

Psychologie der mobilen Gesellschaft: Zusammenhänge, Wirkungen

Geiger, Gabriele

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Geiger, G. (1996). Psychologie der mobilen Gesellschaft: Zusammenhänge, Wirkungen. *Journal für Psychologie*, 4(4), 37-45. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-29291>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Psychologie der mobilen Gesellschaft

Zusammenhänge, Wirkungen*

Gabriele Geiger

Zusammenfassung

Mobilität im städtischen Raum gilt in der öffentlichen Diskussion als eine Funktion des Verkehrsflusses und wird folglich fast ausschließlich in der Verkehrs- und Stadtplanung, also unter ingenieurswissenschaftlichen Gesichtspunkten verhandelt. Psychische Dispositionen und Motivationen der mobilen, der »sich bewegenden« Stadtmenschen bleiben weitgehend außer Acht. Der Beitrag rückt deshalb zunächst die psychobiologischen Grundlagen der Mobilität in den Blick und beleuchtet ihre modernen Charakteristika; der Begriff erfährt gegenüber seinen interessen-geleiteten Ideologisierungen eine Klärung und Präzisierung. Im folgenden wird das Verhältnis von menschlicher Fort-Bewegungslust (und -Notwendigkeit) und Verkehr(sdichte) im städtischen Raum unter dem modischen Stichwort »Verkehrsberuhigung« diskutiert und dirigistischen Maßnahmen und Steuerungsinstrumenten eine selbstregulative, verantwortungsethische Perspektive des »Modal-Split« (situationsadäquate Verkehrsmittelwahl in optimierendem Mischungsverhältnis) gegenübergestellt.

Die zeitgenössische Soziologie schmückt ihren Gegenstand mit vielen Epitheta. Eines, das Kommunikationstheoretiker und Verkehrsplaner (in der Regel männlich) gleichermaßen umtreibt, ist das der »mobilen« Gesellschaft. Der Begriff suggeriert in griffiger Formel die Beschreibung menschlichen Verhaltens und Handelns im räumlichen Zusammenhang. Doch bleiben die psychischen Dispositionen und Motivationen der Akteure - der »mobilen Individuen« - in den »raumordnenden« und »verkehrssteuernden« Lösungsansätzen der Telematiker und

Ingenieure seltsam unbelichtet. Im folgenden widme ich mich daher den vernachlässigten psychologischen Momenten der Mobilität im städtischen Raum.

DER STADTRAUM

Wenn ich von Stadt spreche, dann als politischem Raum: der Verwaltung, Planung, Verfügung, Aneignung und Enteignung, des Rechts.

Sodann als Repräsentation einer Kultur: Macht, Zentrum, Zentrale, metropolitane Zivilisation, ethnologische und semiologische Repräsentanz, Innovation.

Und schließlich: Als 'anorganischem', sozialem Leib des Menschen: Funktionszusammenhänge. Alltag und Technik. Das in Konvention Vorausgesetzte, das Verdrängte. Begegnung und Berührungsangst. Freiraum, Zwischenraum und Unterraum.

Was ich nicht meine, wenn ich von Stadt spreche: Idylle, Beschaulichkeit, Fußläufigkeit, Sprossenfenster, Straßen als Spielstraßen, Sicherheit, Übersichtlichkeit der Kommunikationsbeziehungen.

Zu trennen ist mithin zwischen der Realität des urbanen Raums am Ende des 20. Jahrhunderts, der eben nicht mehr der des Mittelalters ist, und den gelegentlichen und/oder individuellen Bedürfnissen nach Nähe, Wärme, Kleinteiligkeit, die in Reaktion auf eine psychische Überforderung durch diese Stadtmaschine entstehen. Da sie in anderen sozialen und baulichen Zusammenhängen gegründet sind, werden Kleinräumigkeit und Verlangsamung den heutigen Funktionen städtischen Raums nicht mehr gerecht; ihre erzwungene Durchsetzung zeitigt restriktive statt innovative Wirkungen.

MOBILITÄT ALS PSYCHOBIOLOGISCHE AUSSTATTUNG

Zu verdeutlichen wäre dies, um damit zum zentralen Begriff Mobilität überzuleiten, am Beispiel des Platzes als Ort von Begegnung, Kontakt und Kommunikation. Im Nachkriegs-Mitteleuropa hat der Platz diese Funktion durch den Individualverkehr weitgehend eingebüßt; zugleich hat sich die Gesellschaft in einem Grad ausdifferenziert, daß der klassische Platz auch nicht mehr für alle ihre Mitglieder ein gleichermaßen gültiger Anziehungsort sein kann. Dennoch bleiben hinter der Vereinzelung und oft auch bewußten Selbstisolierung Wünsche bestehen nach Orten, die es ermöglichen, zwanglos am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, Orten, die gleichermaßen anzuregen wie zu entspannen vermögen.

Als wesentliches Element eines solchen Ortes im städtischen Funktionszusammenhang haben Arnold Klotz und Hannes Swoboda (1993, 16) das Moment von »Bewegung« herausgearbeitet, nicht, wie gemeinhin angenommen, die »architektonische Besonderheit«. Bewegung, etwas passiert, Kommen und Gehen machen Orte zu Treffpunkten, wobei sich einzelne Bevölkerungsgruppen und Subkulturen ihre Orte oft jenseits planerischer Vorgaben selbst suchen und deshalb weniger eines baulichen Angebots bedürfen als des freigehaltenen Raums - und daß man sie dort sein läßt.

Dieses Beispiel mag zeigen, daß Mobilität im urbanen Raum noch unter anderer Perspektive zu sehen ist als in der dominant diskutierten Problematik eines zu dichten Individualverkehrs. Mobilität ist in erster Linie einmal eine biologische Ausstattung: nämlich die Fähigkeit zur Beweglichkeit, und damit Voraussetzung eines Vorgangs, der Fort-Bewegung. Das menschliche Bedürfnis nach Mobilität ist nur schwer steuerbar, schließlich bietet sie unter biologischem Gesichtspunkt einen Evolutionsvorteil gegenüber der Verwurzelung an einem

Ort: als sie den Radius von Nutzungsmöglichkeiten erweitert. Erschwert wird der administrative Eingriff in diese psychobiologische Grundausrüstung auch dadurch, daß Mobilität die gleiche Reaktionsform auf ein ganzes Spektrum unterschiedlicher Gegebenheiten ist: Verknappung der Lebensgrundlagen führt zu Migrationsbewegungen; in Räumen mit gesichertem Grundumsatz werden die Möglichkeiten der Beweglichkeit - und damit die Aussicht auf einen fetteren Gewinn - durch immer höhere Leistungen im Wettbewerb ausgereizt; und Überfluß läßt Mobilität sich manifestieren in Neugier, Abenteuerlust und Steigerung der Erlebnisfähigkeit, wofür die weltweiten Touristenströme nur ein Indiz sind.

Der historische Blick lehrt uns, daß der urbane Raum ein elastisches System ist, im wesentlichen Ort der Veränderung, des Wechsels und Wandels: von Nutzungen, Machtverhältnissen, Verkehrsformen, von Bauten und Ethnien. Richtung und Heftigkeit der Mobilitätsströme in ihm sind stets nur bedingt antizipierbar und nur in Maßen steuerbar, es sei denn um den Preis totalitären Zwangs. Auch den Pragmatikern in den Stadtentwicklungsbüros sollten die Ergebnisse der Chaosforschung geläufig sein: daß winzige Variablenänderungen unvorhersehbare Wirkungen zeitigen; daß aber andererseits auch chaotische Strukturen in sich das Potential zu selbstorganisiertem Einpendeln in einen zeitweiligen Stabilitätszustand bergen. Dies ist kein Plädoyer fürs Laissez aller, wohl aber eine Warnung vor zu viel planerisch-restriktivem Eingriff, der sich, wenn er psychologische Grundbedürfnisse ignoriert, leicht als kontraproduktiv erweist.

FEHLDEUTUNGEN DES BEGRIFFS MOBILITÄT UND IDEOLOGEME

Neben der Verkennung der Beweggründe und des Ausmaßes des individuellen Bedürfnisses nach Mobilität durch Stadt- und

Verkehrsplanung scheint mir die öffentliche Diskussion noch gravierender bestimmt durch Fehldeutungen und Ideologisierungen des Begriffs Mobilität: Der Begriff Mobilität ist zu einer Hohlform degeneriert, die wir erst wieder füllen müssen, um uns sachlich verständigen zu können. Ein Beispiel: Auf der vorletzten, der '93er IAA trat BMW mit dem Slogan auf: »Mobilität ist Leben«, was man in dem dramatischen Vierzeiler gipfeln ließ: »Wir leben in einem dynamischen Universum. / Alles ist in Bewegung. / Alles ist vernetzt. / Mobilität ist Zukunft.« In einem Artikel in der FAZ kommentierte Mark Siemons (1995, 39) diese erkenntnistheoretische Tautologie sarkastisch: »Die Wörter, vom Gewicht einer spezifischen Bedeutung befreit, verstellen nicht länger die Sache selbst: das Auto.« Das Beispiel zeigt: Mobilität ist ein Fetisch, der um der political correctness willen einen anderen Fetisch ersetzt: das Automobil. Beides, Mobilität und Auto-Mobil aber sind Metaphern für ein Drittes: Geschwindigkeit. In der Psychologie unserer heutigen Gesellschaft unterliegt der Begriff Mobilität einem grandiosen Mißverständnis. Wenn Geschwindigkeit gemeint ist, gilt als Maßstab die Kürze der Zeit, in der ein Weg zurückgelegt wird. Als Folge dieses Denkens wird derjenige als »besonders mobil« geschätzt, der in einer gegebenen Zeitspanne mehr unterschiedliche Orte aufsucht als ein anderer. Mobilität wird dadurch zum Kompetenzkriterium und, in einem weiteren Trugschluß, zum Gradmesser von Effizienz und persönlicher Leistungsfähigkeit. Insofern, als die Von-Ort-zu-Ort-Bewegung nicht mehr in Form des Wanderns oder Reisens ausgeübt wird, sondern parallel zu anderen Tätigkeiten (Telefonieren im Auto, Konzipieren im Flieger - Stichwort: »mobiles Büro«), dient sie in der Tat der Arbeitsverdichtung und damit einer Steigerung des Mehrwerts. Mobilität, mißverstanden als Geschwindigkeit, führt also augenblicklich in die Wettbewerbsschleife. Nur der schnellste ist der beste; Verlangsamung von Ab-

läufen ist weniger Behinderung von Beweglichkeit denn Schmälerung der Gewinnspanne.

CHARAKTERISTIKA ZEITGENÖSSISCHER MOBILITÄT: EINFLUSFAKTOREN AUF MOBILITÄTSVERHALTEN

Verstehen wir im weiteren Mobilität also nicht als Geschwindigkeit, sondern als energetischen Bewegungsimpuls. Dann läßt sich sinnvollerweise differenzieren zwischen einerseits den genannten phylogenetischen Faktoren und andererseits jüngeren, in Reaktion auf Umweltveränderungen ausgebildeten Verhaltensweisen. Wenn nun in unserem Land von Verkehrschaos gesprochen wird, so ist das zunächst einmal relativ - verglichen mit südamerikanischen und asiatischen Millionenstädten. Es ist eine Frage der baseline, und die nimmt in unseren Debatten oft bei vorindustrieller Beschaulichkeit ihren Ausgang - nicht umsonst haben Bücher mit alten Stadtphotographien schon seit Jahren Konjunktur. Doch gilt gleichwohl, daß eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens kaum wünschenswert wäre. Den gegenwärtigen Formen menschlicher Bewegungslust liegen gesellschaftliche Prozesse zugrunde, wobei vor allem drei Faktoren ausschlaggebend sind:

1. das mit dem Beginn der Industrialisierung auch in Mitteleuropa exponentielle Bevölkerungswachstum, das sich erst seit zwei Jahrzehnten auf dem gegenwärtigen Stand einpendelt;
2. die Demokratisierung, die es erstmalig einer breiten, finanziell gesicherten Mittelschicht gestattet, ihrem Bedürfnis nach Mobilität bislang ohne nennenswerte äußere Beschränkung nachzugehen;
3. die Entwicklung technischer Hilfsmittel: nicht die Mobilität der Menschen hat sich verändert - im Durchschnitt sind die Anzahl der Wege und die dafür verbrauchte Zeit im wesentlichen gleichgeblieben -, wohl aber haben sich einzelne Parameter gewandelt: Mit Hilfe neuer Verkehrsmittel legen wir für

die Befriedigung gleichgebliebener Bedürfnisse längere Strecken zurück, aber wir brauchen für die weiteren Wege in etwa die gleiche Zeit, d.h. unter Nutzung fortgeschrittener Technologien bewegen wir uns schneller durch den Raum. (Schmidt, 1995, 10)

Nun ist es in individualpsychologischer wie in verkehrsplanerischer Hinsicht zweifellos ein Unterschied, in welchem Maß von Dichte sich Mobilität realisiert: Wo heute in Deutschland rund 80 Millionen Einwohner leben, zählte man 1882 nur etwa 36 Millionen Menschen. Die Erlebnisqualität städtischen Raums wird jedoch genau durch die beiden Faktoren Dichte und Mobilität determiniert. Ernst Gehmacher (1994, 12) destilliert das Wesen der Stadt in der Formel:

V * O * G,

d.h. Vielfalt von Opportunitäten (worunter er Lebens- und Entfaltungschancen versteht) in einer gegebenen Größe der Ballung von Menschen und gebautem Raum.

»Damit eine große Ballung unterschiedlicher Angebote (an Jobs, Wohnungen, Freizeitmöglichkeiten, Bildung, persönlichen Kontakten) für die Bewohner zugänglich wird, bedarf es der Optimierung (also der Maximierung bis zum abnehmenden Gesamtbetrag) der beiden Faktoren Dichte und Mobilität. (...) Jeder Versuch, Dichte und Mobilität zu verringern (oder ihrer Problematik zu entfliehen), mindert die Urbanität und ihre Vorteile.« (ebd.) Durch die politischen, demographischen und wirtschaftlichen Verschiebungen der letzten Jahre sind aber vor allem die Variablen Vielfalt und Opportunitäten in Bewegung geraten: So verändert sich beispielsweise nicht die Gesamtmenge des kulturellen und Konsumangebots, wohl aber, durch den verengten Arbeitsmarkt, durch einen gewachsenen Anteil von Ausländerinnen und Ausländern, die Zusammensetzung des Spektrums. Dadurch wiederum wandeln sich die

Stärke, die Richtung und die Heftigkeit einzelner Mobilitätsströme. Um es vereinfacht auszudrücken: Wenn das Geld knapper wird, zieht es einen höheren Prozentsatz von Leuten zu den Billiganbietern, deren Lokalitäten an anderen Orten einer Stadt zu finden sind als die Edelboutiquen. Dies wirkt sich sofort auf die Dichte des Individualverkehrs in einer bestimmten Gegend wie auf die Frequentierung des ÖPNV aus.

D.h. das Mobilitätsverhalten wird ungeachtet eines gegebenen Energiepotentials im wesentlichen bestimmt durch die jeweiligen Bedingungen des (Arbeits-)Marktes; geringere Einkommen beschränken die Mobilität insofern, als sie die Wahl bestimmter Verkehrsmittel ausschließen und viele Menschen wieder auf Füße und Fahrrad zurückverweisen - sie also zu geringeren Geschwindigkeiten nötigen und sie damit gegenüber denen, die qua Einkommen und damit Verkehrsmittel schneller sind, weiter ins Hintertreffen geraten lassen. Zu allen Zeiten hat die Segmentierung der Verkehrspopulation in etwa die soziale Schichtung der Gesellschaft abgebildet: Unter den Fußgängern und den Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel finden wir überproportional viele Frauen mit Kindern und ohne Kinder und die Alten - also diejenigen, die über das wenigste Geld verfügen.

Die Wahl des Mittels für die Befriedigung meines Mobilitäts-Bedürfnisses ist in einer Kultur der Hyperdifferenzierung wie der unseren aber nicht mehr ausschließlich eine Frage des Einkommens und damit letztlich des Arbeitsmarktes. Moden, Ideologien und Werte - die Grenzen zwischen ihnen sind fließend - sind auch hier verhaltensprägend, und die Frigideitäten eines Trends lassen sich kaum prognostizieren. Einen zentralen Stellenwert für das Verhalten nehmen die Medien durch die Propagierung und Globalisierung bestimmter Mobilitätsvorstellungen ein. So wären als weitere Einflußfak-

toren zu nennen: Lebensstile und mit ihnen verbundenen Milieus, Normen und Werte;

Aufbrechen und Veränderungen im Rollenverhalten der Geschlechter, aber auch der verschiedenen Berufs- und Statusgruppen;

Sinn-Vorgaben wie beispielsweise »Lebenslanges Lernen« mit den dafür nötigen faktischen und immateriellen Ausbildungswegen (vgl. z.B. die Entwicklung der täglichen Verkehrsströme zu Ausbildungs- und Tagungshäusern);

Veränderungen der Berufsdefinitionen mit der Konsequenz des Job hopping;

Individualisierung und Versingelung, die über den Individualverkehr als verstärkte Mobilität ins Auge fallen;

auf der anderen Seite Massen-Pilgerfahrten, sei es zu Europapokalspielen, sei es zur Voodoo Lounge der Rolling Stones oder auch nur zu den Chaos-Tagen;

in einer Gesellschaft mit weitgehend befriedigten Grundbedürfnissen die Suche nach dem »Kick« - das kann sich im Tourismus äußern, in der Schnäppchen-Jagd am ersten Schlußverkaufstag oder auch darin, daß manche Menschen den Negativ-Effekten von Massen-Mobilität, nämlich den alljährlichen Ferienstaus, offenbar positive, zumindest jedoch reizvolle Erlebnisqualitäten abgewinnen.

MOBILITÄT IM STÄDTISCHEN RAUM: ZUM VERHÄLTNISS VON FORT-BEWEGUNG UND VERKEHR

Die zeitgenössischen Erscheinungsformen der Mobilität werfen mit dem durch sie bewirkten gesteigerten Verkehrsaufkommen zweifellos neuartige Probleme auf im Feld von Kommunikation und Verkehr. Dem Mobilitäts-Bedürfnis als solchem ist, wie gesagt, nicht beizukommen - mit gutem Grund gelten Immobilisierungsmaßnahmen wie Zwangsjacke und Freiheitsentzug als

Strafen. Also setzt man unter dem Stichwort Verkehrsberuhigung, auf Verkehrsvermeidung, auf Verminderung der Fließgeschwindigkeiten, auf Steuerung und auf den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Debatte wird wesentlich von den Ingenieurs- und Planungswissenschaften beherrscht. Ich möchte an dieser Stelle nur ein paar psychologische Aperçus beisteuern, die die Diskussion zu beleben vermögen.

Da Fort-Bewegung ein biologisches Grundbedürfnis ist, das durch die Jahrmillionen wie gesagt einen Evolutionsvorteil gegenüber der Seßhaftigkeit geboten hat, ist Mobilität und damit Verkehr nicht zu vermeiden. Im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Gesamtrechnung wäre dies unter gesundheitlichen Gesichtspunkten auch nicht zu wünschen. Die Vorstellung, daß der Ausbau der Computertechnologie in Kürze Büroarbeitsplatzkonzentrationen überflüssig macht, weil jede und jeder von ihrem und seinem Teleheimarbeitsplatz aus auch beruflich ins Global Village eingebettet und damit allüberallhin vernetzt ist, halte ich für eine Psychologie-ignorante Fehleinschätzung von Technologen und Bürokraten. Das Bedürfnis nach Bewegung würde sich gegebenenfalls nur verlagern, wie jetzt schon in weiten Teilen der westlichen Welt in den Fitness- und Freizeitbereich mit seinen exzessiv bewegungsintensiven Sportarten und Raves. Auch was den innerstädtischen und den Stadt-zu-Stadt-Verkehr betrifft, ist allenfalls eine Umschichtung auf andere Verkehrsmittel zu erreichen: aber nur bis zu einem gewissen Grad jeweils subjektiv-individueller Optimierung. Verkannt wird nämlich - darauf hat (unter vielem anderen) Gerhard Bachleitner (1993, 26) in einem hinreißend auf Konfrontation angelegten Artikel hingewiesen -, daß jedes Verkehrssystem einen spezifischen sozialen Aggregatzustand impliziert, der sich, auch wenn ich der Mobilität höchste Priorität einräume, nicht einfach austauschen

läßt. Stichworte: individuell ausgestaltete Umgebung beim eigenen Auto, Exposition in einen öffentlichen Raum und verschärfte Unterwerfung unter soziale Normen bei der Teilnahme am ÖPNV.

Sodann die Geschwindigkeitsverminderung durch Maßnahmen wie 30km-Zonen, Aufpflasterungen, Poller und Pflanzenkübel etc. Untersuchungen haben indes gezeigt, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen zwar in der öffentlichen Diskussion akklamiert, im Alltag aber kaum eingehalten werden. Auch hierfür liegen die Gründe in der Vernachlässigung psychologischer Determinanten: Bachleitner (a.a.O., 24) macht deutlich, daß der Sachdiskussion moralische Polarisierungen überlagert werden: Zum vorhin von mir aufgezeigten Fetisch Geschwindigkeit wird ein Gegenfetisch erstellt: die Entdeckung der Langsamkeit, die erst zur wahren Selbstentfaltung führe. Beide Positionen sind gleichermaßen ideologisch und für einen optimalen Verkehrsfluß fatal. Schließlich ist für niemanden einsichtig, wie durch steigewordene Obstruktionen vorsätzlich herbeigeführte Stockungen, verlängerte Ampelphasen, separierte und damit Raum und Ampel-Standzeit fressende Abbiegerspuren die Verkehrssituation für alle gemeinsam optimiert werden könnte. Daraus resultieren auch die vielfältigen Übertretungen von Verkehrsvorschriften. Sofern z.B. die Autofahrer ihr individuelles Verantwortungsbewußtsein nicht völlig der Verrechtlichung übertragen haben, werden sie situationsadäquat reagieren: also auf nächstens freier Wohnstraße mit 50 km/h im 3. Gang fahren statt mit 30 km/h im 2., weil das eben leiser und der Treibstoffverbrauch geringer ist.

Auch die Steuerung des Verkehrs über verschiedene Eingriffsmöglichkeiten, beginnend bei der automatischen Regelung des Bordgeschehens bis hin zu elektronischen City-Leitsystemen sieht den »Faktor Mensch« im wesentlichen unter den Gesichtspunkten a) der Unterbringung in und Durchschleusung durch ein verknapptes Raum-

angebot und b) eines hypostasierten Sicherheitsbedürfnisses. Hier werden ebenfalls psychologische Gegebenheiten, die nicht administrativ oder technologisch steuerbar sind, ignoriert. Fragt man sich eigentlich nicht, warum sich die Automatik-Getriebe gegenüber der als sportlich geltenden Benutzung von Kupplung und Steuerknüppel nicht durchgesetzt haben? Warum nach den Vollautomatik-Kameras wieder Apparate mit Blenden- und Zeitvorwahl auf den Markt kamen? Menschen wollen auch selber etwas machen, nicht alles abgenommen bekommen, es sei denn, es handelt sich um reine Routinetätigkeiten. Gerade dazu aber zählt das Straßengeschehen mit seiner vielfältigen Stimulanz nicht. Mobilität, Fort-Bewegungslust ist ganz wesentlich von der Selbst-Erfahrung im Wortsinn geprägt und diese wiederum ist nur möglich auf der Basis von Risikobereitschaft. Wenn ich um meine Sicherheit besorgt bin, bleibe ich am besten im Bett.

Für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel - vorausgesetzt, sie sind einigermaßen bedarfsgerecht ausgebaut - gilt das schon oben Geäußerte: Wenn ich zu ihrer Benutzung nicht gezwungen werde, sei es infolge autofreier Innenstädte, verknappten Parkraums oder weil meine Finanzlage mir keinen Autobesitz gestattet, sind sie allemal weniger bequem und vor allem weniger für den Transport von Gütern geeignet als der Pkw. In meiner zusammen mit Marcus Steierwald erstellten Expertise zur Nutzung von Parkgaragen (Geiger & Steierwald, 1992) war vorrangig dieses Moment von Bequemlichkeit: der Verbindung von Ausgangs- zum Zielort ohne Anmarschwege, das ausschlaggebende Kriterium für die Pkw-Nutzung, neben der schon erwähnten Lust am »Selbermachen«. Der subjektiven Lust an der Bewegung durch den Raum entspricht - nachdem die Eisenbahn mit Hochgeschwindigkeitszügen dieses Moment von Sinnlichkeit längst eingebüßt hat - das Auto nach wie vor am besten. Bachleit-

ner (1993, 26) spricht vom Fahren als Ausdruck von Entspannung, als der »städtischen Form der Meditation«. Man könnte auch sagen: Relikte streifenden Nomadentums, deren Gefühlsqualität und Intensität wir nicht unterschätzen sollten. Wie gebrochen auch immer spiegeln sie sich noch heute in der Beliebtheit von Road-Movies wider. Und als ein weiterer, keineswegs letzter Gesichtspunkt ist die Wahl des Verkehrsmittels für meine Mobilität selbstverständlich auch abhängig von der Topographie des Ortes. In einer klassischen Vorstellung nicht entsprechenden Stadt wie Stuttgart, in der jenseits des Kessels zwei Dutzend Dörfer, jedes hinter sieben Hügeln, sich voreinander abschotten, haben die öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem sehr viel rascheren Individualverkehr geringe Chancen; und wenn die Benutzung des Fahrrads zum Leistungssport wird, wo am Ende jeder Fahrt eine Dusche bereitstehen müßte, wird sein Anteil wohl kaum über die bisherigen 6% steigen (zum Vergleich: in Bremen nutzen 22% das Fahrrad, in München immerhin noch 15%).

Kern meiner Aussagen ist, jenseits einer bewußten, zu kontroverser Diskussion anregenden Polemik, der Hinweis auf die Notwendigkeit, psychologische Determinanten in die Überlegungen zu Mobilität und Verkehrsgeschehen einzubeziehen. Und zwar nicht nur auf der Basis von Befragungen und geäußerten Meinungen, sondern mit Blick auf die Realität des Alltagsverhaltens, das zur geäußerten Einstellung durchaus diskrepant sein kann.

PERSPEKTIVEN

Nach so viel Defätismus zum Abschluß noch der Ausblick auf einen erfolversprechenden Ansatz. Es zeigt sich, daß bezüglich der Wahl der Verkehrsmittel einiges im Umbruch ist. Beispiel: Freiwilliger Autoverzicht oder Carsharing, sowie die Konjunktur der City-Bikes. Ich zitiere Ernst Gehmacher zu seiner Vision der »Kombi-Stadt« mit

»multimodalem Verkehrssystem«:

»Die Evolution einer solchen Kultur ist im Gange: davon zeugt die wachsende Zahl von Leuten, die in wohldurchdachtem Wechsel alle Verkehrsmittel einer Stadt benutzen, Pkw genauso wie Bus und Tram, die aber auch, wenn es Strecke und Wetter empfehlen, gerne mit dem Rad fahren - und das Fußgehen in der Stadt als Vergnügen schätzen, dort, wo es auch eines ist.« (1994, 13)

Gehmacher sieht die optimierende Mischung der Verkehrssysteme im Modal-Split als dem derzeit vorherrschenden Paradigma - ich kann die Dominanz dieses Vorbilds allerdings noch nicht ganz erkennen. Zweifellos käme es aber einer Lösung am nächsten, insofern »eine funktionierende Aufteilung der konkurrierenden Fortbewegungsarten (»Mobilitätsmittel«) gelingt, die Ökologie, Kostenaufteilung (zwischen kollektivem Nutzen und dem individuellen 'Weg-Genuß') sowie die sozialen und urbanen Auswirkungen berücksichtigt.« (ebd.)

Das Zukunftsweisende an diesem Ansatz scheint mir, daß er weniger auf administrative, von Ordnungsdenken, Verrechtlichung und Ideologisierung gespeiste Eingriffe setzt, als auf die Vernunft und die Befähigung zur Selbstorganisation der Individuen - auch in einer Gesellschaft, in der zugegebenermaßen die Aggressivität zunimmt (allerdings sollte man sich fragen, warum: ob nicht manche Maßnahmen die Aggression erst herausfordern). Der Ansatz ist integrativ statt segregierend, und er trägt der Psychologie der Mobilität der Individuen Rechnung.

Zwar finden wir das erwähnte Umdenken bislang vor allem bei jenen, die, finanziell abgesichert, sich einen Wertewandel leisten können, weil sie ihre Ziele im »Höher-Schneller-Weiter«-Spurt bereits erreicht haben. Doch Avantgarden sind ganz im Sinn der Sache. Ihr Auftauchen nährt die Hoffnung, daß neben den oben angeführten Basic needs der Maslowschen Pyramide lang-

fristig auch mentale Prozesse auf das Mobilitätsverhalten Einfluß gewinnen. Deshalb möchte ich abschließend vehement dafür plädieren, daß Planer und Entscheidungsträger ihre Mediatorenfunktionen verstärkt wahrnehmen: daß sie die Bedingungen für die Möglichkeiten einer parallelen Evolution von Stadtkultur und Infrastruktur in angemessener und verständlicher Weise vermitteln und vor allem die Kurzschlüsse von Wenn-Dann-Linearität vermeiden. Auch gilt es, Vorbildfunktion zu übernehmen und sich zu entscheiden: Zur Psychologie der Mobilität gehören zur Zeit noch die gespaltene Zunge und das gespaltene Denken. Solange in der öffentlichen Diskussion der Widerspruch nicht gelöst ist, daß zwar einerseits der Individualverkehr durch Restriktionen, Wegezölle und Steuern erschwert, andererseits jedoch der Arbeitsplätze wegen die Autoindustrie gehätschelt wird, ist es für Bürgerinnen und Bürger kaum einsichtig, warum sie denn nun aufs Auto verzichten sollten: Zuende gedacht brähe dadurch ja die Volkswirtschaft zusammen. Vollends absurd werden ökologische Überlegungen, wenn man sieht, wie sich die Autohersteller aus aller Welt in den traditionell fahrradorientierten Ländern Asiens - vor allem China und Vietnam - einen erbitterten Wettbewerb liefern, um dort den Individualverkehr und die Umweltbelastung auf westliches Niveau zu heben. Diese Überlegungen zeigen, daß rein verkehrspolitische Maßnahmen mit Blick auf die Mobilität von Massen in und zwischen den Städten nicht greifen - es bedarf interdisziplinärer systemanalytischer Ansätze, die mit einer Höchstzahl von Variablen, auch mit Blick auf die nationalen Ökonomien und den internationalen Wettbewerb, im Feld von Wahrscheinlichkeiten operieren und in ihrer Differenziertheit attraktive alternative Szenarios entwickeln.

Später Nachsatz

Auch die Tagung, auf der dieser Vortrag gehalten wurde, zeigte es: Ingenieuren und Planern fällt das Loslassen schwer - von

liebgewordenen Vorstellungen und natürlich vom verführerischen Machbarkeitswahn, multifaktorielles Geschehen steuern und regeln zu können, sofern man nur das Computerdesign differenziert und ausgeklügelt genug wähle. Das ist der eine Pol. Der andere, auch er war im Vortrag angedeutet, pflegt das Konzept der »wohnbaren Stadt«, in der Fortbewegung sich ausschließlich zu Fuß, zu Fahrrad und per ÖPNV abspielt. Wie so oft kam es nicht zur Diskussion dieser beiden Extreme, wie es der Beitrag eigentlich intendiert hatte. Denn menschliches Verhalten ist nur in Ausnahmesituationen extrem, meist versuchen Männer und Frauen, sich mit möglichst geringen Reibungsverlusten durchzuwurschteln - das gilt zweifellos auch für den innerstädtischen Verkehr. Allerdings haben die Individuen heute beträchtlich mehr Auswahlmöglichkeiten als vor 150 Jahren, und worauf ihre Wahl fällt, welche Möglichkeiten sie kombinieren, ist nicht immer ökologisch korrekt und von Technikern kaum zu antizipieren.

Zur Untermauerung meines Ansatzes möchte ich deshalb auf einen ganz anderen öffentlich und in der Soziologie geführten Diskurs verweisen: auf die Diskussion um den Kommunitarismus, die Appelle an eine Erneuerung des Gemeinsinns. Skeptiker dieser Sicht halten die traditionellen Solidaritätsbestände der Gesellschaft für in solchem Maße erodiert, daß sie zunehmend das Bild sich gegenseitig an die Kehle fahrender Raubtiere heraufbeschwören, vor denen sich der »starke Staat« als (steuernder, regelnder, verrechtlichender) Dompteur zu bewähren habe. Von unterschiedlichen Ausgangspunkten her haben Ernst-Wolfgang Böckenförde (1995) und Helmut Dubiel (1995) darauf hingewiesen, daß der Verschleiß der moralischen Ressourcen eine Folge der entfalteten Marktwirtschaft, ihr letztlich inhärent ist. Diesem Verlust läßt sich weder mit einer Verpflichtung auf eben die - nun ökologisch gewendete - Moral noch mit staatlichem Rechtszwang begeg-

nen. Vielmehr dürfte - ich zitiere Dubiel - »zukünftig eine zentrale Aufgabe der Politik darin entstehen, die institutionellen und rechtlichen Regelungen in der Sozial-, der Gesundheits-, der Umweltpolitik daraufhin zu befragen, ob sie verantwortungsethisches und solidarisches Handeln von Bürgern ermutigen oder entmutigen.« (a.a.O., 731) Eine solche Sichtweise, daß Regelungen verantwortungsethisches und solidarisches Handeln von Bürgerinnen und Bürgern zu befördern haben, sich zu eigen zu machen, stünde, wenn Verkehr denn noch als Form der Kommunikation begriffen wird, zweifellos auch der Verkehrs- und Stadtplanung wohl an.

Anmerkungen

* Der Text stellt die leicht überarbeitete Fassung eines Vortrags dar, der im Rahmen des Workshops IV »Kommunikation und Verkehr: Zusammenhang und Wirkung - Raum und Stadt« am 22. September 1995 in Stuttgart an der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg gehalten wurde. In seiner Vortragsfassung liegt er im Arbeitsbericht der Akademie, Nr. 53 vom März 1996, gedruckt vor.

Literatur

- BACHLEITNER, GERHARD** (1993): Verkehrsberuhigung? Gründe zur Beunruhigung über die Ziele »ökologischer Stadtplanung«. Perspektiven 8, 24-29
- BÖCKENFÖRDE, ERNST-WOLFGANG** (1995): Erfolge und Grenzen der Aufklärung. Acht Thesen. Universitas 8, 720-726
- DUBIEL, HELMUT** (1995): Die Krise der liberalen Gesellschaft. Universitas 8, 727-733
- GEHMACHER, ERNST** (1994) : Stadtverkehr - Problem ohne Lösung? Ist die »Kombi-Stadt« mit multimodalem Verkehrssystem eine Utopie? Perspektiven 9, 12-13
- GEIGER, GABRIELE & STEIERWALD, MARCUS** (1992): Benutzerfreundliche Parkgaragen. Expertise, erstellt im Auftrag der Landeshauptstadt München
- KLOTZ, ARNOLD & SWOBODA, HANNES** (1993): Von alten Plätzen und neuen Orten. Perspektiven 8, 15-17
- REICHHOLF, JOSEF H.** (1992): Erfolgsprinzip Fortbewegung. Die Evolution des Laufens, Fliegens, Schwimmens und Grabens. München: Deutscher Taschenbuch Verlag
- SCHMIDT, LILO** (1995): Mobilität als verantwortliches Handeln? Perspektiven 3, 8-14
- SIEMONS, MARK** (1995): Subkultur der Sprachlosen. Was die Automobilausstellung so pflegt. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 15.9.1995, S. 39