessen und Kompetenzen. So

könnten Möglichkeitsräume erweitert und Anschlussfähigkeit von beiden Seiten hergestellt werden. Die konkrete Hilfe vor Ort ohne gesellschaftskritischen Impetus wäre eher zu rechtfertigen, als eine Institutionen-kritik, die über die existenziellen Bedürfnisse der Klienten hinwegschwebt. Letzteres wäre nichts anderes als die Instrumentalisierung jugendlicher Mobilitätserfahrungen zu wissenschaftlichen Zwecken der Positionierung und Anspruchsbegründung.

Mobilität jedenfalls wird in der Interviewstudie im Rahmen von *JUMP* zur heteronomen Anforderung, an der die Jugendlichen zu scheitern drohen, während sie in unserer Untersuchung als vielseitige Ressource erscheint, die sich leiblich, technisch oder intellektuell realisieren lässt. Die ‚Europäische‘ Forderung und Förderung von Mobilität knüpft in unserer Lesart an die Bedürfnisse der Individuen an, indem sie Möglichkeitsräume öffnet. Der Unterschied zwischen beiden Studien liegt also weniger in den Befunden, sondern in deren Rahmung, die in der Mobilität entweder das Trennende oder das Verbindende zwischen Institutionen und Akteuren sieht. Gerade Mobilität, das sollte dieser Beitrag mit dem Verweis auf Nachbardisziplinen zeigen, entfaltet ihr analytisches Potenzial in der Verknüpfung individueller und institutioneller Aspekte.

Aufgabe einer interdisziplinären, interventionsorientierten Wissenschaft wäre es, neue und kreative Realisierungsformen zu finden, in denen sich individuelle Expansion und Ressourcenschonung gemeinsam verwirklichen lassen. Die Erziehungswissenschaft kann eine Perspektive in der Anschlussfähigkeit von Anforderungen und Kompetenzen

finden. Auf individueller Seite kann dies durch die ressourcenorientierte Reflexion von Anforderungen der Umwelt geschehen, auf institutioneller Seite wäre Anschlussfähigkeit beispielhaft durch die formale Anerkennung informell erworbener Kompetenzen herzustellen. Die technologischen Möglichkeiten hierzu haben zugenommen. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit vor dem Hintergrund eines erweiterten Mobilitätsbegriffs hingegen dürfte ausbaufähig sein.

Literatur

- Appleyard, D., Lynch, K. & Myer, J. R. (1964). *The View from the Road*. Cambridge, MA: M.I.T. Press.
- Beck, U. (1986). *Risikogesellschaft: auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt/Main: Suhrkamp Verlag.
- Bonß, W., Kesselring, S. & Vogl, G. (2004). *Mobility and the Cosmopolitan Perspective. Documentation of a workshop at the Reflexive Modernization Research Centre*. München: DFG-Sonderforschungsbereich 536 – Reflexive Modernisierung.
- Brilli, A. (1997). *Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die ‚Grand Tour‘*. Berlin: Wagenbach.
- Canzler, W., Kaufmann, V. & Kesselring, S. (2008). *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*. Aldershot: Ashgate.
- Csikszentmihalyi, M. (1993). *Das Flow-Erlebnis. Jenseits von Angst und Langeweile: im Tun aufgehen* (Konzepte der Humanwissenschaften: Psychologie, 5. Aufl.). Stuttgart: Klett-Cotta.
- Dick, M. (2001). *Die Situation des Fahrens. Phänomenologische und ökologische Perspektiven der Psychologie*. Hamburg: Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 3.
- Dick, M. (2009a). Einleitung: Mobilität zwischen individueller Lebensführung und strukturellen Rahmenbedingungen. In M. Dick (Hrsg.), *Mobilität als Tätigkeit: individuelle Expansion – alltägliche Logistik – kulturelle Kapazität* (S. 9–26). Lengerich: Pabst.
- Dick, M. (2009b). Leib, Horizont und Expansion. Das Fahren als Kategorie psychologischer Mobilitätsforschung. In M. Dick (Hrsg.), *Mobilität als Tätigkeit: individuelle Expansion – alltägliche Logistik – kulturelle Kapazität* (S. 105–207). Lengerich: Pabst.
- Flick, U. (1996). Das episodische Interview. Konzeption einer Methode. In U. Flick (Hrsg.), *Beiträge zur psychologischen Forschung, Band 28: Psychologie des technisierten Alltags. Soziale Konstruktion und Repräsentation technischen Wandels* (S. 147–165). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Groh, R. & Groh, D. (1989). Von den schrecklichen zu den erhabenen Bergen. Zur Entstehung ästhetischer Naturerfahrung. In H.-D. Weber (Hrsg.), *Vom Wandel des neuzeitlichen Naturbegriffs* (S. 97–131). Konstanz: Universitätsverlag Konstanz.
- Hildebrandt, N. & Dick, M. (2009). Die hierarchischen Ebenen menschlicher Mobilität: Eine empirische Exploration der subjektiven Erfahrungs- und Deutungshorizonte. In M. Dick (Hrsg.), *Mobilität als Tätigkeit: individuelle Expansion – alltägliche Logistik – kulturelle Kapazität* (S. 27–44). Lengerich: Pabst.

- JUMP (2019). Jobs durch Austausch, Mobilität und Praxis (JUMP). Verfügbar unter <http://www.jump-projekt.eu> [22.01.2020]
- Jones, S. R. (1981). *Accessibility Measures: a literature review*. Crowthorne, Berkshire: Transport and Road Research Laboratory, TRRL Report 967.
- Merleau-Ponty, M. (1966[1945]). *Phänomenologie der Wahrnehmung*. Berlin: de Gruyter.
- Rammler, S. (2016). Vorsprung durch Mobilität. In W.I.R.E. (Hrsg.), *Transforming transport. Zur Vision einer intelligenten Mobilität* (Abstrakt, Bd. 15, S. 12–17). Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- Rosa, H. (2005). *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*. Frankfurt/Main: Suhrkamp Verlag.
- Rosa, H. (2017). *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*. Berlin: Suhrkamp Verlag.
- Sennett, R. (1998). *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus* (7. Aufl.). Berlin: Berlin Verlag.
- Stein, A. (2009). Von der Mobilität zur Erreichbarkeit: Zu den Inhalten des kommunalen Planungs- und Verwaltungshandelns. In M. Dick (Hrsg.), *Mobilität als Tätigkeit: individuelle Expansion – alltägliche Logistik – kulturelle Kapazität* (S. 303–321). Lengerich: Pabst.
- Straus, E. (1960[1930]). Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung. In E. Strauß, *Psychologie der menschlichen Welt. Gesammelte Schriften* (S. 141–178). Berlin et al.: Springer Verlag.
- Van Lennep, D. J. (1987). The Psychology of Driving a Car. In J. J. Kockelmans (Hrsg.), *Phenomenological Psychology. The Dutch School* (S. 217–227). Dordrecht: Nijhoff.
- Vartiainen, M. (2006). Mobile virtual work – concepts, outcomes and challenges. In J. E. Andriessen & M. Vartiainen (Hrsg.), *Mobile virtual work: a new paradigm?* (S. 13–44). Berlin: Springer Verlag.
- W.I.R.E. (Hrsg.). (2016). *Transforming transport. Zur Vision einer intelligenten Mobilität* (Abstrakt, Bd. 15). Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- Zick, S. (2019). Narrative von Bildung, Bewegung und Mobilität – Elemente einer erziehungswissenschaftlichen Kritik des Mobilitätsimperativs. *Debatte. Beiträge zur Erwachsenenbildung*, 2 (2), 138–151.

Michael Dick, Prof. Dr, Diplom-Psychologe, Lehrstuhl für Betriebspädagogik am Institut für Bildung, Beruf und Medien an der Otto-von-Guericke Universität Magdeburg. Forschungsschwerpunkte: Lernen im Prozess der Arbeit, Organisationsentwicklung, Wissens- und Erfahrungstransformation, Professionsentwicklung.

✉ michael.dick@ovgu.de
