

Ich habe oft gesagt, daß alles Unglück der Menschen einem entstammt, nämlich, daß sie unfähig sind, in Ruhe allein in ihrem Zimmer bleiben zu können.

Blaise Pascal

Gespaltene Mobilität

Das Datum, mit dem wir gemeinhin die nachhaltige Erschütterung des modernen Fortschrittsglaubens assoziieren, war nicht eine Umweltkatastrophe à la Tschernobyl oder Basel, sondern die *Ölkrise* im Spätherbst 1973, in der sich die wachstumsgewöhnte Weltwirtschaft als überraschend verletzlich erwies. Die unmittelbaren Folgen der Ölkrise bekamen die Bundesbürger durch die vorübergehende, auf wenige Sonntage begrenzte *Einschränkung der Mobilität* zu spüren: Es wurde niemand gefährdet, es gab keine Verseuchung oder Kontaminierung, sondern die Leute waren aufgrund des Versuchs arabischer Länder, die Erdölproduktion als politische Waffe einzusetzen, und dem dadurch verursachten Erdölman gel in Mitteleuropa von etwas abgeschnitten, das sich in der Rückschau nach Bhopal und dem Challenger-Debakel, nach Seveso und Harrisburg als geradezu lächerlich unbedeutend ausnimmt: Sie konnten nicht den üblichen Sonntagsausflug im eigenen Kraftfahrzeug unternehmen, sondern mußten sich mit einem Spaziergang begnügen, das – damals – noch nicht wiederentdeckte Fahrrad hervorholen oder sich der Mühe unterziehen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Gähnende Leere herrschte dort, wo sonst die höchsten Verkehrsfrequenzen der Woche gemessen wurden.

Das automobile Selbstbewußtsein hat sich behauptet

Daß die damalige Störaktion der erdölexportierenden Länder als so einschneidend empfunden wurde, war kein Zufall: Nichts entspricht dem Lebensgefühl der Menschen in den Industrieländern so wie die ihnen durch den heutigen Individualverkehr eröffnete Möglichkeit, sich weitestgehend unabhängig von äußeren Einflüssen wie Wetter und Tageszeit und ohne an Fahrpläne kollektiver Verkehrsmittel gebunden zu sein, frei „selbst“ bewegen zu können, und das in Geschwindigkeiten, deren oberste Grenze nicht der erreichte technische Standard festlegt,

sondern allenfalls der Preis bzw. die Verträglichkeit mit dem übrigen Verkehr. Selbst wenn das Automobil schon wegen der mit ihm gegebenen Umwelt- und Unfall-Gefährdungen heute nicht mehr ganz so unschuldig dasteht und angesichts neuer Dimensionen von Mobilität eher zu einem Fortbewegungsmittel neben anderen redimensioniert ist, als *Symbol individueller Freiheit* dürfte es seinen praktischen Nutzen noch an Bedeutung übertreffen.

Der Schock von 1973 saß zwar tief – aber auch nicht so tief, daß er Einstellungsänderungen in Sachen Mobilität bewirkt hätte. Seitdem ist es zwar zu einer erheblichen Sensibilisierung in bezug auf die Umweltverträglichkeit des Individualverkehrs gekommen, ein wahrer Innovationsschub zugunsten der Umwelt wurde ausgelöst – aber inzwischen fährt es sich mit geregelter Katalysator offenbar mit wieder besserem Gewissen. Man zeigt wieder auto-mobiles Selbstbewußtsein – in der Schweiz bildete sich gar eine eigene „Autopartei“, um sich endlich gegen all die auto- und damit fortschrittsfeindlichen Miesepeter zur Wehr zu setzen. Von der Perspektive, daß Zuwächse an Mobilität möglicherweise eines Tages geringer ausfallen oder ausbleiben könnten, scheint man weiter denn je entfernt zu sein. Während viele technologische Spitzenprodukte von den Atomanlagen bis zu Raumfahrt und moderner Medizin keineswegs mehr den uneingeschränkten Enthusiasmus breiter Teile der Bevölkerung hervorrufen, erfreuen sich neueste Entwicklungen auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, etwa die Hochgeschwindigkeitszüge oder – mit erheblichen Anfangsschwierigkeiten – die Überschalljets, eines großen Zuspruchs: Nicht nur beim Auto, die Welt des Fortschrittsoptimismus scheint im Verkehrswesen insgesamt noch in Ordnung zu sein.

Die Prognosen bestätigen den Trend: Die weitere Verkehrsentwicklung zeigt nach oben. Die Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik werden nach Schätzungen bis zum Jahre 2000 um fast 200 Milliarden Personenkilometer steigen – gegenüber einem Stand im Jahre 1980 von

rund 580 Milliarden. Zum Wachstumsmotor werden vor allem *Freizeit und Urlaub*. Dabei hat sich der Prozentsatz der Bundesbürger und Bürger Westberlins, die jährlich mindestens eine Reise unternehmen, seit Mitte der 50er Jahre bereits mehr als verdoppelt und liegt heute um die 65 Prozent; immerhin 8 Prozent davon kommen pro Jahr sogar auf zwei, drei oder mehr Reisen. Im Steigen begriffen ist vor allem der Anteil der Kurzreisen. Die größten Zuwachsraten werden weiter im Individualverkehr liegen – im öffentlichen Verkehr wird es Steigerungsraten nur beim Flugverkehr, in geringerem Maß auch beim Personenverkehr der Bahn geben. Das Fluggastaufkommen auf bundesdeutschen Flughäfen soll sich bis zur Jahrhundertwende glatt verdoppeln. Im selben Zeitraum wird die Zahl der Personenkraftwagen in der Bundesrepublik von heute rund 400 pro tausend Einwohner auf rund 520 steigen.

Richtmarken lassen sich schwer finden

Eine insgesamt ständig zunehmende Verkehrsmobilität scheint ein mindestens ebenso eisernes Gesetz zivilisatorischer Entwicklung zu sein wie die tarifvertraglich garantierten Zuwächse bei Löhnen und Gehältern oder die Arbeitszeitverkürzung. Nach den umweltschädigenden Einflüssen wird inzwischen schon genauer gefragt, auch nach der Verunreinigung der Luft durch Abgase, nach der Verbauung natürlichen Raums zu Verkehrszwecken, aber weniger danach, inwieweit eine wie selbstverständlich ansteigende äußere Beweglichkeit sich vielleicht nachteilig auf Lebensweise und Verhalten der Menschen auswirkt: ob das, was zunächst mehr Freiheit verheißt und auch bringt, sich seinerseits nicht auch als ein subtiles neues *Zwangssystem* erweisen könnte; ob wir möglicherweise nur deshalb so unbesehen die Zunahme an Mobilität mit Fortschritt assoziieren, weil wir das Bewußtsein eingebüßt haben, daß Mobilität mehr ist als die technisch herstellbare Möglichkeit, eine Strecke in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen.

Die moderne Verkehrsmobilität im Zeitalter des „Alptrauams Auto“ – so der Titel einer Fotoausstellung, die in Freiburg stattfand – ist jedenfalls längst nicht mehr dazu angetan, wirkliche Freiheit zu verheißen. Verkehrsmobilität scheint längst den Punkt verlassen zu haben, wo sie elementare Bedürfnisse zu befriedigen in der Lage ist – sie schafft sich selbst neue Bedürfnisse nach Mobilität: Je schneller und preiswerter die Verbindungen, desto größer auch die Zahl der potentiellen Verkehrsteilnehmer, auf die das Angebot attraktiv wirkt. Die durch Urlaub und Erholung bedingten Ortswechsel werden immer häufiger und – sieht man einmal von Formen des Langzeittourismus vor allem älterer und vermögenderer Bevölkerungsschichten ab – auch kürzer. Die Distanzen, die es auch für einen insgesamt kurzen Aufenthalt nach Ansicht vieler zu fahren lohnt, werden immer länger. Die Zahl der Pendler in die und zwischen den Städten und Ballungsräumen steigt in dem Maß, wie Verkehrsbe-

dingungen bestehen, die Fahrten unterhalb einer als für das tägliche Pendeln erträglichen Zeitschwelle sinnvoll erscheinen lassen. Die Orte, an denen man arbeitet, an denen man wohnt und an denen man sich erholt, treten immer weiter auseinander – wegen der neuen Mobilitätsmöglichkeiten. Dies erfordert seinerseits wiederum neue Mobilitätskapazitäten, um die wachsenden Entfernungen zu überwinden. Es wird immer weiter für immer unwesentlichere Zwecke gefahren – das Gefühl für einen Zusammenhang von Nutzen und Aufwand schwindet. Das Räderwerk dreht sich immer schneller: Im Kern bleibt die Erfahrung einer zum *Wert an sich* gewordenen Beschleunigung und Geschwindigkeit zurück ... der Grenznutzen dürfte längst im Minusbereich liegen.

Andererseits: Eine quasi-natürliche Mobilität, und sei es eine noch so sehr nach den Möglichkeiten und Erfordernissen eines jeweiligen Ortes und einer jeweiligen Zeit austarierte, an der man sich als Richtmarke orientieren könnte, gibt es nicht. Dennoch wird die Frage dringlich, wo unter den jeweils herrschenden Bedingungen nicht nur ein *Zuwenig*, sondern auch ein *Zuwiel an Mobilität* liegen könnte, um sich so den unablässig steigenden individuellen Bedürfnissen nach mehr Mobilität nicht widerstandslos zu ergeben und zielstrebig, aber letztlich perspektivlos die Mobilitätskapazitäten immer weiter zu steigern. Zugleich bleibt – dennoch – niemandem die Ungewißheit erspart, ob seine mobilitätskritische Haltung nicht vielleicht doch eher Ausdruck eines unbewältigten Umgangs mit einer sich rapide verändernden Gegenwart ist – ähnlich den Bürgern des 19. Jahrhunderts, die einen Kulturschock erlitten, als sie sich mit der Vorstellung vertraut machen mußten, der menschliche Organismus könnte mit Geschwindigkeiten von 30 oder 50 Kilometern pro Stunde zurechtkommen: Was der eine als unerträgliche Hektik und Unstetigkeit erfährt, braucht ein anderer möglicherweise als Lebenselixier, ohne das ihn Langeweile und Niedergeschlagenheit befallen.

Mobil auf den Straßen, unmobil in den Köpfen?

Es ist ja nicht nur die Mobilität als solche geschichtlichem Wandel unterworfen, sondern auch das Verhältnis der Menschen zur Mobilität als einem Wert, und insofern darf auch unser Verhältnis zu ihr als grundsätzlich *überholbar* gelten: Die Bewohner nordamerikanischer Home-mobils sind vielleicht eine extreme Ausgeburt des neuzeitlichen Mobilitätsbedürfnisses; sie werden als Exoten betrachtet, sie stehen aber dennoch nicht als marginalisiert da. Das Wort für die unstete und aus Not mobile Volksmasse der mittelalterlichen Gesellschaft, „*vulgus mobile*“, der spätere „*Mob*“, kennzeichnet demgegenüber eine ausgesprochene gesellschaftliche Außenseiterrolle. Beweglichkeit hatte in diesem Kontext wohl eher den Charakter des *Fluchs* als den einer zivilisatorischen Errungenschaft. Die bürgerliche Kultur verlegte Mobilität vor allem in das Lebensalter der Heranwach-

senden: Die sogenannten „Lehr- und Wanderjahre“ boten seinerzeit das unumgängliche Maß an Beweglichkeit und Unstetigkeit, um neue Erfahrungen machen zu können, den Horizont über das bereits Bekannte hinaus zu weiten.

Letzteres kann man von dem modernen Mobilitätsstreben – soweit es über das Verkehrsmittel hinausgeht – nicht mehr ohne weiteres sagen: Man fährt zwar viel – aber erfährt man auch etwas? Will man überhaupt etwas erfahren? „Wer etwas erfahren will, muß herausgehen aus dem heimlich häuslichen Wohnen im Gewohnten, aus der Sicherheit konventionell angestammter Denkhäuser und fester Burgen, die den Schutz des rundum Abgeschlossenen verbürgen. Beides bleibt zurück, bricht man ins Unbekannte auf, ins Unterwegssein, von dem das Nicht-mehr der Vergangenheit feststeht, während das Noch-nicht der Zukunft in unbestimmter Ferne liegt. Sich auf Fahrt begeben heißt die Fahrnisse gewärtigen, die das Wortfeld erschließt“ (Hermann Timm).

Nimmt man dieses Erfahrungsverständnis zum Standard, dann dürfte der moderne Tourist mit seiner Verkehrsmobilität sich als weit weniger mobil erweisen. Das moderne Reisen hat die Überraschung abgeschafft, indem es die Reise zum Konsumartikel machte. Wenn das gekaufte Produkt nicht so ausfällt, wie die Kataloge es verheißen, klagt man wegen entgangener Freuden – die zumeist aus Dienstleistungen bestehen – sein Geld zurück. Noch in ihrer vermeintlichen Andersartigkeit ist die moderne Reise Spiegelbild des Alltags, vor dem Reisende fliehen: Die Motoren sind zwar stark, die Straßen gut, die Flug- und Fährverbindungen schnell – aber wie wenig mobil geht es mitunter in den Köpfen zu! Man ist nur insofern mobil, als Mobilität reduziert wird auf *äußere Beweglichkeit*. Vielleicht können wir überhaupt nur so mobil sein, weil wir uns in unseren Bedürfnissen so unbeweglich verhalten, beides wäre möglicherweise eine Überforderung. Sind wir also gar nicht so mobil, für wie wir uns immer halten?

Schon die Geschichte läßt annehmen, daß Mobilität mehr beinhaltet als nur die statistische Erfassung von immer mehr Verkehrsbewegungen oder die Fertigkeit, sich mit einem modernen Personenkraftwagen auf eigens dafür bestimmten Straßen und Bahnen fortzubewegen. Was sagt die statistisch erfaßbare Verkehrsleistung in Personenkilometern oder das Verkehrsaufkommen in Personenzahlen schon über die *Qualität der Mobilität* aus? Zeitalter, die nach unseren heutigen Kriterien als entschieden weniger mobil gelten, hatten in gewissem Sinn mehr Mobilität zu bieten als unseres: Der wegen des niedrigen Dollarkurses günstige Amerikaflug anno 1988 schlägt verkehrstatistisch genauso zu Buche wie eine Auswanderung von Europa nach Amerika im 19. Jahrhundert. Aber wem, dem Auswanderer oder dem Touristen, wird mehr Mobilität abverlangt? Oder wer ist mobiler: der Student, der heutzutage Woche für Woche am frühen Freitagnachmittag seine Sachen packt und über ein gut ausgebautes Autobahnnetz drei Stunden

lang zu Eltern und Freundin fährt, um am Montagmorgen wieder auf demselben Weg an den Hochschulort zurückzukehren, oder der Student noch der 60er Jahre, der sich nur von Zeit zu Zeit am Wohnort der Eltern und Bekannten sehen ließ, ansonsten aber für die Zeit des Studiums sich in den ihm zugänglichen Milieus am Hochschulort sein Leben einrichtete?

Die aktuelle Situation ist doch die: Extremen Mobilitätsmöglichkeiten scheinen durchwegs *starke Bedürfnisse nach emotionaler Beheimatung und materieller Absicherung* gegenüberzustehen. Man fliegt für einen Badeurlaub auf die andere Erdhalbkugel – aber die Zahl der Studenten, die ein Auslandsstudium absolvieren, läßt zu wünschen übrig. Man nimmt tägliche Fahrten zum Arbeitsplatz von erheblicher Länge in Kauf, aber zugleich sind Arbeitnehmer offenbar nur schwer dazu zu bewegen, dem wirtschaftlichen Gefälle innerhalb der Bundesrepublik folgend, in südlichen Bundesländern Stellen anzutreten. Unter dem Stichwort „Wertewandel“ vermerken Umfragen, daß Arbeitnehmer sich z. T. trotz Aufstiegschancen und materieller Besserstellung weniger bereit zeigen, Unannehmlichkeiten, und als solche wird auch eine bestimmte Mobilität – etwa der Wohnortwechsel – verstanden, in Kauf zu nehmen. Auch wer letzteres für nachahmenswerte Verweigerung gegenüber allzuviel Karrieredenken und Selbstbescheidung gegenüber dem lockenden materiellen Zugewinn hält, kann nicht übersehen: Wir zeigen uns dort mobil, wo es uns wenig abverlangt. Für eine Mobilitätsbereitschaft, die über bloße Verkehrsmobilität hinausgeht, fehlt möglicherweise die nötige Mangelenerfahrung, die Menschen aller Zeiten immer wieder zu erheblichen Mobilitätsanstrengungen getrieben hat.

Verkehrsmobilität muß geistig eingeholt werden

Die moderne Technologieentwicklung hat dem Menschen Mobilitätsmöglichkeiten an die Hand gegeben, mit denen dieser wohl erst noch lernen muß, angemessen umzugehen. Ökonomisch denkende Pragmatiker mögen der Ansicht sein, ein anderer Umgang mit der Mobilität würde sich erst über einen höheren *Preis* einstellen, der für die Mobilität zu zahlen ist. So unverzichtbar der Weg des materiellen Zwangs letztlich sein mag – ohne die vernunftgeleitete Einsicht dürfte er zu kurz greifen. Es braucht ein Bewußtsein dafür, daß Verkehrs-Mobilität sich sinnvoll in die individuellen und gemeinschaftlichen Lebensbezüge einfügen muß, um nicht zerstörerisch zu wirken. Die ständig steigende Verkehrsmobilität muß geistig eingeholt werden von einer den gesamten Menschen prägenden Mobilität der Kommunikation, des Sozialverhaltens, der Bildung. Wo dies nicht gelingt oder nicht geschieht, erwecken Zeitgenossen nicht selten den Eindruck, als seien bei aller erreichten Mobilität – wie es eine Geschichte sagt – „ihre Seelen noch nicht nachgekommen“.

Klaus Nientiedt