

Neue Bücher



Johannes Müller-Salo: „Auf Achse. Arbeit, Wohnen und die Zukunft der Mobilität“

Im Stau vereint

Von Sieglinde Geisel

Deutschlandfunk Kultur, Lesart, 08.11.2025

Ohne Pendelverkehr würde die moderne Gesellschaft nicht funktionieren. Der Philosoph Johannes Müller-Salo spricht in seinem Essay „Auf Achse“ deshalb von einer „modernen Kulturtechnik“. Dabei geht es ihm nicht nur um den Berufsverkehr, sondern auch um die sozialen Implikationen des Pendelns.

Sechzig Prozent aller Beschäftigten pendeln in Deutschland jeden Tag zwischen Wohnort und Arbeitsstätte – eine Folge der Industrialisierung. Die Anfänge des Pendelns allerdings, so zeigt Johannes Müller-Salo in seinem geschichtlichen Abriss des Pendelns, liegen bei der damals neu entstehenden Mittelschicht, die Anfang des neunzehnten Jahrhunderts aus den Elendsvierteln der Städte aufs Land floh. Den Weg zur Arbeit legte man zu Fuß oder mit der Kutsche zurück; wer sich kein eigenes Gespann leisten konnte, nahm den Pferdebus, dann die Pferdebahn – bis ab Mitte des neunzehnten Jahrhunderts die Eisenbahn aufkam, die dann wiederum auch für die Arbeitervorstädte wichtig wurde.

Kulturkampf ums Auto

Das Pendeln sei ein strukturierendes Prinzip der Gesellschaft, so Müller-Salos These. In der Nachkriegsgesellschaft schuf das Auto tatsächlich eine neue Lebensform: die Kleinfamilie im Einfamilienhaus mit dem Alleinernährer, der mit dem Auto zur Arbeit fährt. Als Symbol für individuelle Freiheit genießt das Auto bis heute Privilegien, obwohl es pro Person zwanzig Mal so viel Fläche verbraucht wie die öffentlichen Verkehrsmittel. Jede Einschränkung führt zu einem Kulturkampf. Kurz: Pendeln ist etwas Hochpolitisches.

Johannes Müller-Salo nimmt das Pendeln dann vor allem unter dem Blickwinkel der Anerkennungspolitik ins Visier, nach dem Motto: „Zeig mir, wie, woher und wohin du pendelst, und ich kann dir sagen, wer du in der Gesellschaft bist.“

Je weniger Anerkennung eine soziale Gruppe erfährt, desto größer ihr Risiko für „Mobilitätsarmut“; für das „Mutter-Kind-Ghetto“ der Sechziger- und Siebzigerjahre galt dies ebenso wie für jene, die sich heute keine Wohnung in der Stadt mehr leisten können. Denn mit der Gentrifizierung hat sich die Richtung des Pendelns umgedreht. Müller-Salo spricht

Johannes Müller-Salo

Auf Achse

Arbeit, Wohnen und die Zukunft der Mobilität

Reclam Verlag, Ditzingen 2025

220 Seiten

26 Euro

hier von „halbierter Anerkennung“: Man heiße die Pendler als Arbeitskräfte willkommen, nicht jedoch als Stadtbewohner.

Eine Stunde pro Tag für den Weg zur Arbeit

Allerdings sieht Müller-Salo das Pendeln nicht nur negativ: Schon im neunzehnten Jahrhundert sahen viele in der Fahrt nach Hause die erste Phase der Erholung; Bahnhofsbibliotheken und Buchautomaten sorgten dementsprechend für Reiselektüre. Beim Pendeln begegnet man unweigerlich Menschen, die anders ticken als man selbst, daher sei das Pendeln „ein tägliches Krafttraining für unsere demokratische Muskulatur“. In der Frühzeit des Pendelns sorgte der einheitliche Fahrpreis dafür, dass sich die Stände mischten, was nicht ohne Irritationen blieb. Müller-Salo, der seine Thesen gern mit Beispielen aus der Literatur illustriert, zitiert eine Baronin aus Fontanes „Stechlin“: Sie findet es ungebührlich, „auf einem Pferdeppron zu stehen, zwischen einem Schaffner und einer Kiepenfrau“.

Für den Weg zur Arbeit haben Menschen zu allen Zeiten eine Stunde pro Tag aufgewendet, so ein überraschender Befund; was sich veränderte, war nur die Distanz. Ob dies heute immer noch so universal zutrifft, lässt sich nicht ohne weiteres sagen, denn in Großstädten verbringen die Pendler immer mehr Zeit im Stau: In Hamburg sind es pro Jahr durchschnittlich 74, in London gar 143 Stunden. Nicht nur deswegen fordert Johannes Müller-Salo eine Neu-Erfindung des Pendelns. Es geht ihm auch um den Klimaschutz, und damit nicht genug: Das Pendeln der Zukunft soll nicht nur grüner, sondern auch inklusiver und gerechter werden und überhaupt „allen Mobilitätsbedürfnissen“ Rechnung tragen sowie ein „Recht auf Stadt“ einlösen.

Das sind hehre Forderungen, leider geizt der Autor mit Ideen zur Umsetzung, jenseits von Homeoffice und digitaler Vernetzung von Verkehrsmitteln.