

Homo mobilis

Meine Damen und Herren,

„Das ganze Unglück der Menschen rührt daher, dass sie nicht still in einem Zimmer bleiben können.“

Ich bemühe das sattem bekannte Zitat des Philosophen und Mathematikers Blaise Pascal nur deshalb, weil er sich nicht hinter dieser skeptischen Weltsicht verschanzte, sondern seinen Einsichten auch Lösungsvorschläge folgen ließ.

Was nämlich weniger bekannt ist:

Ende des 17. Jahrhunderts erwarb der Philosoph die Lizenz für einen pferdebetriebenen Linienverkehr namens „Omnibus“ und begründete damit gewissermaßen den ÖPNV der französischen Metropole.

Auch in den 350 Jahren, die seither vergangen sind, hat sich der Mensch nicht zum Stubenhocker entwickelt.

Heute sagt man dazu „Mobilität“.

Dieser Begriff, der zunehmend und mit vielerlei Bedeutungen in unsere Alltagssprache Eingang findet (Vgl. Chart 1: Mobilität ist ein vieldeutiger Begriff), ist eigentlich ein wissenschaftlicher Terminus der Soziologie:

Mobilität bezeichnet hier die in dynamischen Industriegesellschaften notwendigen Wohnortwechsel (horizontale Mobilität) und Positions- und Schichtwechsel (vertikale Mobilität). (Vgl. Chart 2: Soziale Mobilität). Die damit einhergehenden Veränderungen des gesellschaftlichen und individuellen Bewusstseins finden ihren jeweils zeitgemäßen Niederschlag.

So helfen lebenslange Konzepte heute kaum noch weiter. Das Sich-Anpassen an jeweils neue Herausforderungen können wir als mentale Entsprechung der sozialen Mobilität verstehen (Chart 3: Mentale Mobilität).

Während vor nicht allzu langer Zeit Sesshaftigkeit und konsistente Lebensführung als bürgerliche Tugenden galten, begegnen wir heute in unseren westlichen Industriegesellschaften neuen Formen von Unstetigkeit und Rastlosigkeit, jetzt allerdings unter dem euphemistischen Label von Progressivität und Weltoffenheit.

Eine zusätzliche Aktualität hat der soziologische Mobilitätsbegriff durch die wachsende Arbeitslosigkeit erhalten, die die Frage aufwirft, inwieweit Beschäftigungssuchenden Wohnortwechsel und Positionswechsel zugemutet werden können. In Amerika wechselt heute bereits ein Fünftel der Bevölkerung ein oder mehrmals im Jahr seinen Wohnsitz.

Soviel zum soziologischen Begriff der Mobilität.

Gestatten Sie mir zu den folgenden – im Rahmen des Vortrags zwangsläufig verallgemeinernden Aussagen – eine grundsätzliche Anmerkung:

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen sind geprägt durch die ihre individuellen Prioritäten und Wertvorstellungen einerseits und die soziokulturellen Rahmenbedingungen andererseits. Jeder Mensch, jede Region, jede Gesellschaft entwickelt eine eigene „Kultur“ von Mobilität.

Mobilität im alltagsnahen Sinne bedeutet jede Form der räumlichen Beweglichkeit des Menschen, also die Möglichkeit, von Ort A zu Ort B zu gelangen. Es steht außer Frage, dass die menschliche Mobilität durch die technische Entwicklung in revolutionärer Weise gesteigert, ja potenziert wurde (Chart 4: Mobilität expandiert). Die Technik hat uns neue Dimensionen in Raum und Zeit erschlossen. Wir überwinden heute immer größere Entfernungen in immer kürzerer Zeit mit immer geringerem Aufwand. Seit der Entwicklung des Flugzeugs und verstärkt durch die moderne Informationstechnologie ist die Welt gleichsam auf die Dimensionen eines Dorfes geschrumpft.

Das „Schneller und Weiter“, ursprünglich das Symbol des Aufbruchs- und des Fortschrittsgeistes, ist zu einem Effizienzkriterium geworden und beschäftigt heute vielleicht weniger denn je die Phantasie des Menschen. Aktuelle Geschwindigkeitsprojekte, wie zum Beispiel das ehrgeizige Unternehmen

Transrapid, wecken erstaunlich wenig Interesse. Es scheint, als ob mit den Einbußen, die die Fortschrittsidee und der Glaube an Wachstum in unserer Gesellschaft erleiden, zugleich auch die Geschwindigkeit ihre Glorie verliert.

Es ist heute weniger die Faszination der Ingenieurleistungen, mit denen man das Publikum gewinnt, sondern die befriedigenden Antworten auf die Frage nach dem persönlichen Nutzen, den sie bieten.

Um auch ein Beispiel aus dem noch zu erörternden Feld der virtuellen Mobilität heranzuziehen:

UMTS – Den Fanfaren der Entwicklern und Anbietern lauscht das Publikum nur zögerlich. Werden sich die enormen Investitionen in einem sinnvollen Nutzen niederschlagen? Werden womöglich in Kürze preiswertere und nützlichere Systeme auf den Markt kommen?

Wenn man sich mit den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen von heute beschäftigt, ist ein Rückblick auf die Evolutionsgeschichte der Mobilität recht aufschlussreich. Dabei zeigt sich, dass Mobilität ein sehr ursprüngliches Phänomen ist, von dem auch unsere Gegenwart und Zukunft geprägt wird.

Die biologischen Grundmotive der Mobilität haben - ganz erstaunlich und durchaus amüsant festzustellen - unbeschadet vom technologischen und zivilisatorischen Fortschritt bis heute ihre Gültigkeit behalten. Machen wir einmal die Probe aufs Exempel und betrachten die wichtigsten biologischen Funktionen der Mobilität aus dem Blickwinkel der vergleichenden Verhaltensforschung (Chart 5: Urmotive der Mobilität, 1. Nahrungserwerb):

Die Mobilität tierischer Organismen dient zunächst einmal dem Nahrungserwerb. Den gleichen Zweck erfüllen unsere täglichen Fahrten zum Arbeitsplatz und zum Supermarkt, oft lästige Routinen.

Da ist zweitens die biologische Funktion der Partnersuche und Fortpflanzung, für die die Mobilität entscheidende Voraussetzung ist. Denken Sie dabei beispielsweise an moderne „Balzreviere“ wie jugendliche Straßentreffs, Vorstadt-Discos oder bestimmte Ferieninseln. Es kommt nicht nur darauf an, die richtigen Treffpunkte auszumachen, die Mobilität selbst ist Teil des Balzverhaltens. Männliche und weibliche Individuen steigern ihren Sex Appeal gerne durch die verkörperte Kraft und Schnelligkeit hochmotorisierter und sportlich gestylter Zwei- oder Vierräder.

2.
Partner-
suche

Drittens dient die Mobilität in der Tierwelt der Eroberung, Verteidigung oder auch Erweiterung der individuellen Lebensräume und Reviere. Die Grenzen der Reviere sind bestimmt durch die Zeit, die man braucht, sie zu durchstreifen. Das bedeutet, sie werden immer weiter gesteckt, je schneller wir uns bewegen können. So hat der TGV in Frankreich dazu geführt, dass immer mehr Menschen täglich 200 bis 250 km zwischen Wohnung und Arbeitsplatz pendeln.

3.
Eroberung,
Verteidigung

Der Begriff „Eroberung“ weist auch auf eine aggressive Komponente der Mobilität hin. Diese Neigungen werden in der Werbung mehr oder weniger subtil angesprochen. Um keinen Anwesenden zu kränken, ein sehr altes, hoffentlich inzwischen vergessenes Beispiel:

„Der Zündschlüssel weckt 200 PS. 16 Ventile melden unmissverständlich ihre Bereitschaft... Ein Renn-Fahrzeug mit Straßentauglichkeit, das in 6,7 Sekunden auf 100 stürmt... Für Männer, die ihren Willen zu siegen offen zeigen.“

Ein Beispiel für Mobilmachung im wahrsten Sinn des Wortes.

Aber zurück zu unseren biologischen Grundmotiven der Mobilität. Die Mobilität dient in der Tierwelt auch dem Zweck, Plätze der Erholung und Regeneration aufzusuchen. Der Sonntagsausflug oder der Last-Minute-Flug in den Süden sind Pendants auf der menschlichen Seite. Neben der Erholung dienen sie auch der Entdeckung und Erkundung fremder Lebensräume.

4.
Erholung,
Regene-
ration

Damit sind wir bei einem weiteren Grundmotiv der Mobilität. Der Wunsch, neue Räume zu erschließen und die ausgetretenen Pfade zu verlassen, ist sicherlich ein menschliches Urbedürfnis. Sieht man einmal von den Entdeckungsreisen ins Weltall ab, so gibt es zwar kaum noch Neuland zu betreten. Die Motive leben jedoch fort: die geografische Neugier hat sich heute verselbständigt und ihren Platz im Freizeitbereich gefunden. Die Hochkonjunktur von Abenteuerreisen, der Absatzboom von Off-road-Fahrzeugen sind nichts anderes als Reminiszenzen an vergangene Pioniertage. Psychologisch bedeutet Mobilität also immer auch Erkundung und Abenteuer.

5.
Erkundung
Abenteuer

Obwohl uns die biologischen Grundbedürfnisse nicht unbedingt zu gesteigerter Mobilität zwingen - wir geben diesem Druck eher freiwillig nach - besteht in unserer Gesellschaft doch weitgehend Ei-

nigkeit:

Wir bewegen uns heute mit überhöhter Tourenzahl.

Man kann in Teilen der Gesellschaft bereits von einem Unbehagen an der Mobilität sprechen. Die Situation des absolut mobilen, modernen Menschen lässt sich vielleicht wie folgt charakterisieren: er kommt überhall hin, kommt aber nirgendwo mehr an. Die Mobilität ist in ein Dilemma geraten (Vgl. Chart 6: Das Mobilitätsdilemma heute). Immer deutlicher sehen wir die Gefahr, im Dickicht unserer selbstgeschlagenen Pfade die Orientierung zu verlieren und uns neue Zwänge aufzuerlegen.

Wie wird sich unser Lebensrhythmus nun in Zukunft entwickeln? Mit welchem Tempo bewegt sich der Zug des Zeitgeistes?

Wer das Ohr auf die Schiene legt, registriert schon heute Zeichen eines Bremsvorganges. Ich möchte diese Signale zu einer Trendhypothese verdichten, der Hypothese von der „Entschleunigung“.

Lassen Sie mich hierfür einige Indizien aufführen:

- Die Widerstände in der Bevölkerung gegenüber dem Ausbau von Autobahnen, Schnellzugtrassen, Umgehungsstraßen, Flugplätzen: diese Bestrebungen lassen sich nicht nur auf praktischen Umweltschutz vor der eigenen Haustür reduzieren. Es entwickelt sich vielmehr ein Bedürfnis nach ökologisch-ökonomischer Balance.
- Die moderne Stadtentwicklung, die nach dem Aufbruch in die Peripherie jetzt die Rückkehr in die Innenstädte erlebt und gegen die zentrifugale Beschleunigung von einst ein Streben nach Konzentration und Besinnung auf die Mitte setzt (Vgl. Chart 7: More urban life).
- Eine Renaissance ursprünglicher Fortbewegungstechniken (ob Fahrrad, Oldtimer oder Orient-Express), findet sich interessanterweise auch bei Menschen, die ansonsten vollkommen dem technokratischen Denken und dem Effizienzprinzip verpflichtet sind.

- Eine internationale Studie zeigt, dass das Bedürfnis nach „Entschleunigung“ kein unterschwelliges Phänomen mehr ist (Vgl. Chart 8: I wish I could slow down the pace of my life).

In welchem Maße und in welchem Zeitraum sich das Bedürfnis nach Entschleunigung in tatsächlichem Verhalten der Menschen niederschlägt, wird kontrovers diskutiert. Der Prozess bedarf der sorgfältigen Beobachtung.

Lassen Sie mich noch einmal zu den biologischen Grundmotiven der Mobilität zurückkehren.

(Nochmals Chart 5 mit den ersten 5 Punkten)

Zwei weitere Motive der Mobilität sind für den Sozialpsychologen besonders interessant. Da ist zunächst (6.) die Funktion der Mobilität, Gefahren und Bedrohungen entfliehen zu können und schließlich (7.) die Tatsache, dass Mobilität nicht zuletzt auch reiner Selbstzweck ist.

6. Flucht,
Vermeidung
von Gefahr

Das Fluchtmotiv hat, entwicklungsgeschichtlich betrachtet, im Vergleich zu den bereits erwähnten Motiven sicher die gravierendsten Veränderungen erfahren. Flucht bedeutet zunächst einmal das

körperliche Ausweichen vor realen, physisch-konkreten Gefahren. Solche Gefahren gewinnen angesichts der Verunsicherungen (Kriminalität, Terrorismus) in westlichen Industriegesellschaften wieder an Bedeutung. Hinzu kommen Formen der Bedrohung, die wir als Überforderung oder als Stress erleben. Das Motiv der Flucht, - des Escape, wie man heute gerne sagt -, darf im Kontext Mobilität nicht übersehen werden: unsere Verkehrsmittel sind allesamt auch Vehikel für kleine Fluchten.

Geschwindigkeit und Beschleunigung bergen neben Prestige und Wettbewerb auch einen letzten Rest an erlebter Fluchtqualität.

Auch die Bewegung selbst hat eine isolierende Funktion. Sie intensiviert Empfindungen der Loslösung und Unabhängigkeit, sie verschafft uns äußeren und inneren Abstand: Die „Auto-nomie“ als Inbegriff vollkommener Freiheit. Jeder von Ihnen kennt den spezifischen Reiz einer einsamen Autofahrt. Marshal McLuhan bringt es auf den Punkt:

„Die Amerikaner werden nie auf ihr Auto verzichten,
weil es der letzte Ort ist, an dem sie allein sein können“.

Ein weiterer wichtiger Aspekt im Bedürfnisumfeld der Mobilität ist – paradoxerweise – der Wunsch nach Geborgenheit. Eine Umfrage hat ergeben, dass sich die Mehrzahl deutscher Männer in ihren Autos wohler fühlt als im häuslichen Wohnzimmer. Jeder mobilen Aktivität, sei sie von noch so viel Aufbruchstimmung begleitet, haftet ein Rest an Geborgenheitswünschen an: in jedem Reisenden wohnt auch ein Stubenhocker. Als Verdichtung dieses Spannungsfeldes zwischen Aufbruch und Daheimbleiben kann das Wohnmobil angesehen werden. In ihm wird ein idealer Kompromiss zwischen der Behaglichkeit geschlossener Vorhänge und der absoluten Beliebigkeit des Aufenthaltsortes angestrebt.

Auch der normale Pkw, die Bahn, das Flugzeug enthalten als wichtige Erlebniskomponente Gefühle von Schutz und Geborgenheit nach außen – eine Art mobiles Cocooning.

Diese Erlebnisqualitäten des Reisens führen uns zu einem weiteren Motiv: Mobilität bedeutet häufig auch Flucht vor den Leistungsanforderungen, die der Alltag an uns stellt. Ich denke hierbei weniger

an die Urlaubs- und Erholungsreisen, sondern an die alltäglichen berufsbedingten Fahrten und Reisen. Geschäftsreisen sind immer auch kleine Fluchten weg von den Schreibtischen.

Angesichts der alternativen Kommunikationswege, die uns heute zur Verfügung stehen, erscheint die berufliche Reisetätigkeit häufig wie ein Anachronismus, der sich ökonomisch kaum rechtfertigen lässt. Dennoch bleibt es zweifelhaft, ob die virtuelle Mobilität in absehbarer Zukunft unsere Neigung zur Geschäftsreise erheblich reduzieren wird. Nicht nur, dass diese elektronische Mobilität das Problem der mangelnden Authentizität aufwirft, nein, es droht auch die Gefahr, dass wir die letzten Chancen zur Entlastung und Entspannung verlieren, die uns der Zwang zu reisen gleichsam aufdrängt.

Die Aspekte und Motive der Mobilität, mit denen wir uns zuletzt befasst haben, zeigen, dass Mobilität nicht nur ein progressives Phänomen ist, sondern auch regressiven Charakter hat: die Mobilität „anstatt“, die Mobilität als Flucht, als Refugium, als Droge. Der Widerspruch zwischen Aufbruch und Flucht – man könnte dieses Phänomen als das psychologische Paradoxon der Mobilität bezeichnen.

Lassen Sie mich zum letzten Grundbedürfnis der Mobilität kommen: die Mobilität als Selbstzweck. Jenseits aller Nützlichkeitsabwägungen ist die Lust an der Bewegung für jedermann erfahrbar.

Diese Bewegungslust führt auch dazu, dass Kraft und Schnelligkeit der Maschine vom Fahrzeuglenker gleichsam vereinnahmt werden: nicht der Wagen ist schnell, ich bin schnell. Wir erleben die motorisierte Fortbewegung als eine Erweiterung unserer physischen Grenzen: Freude am Fahren ist so gesehen nur eine spezielle Variante der ursprünglichen menschlichen Bewegungs- und Funktionslust, die uns sogar durch den Blick aus dem ICE 3 Cockpit vermittelt wird.

Was löst eine Verkehrsplanung aus, die unter dem Diktat der optimalen Fließgeschwindigkeit eine totale Homogenisierung des Verkehrs betreibt, die in begradigten Trassen Fahren in Beförderung umwandelt, die aus dem Individualverkehr eine ferngesteuerte Springprozession macht: Wandelt sie menschliche Fortbewegung zum Transport und lässt die Mobilität zur Monotonie erstarren? Unter diesem Aspekt sind auch die Verheißungen der modernen Telemetrie diskussionswürdig. Sie muss sehr effizient und funktionssicher sein, um akzeptiert zu werden. Wer in den Stau fährt, ist selbst

schuld und arrangiert sich mit der Situation. Wer in den Stau geführt wird, projiziert seine Aggressionen in das System. Wahrscheinlich löst sich dieses Problem aber doch von selbst, nämlich durch die Gewöhnung an eine virtuelle Realität, die uns zunehmend begleitet.

Die gegenwärtigen technologischen Entwicklungen finden nämlich auf einem anderen Gebiet statt. Genau gesehen handelt es sich dabei auch um Geschwindigkeits- und Transportprojekte: allerdings ist es nicht mehr der Mensch, der transportiert wird, es sind seine Gedankenprodukte. Die moderne Kommunikationstechnik schafft uns eine abstrakte, nahezu grenzenlose Mobilität. Wird die „virtuelle Mobilität“ die physische Mobilität eines Tages weitgehend ersetzen? Werden wir „ruhig in unseren Zimmern bleiben“, wenn diese nur hinreichend mit Elektronik bestückt sind?

Pascals Einsicht lässt gerade dieses aber nicht erwarten. Das menschliche Bedürfnis nach unmittelbarer Mobilität wird unseren Zeithorizont wohl überdauern. Die virtuelle Mobilität ist allenfalls ein partielles Substitut der physischen Mobilität. Darüber hinaus ist sie ein Agens menschlicher Kontaktbedürfnisse und Wissbegierde und damit wiederum ein Stimulans physischer Mobilität.

Gegen die Substitutionstheorie sprechen bestimmte Forschungsergebnisse:

Unsere Analyse soziokultureller Entwicklungen in westlichen Industrienationen zeigt, dass virtuelle und physische Realität gerade bei jüngeren Menschen zu einer Virtual Reality verschmelzen. Damit werden auch die Grenzen zwischen virtueller und physischer Mobilität im Erleben der Menschen fließend.

In dem Maße, in dem die Informationstechnologie – auch die Elektronik der Verkehrsmittel – in unseren Alltag vordringt, wird sie die physische Mobilität nicht verdrängen, sondern verändern. Und, was noch wichtiger ist, sie wird die Erlebnismöglichkeiten der physischen Mobilität bereichern. Dieser Prozess vollzieht sich verhältnismäßig schnell, wird von den Menschen aber nicht als Zäsur erlebt.

Anstößig und damit ein Hemmschuh für das Vordringen der Informationstechnologie, auch im Bereich des Verkehrs, könnte allenfalls das Durchdringen der individuellen Firewall sein, der Einbruch anonymer Dritter in den eigenen mobilen Cocon. Informationssysteme zum Beispiel, die den Ort und die Bewegung der beteiligten Verkehrsteilnehmer zu jedem beliebigen Zeitpunkt erfassen, dienen

zwar einem gemeinsamen gesellschaftlichen Interesse, kontrollieren aber zugleich die Privatsphäre des Einzelnen.

Auf die oben beschriebenen Entwicklungen, auf die Interaktion physischer und virtueller Mobilität hat sich die Industrie längst eingestellt. Die Bahn sorgt für Stromanschlüsse und besseren Mobilfunkempfang, die Lufthansa ermöglicht den Passagieren den Zugang ins Internet. Autos, die für uns denken und agieren, sind bereits auf der Straße. Das Bedürfnis nach physischer Mobilität wird darunter aber nicht leiden:

Wer sich Goldhamster hält, stellt ihnen Laufräder in den Käfig, bei Bedarf auch virtuelle.

Was lernen wir daraus? Das Phänomen der Mobilität ist nur bedingt im Centimeter-Gramm-Sekunden-Pfennig-System fassbar, es ist Gegenstand interdisziplinärer Forschung, die alle Wissenschaften vom Menschen einschließt. Glücklicherweise sind diese Disziplinen auch in den Marketingabteilungen der Mobilitäts-Provider gut vertreten.

Danke fürs Zuhören