



Idealtypen der Mobilität von morgen: ein Analysebild

**Autor:
Jörg Beckmann**

Mobilitätsakademie
Maulbeerstrasse 10
CH-3001 Bern

www.mobilityacademy.ch

Vorwort

Neben ihrem Auftrag, eine Fort- und Weiterbildungseinrichtung für die Verkehrsschaffenden in der Schweiz und darüberhinaus zu bieten, ist die Mobilitätsakademie auch eine Denkfabrik in Sachen „Zukunft der Mobilität“. Dieser Anspruch wird umgesetzt indem sie im regelmässigen Abstand Beiträge veröffentlicht, welche sich mit den Chancen und Risiken der Mobilität von morgen auseinandersetzen.

Mit diesen Publikationen legt die Mobilitätsakademie den Grundstein zur Erfüllung ihres Auftrages, eine Plattform für den zukunftsorientierten Mobilitätsdiskurs zu bieten. Sie möchte mit ihrem Wirken einen wissenschaftlichen Beitrag zur langfristigen Risikovermeidung im Verkehr leisten. Als Denkfabrik unternimmt die Mobilitätsakademie den Versuch, gegenwärtige Trends und Entwicklungen besser zu verstehen und sie damit zur Grundlage künftigen Mobilitätshandelns zu machen. Durch eine konsequente Betrachtung zukunftsweisender Techniken und Politiken wird hier das Ziel der Entwicklung und Förderung neuer Mobilitätsmärkte verfolgt. Die Mobilitätsakademie sucht und unterstützt insbesondere jene Ansätze zum besseren Mobilitätshandeln, die nicht nur durch ordnungspolitische Eingriffe forciert werden, sondern ihre kreative Kraft durch ein intelligentes Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage entfalten.

Im Zentrum der Vision der Mobilitätsakademie steht das verantwortlich handelnde Individuum. Alle Verkehrsakteure sind aufgerufen Mobilität besser zu gestalten und verkehrliche Grossrisiken vermeiden zu helfen. Dieser partizipative Ansatz setzt einen eindeutigen Gestaltungswillen der Designer unseres Verkehrssystems voraus. Nur wenn der Experte die Voraussetzungen für eine bessere Mobilität schafft, kann der Nutzer diese mit seinem Nachfrageverhalten auch realisieren.

1. Einleitung

Mit dieser Publikation der Mobilitätsakademie wird das Ziel verfolgt, in Form einer anschaulichen Darstellung einen Ausschnitt gegenwärtiger und künftiger Mobilitäten zu präsentieren. Erfasst werden dabei weniger quantitative Entwicklungen im Verkehrsbereich sondern qualitative Phänomene, welche den politischen, planerischen und unternehmerischen Entscheidungsträgern helfen können, ihr zukunftsorientiertes Handeln auf eine bessere Informationsgrundlage zu stellen.

Ausgehend von diesem Ziel, besticht die Publikation dann auch nicht in erster Linie durch ihren wissenschaftlichen Anspruch. Hier wird keine Metaanalyse des Forschungsstandes der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung mit umfassenden Querverweisen auf die Arbeiten anderer Autoren geboten. Auch werden hier nicht die zentralen Instrumente und Methoden der Verkehrsforschung von der Nutzer- und Expertenbefragung bis hin zur Modellierung von Verkehren zur Besprechung und Anwendung gebracht. Die Publikation beitet keine Grundlagenforschung und erhebt auch nicht den Anspruch einen detaillierten Handlungsplan für die Entscheidungsträger im Verkehrssektor zu bieten.

Was diese Schrift leisten möchte, ist einen Beitrag zum besseren Verständnis von Mobilität und Verkehr zu bieten. Durch eine undogmatische Herangehensweise will die Publikation die Diskussion um eine bessere Mobilität neu entfachen. Es geht hierbei nicht um die Kultivierung einer bestimmte Verkehrsideologie oder gar der Befeuerung der Glaubenskriege zwischen den Fundamentalisten in den Lagern des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs. Hier wird weder Auto- noch Bahnpolitik gemacht, sondern für ein besseres Mobilitätsverständnis und letztlich auch für eine bessere Mobilität geworben.

Bessere Mobilität für moderne Gesellschaften basiert auf einem demokratischen Gleichgewicht aus der Maximierung der Verkehrschancen für Personen, Güter und Daten auf der einen Seite und der Minimierung der Verkehrsriskiken für die sozialen, ökologischen und ökonomischen Subsysteme dieser Gesellschaften auf der anderen Seite. Zwar sollte jeder Verkehrsschaffende in erster Linie für sich und in seinem Bereich versuchen, ein solches Gleichgewicht herzustellen. Doch sobald jeder seinen eigenen „Verkehrsgarten“ bestellt hat, gilt es, in einem Mobilitätsverbund aller Verkehrsträger jene Synergien freizusetzen, die es für eine langfristige und dauerhafte Verbesserung der Mobilität braucht. Wer heute nur einen bestimmten Verkehrsträger als allheilendes Universalverkehrsmittel einfordert, ist noch nicht in der multimobilen Multioptionsgesellschaft angekommen und läuft Gefahr in seiner Eindimensionalität das Flugzeug, den Zug, das Auto, das Fahrrad oder den Schuh endgültig zu verpassen.

Um die Vielfältigkeit der Mobilität in der Multioptionsgesellschaft möglichst facettenreich abzubilden, wird im Folgenden anhand von 4 Idealtypischen Mobilitätsformen – der Hyper-, Retro, Pseudo- und Multimobilität gezeigt, wie weit sich das Verkehrshandeln auf allen Ebenen von einem ausschliesslich mobilitätswerkeugdeteterminierten Denken lösen muss, um den künftigen Mobilitätsbedürfnissen besser gerecht zu werden. Damit liefert die Schrift Ansätze einer „mobilitätphilosophischen“ Grundlage für ein integriertes Verkehrssystem, welches durch intermodale Angebote die Vorteile einzelner Verkehrsträger besser zu nutzen weiss, die Mobilitätsansprüche seiner Nutzer besser bedient und die mit dem Verkehr verbundenen Risiken für Mensch, Natur und Ökonomie besser minimieren kann. Die vier hier vorgestellten Bindestrichmobilitäten markieren so den Weg des gesamten Verkehrssystems in Richtung einer synmobilen Gesellschaft, die zwar nicht frei ist von den nicht-intendierten

Nebenfolgen der Mobilität, aber deutlich besser und damit nachhaltiger mit ihnen umzugehen weiss als die gegenwärtige.

Dem Analysebild einer symmobilen Gesellschaft in dieser Schrift, werden in den ersten Monaten des Jahres 2009, zwei weitere „Bilder“, inform zweier weiterer Schriften folgen: ein Zukunftsbild und ein Leitbild. Das Zukunftsbild versucht dabei die Charakteristiken und Entwicklungspfad eines künftigen, besseren Verkehrssystems zu erfassen. Das Leitbild skizziert für die Verkehrsschaffenden auf den unterschiedlichen Handlungsebenen jene Schritte, die es braucht, um von einem traditionellen, in „Mobilitätswerkzeugschubladen“ verankerten Denken, zu einem reflexiven, bedürfnisorientierten Mobilitätshandeln zu gelangen. Die Inhalte dieses „Tryptichons“ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im **Analysebild** werden vier „Bindestrichmobilitäten“ – Hypermobilität, Pseudomobilität, Retromobilität und Multimobilität – vorgestellt und zu zwei Megatrends der gegenwärtigen Mobilitätsentwicklung in Beziehung gesetzt: die zunehmenden Ästhetisierung der Mobilität auf der einen Seite und die Reflexivität moderner Mobilitäten auf der anderen Seite.
- Das **Zukunftsbild** illustriert dann eine symmobile künftige Gesellschaft in der die zuvor beschriebenen Bindestrichmobilitäten eine Art friedliche Koexistenz pflegen. Während im Analysebild zwei endogene Trends den Ausgangspunkt der Betrachtungen bieten, kommen beim Zukunftsbild eine Reihe exogener Trends zum Tragen, also jene gesellschaftlichen Trends, die quasi von Aussen auf die Mobilität wirken.
- Das **Leitbild** bietet abschliessend eine Ideenskizze für reflexives Mobilitätshandeln, um von der Gegenwart in die Zukunft zu gelangen. Es rückt zudem die Antiheldin der mobilen Moderne - die Immobilität – stärker ins Zentrum der Betrachtung. Die Frage, die sich hier stellt, ist wie planen wir für eine hochbeschleunigte Welt in der Alltagsimmobilität für viele zum Luxus und Mobilität für vielleicht ebensoviele zur Utopie geworden ist.

2. Das Analysebild: Mobilität von heute auf morgen

Wer ist der mobile Mensch von morgen? Diese Frage stellen Verkehrsforscher, -planer, -politiker und -anbieter fast jeden Tag aufs Neue. Sie erhoffen sich von einer Antwort, Rückschlüsse auf die Eigenschaften des bewegten Menschens der Zukunft. Das Wissen um diese Eigenschaften soll die Planung des künftigen Verkehrssystems, die Strukturierung des Raumes und das Angebot neuer Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen helfen. Doch genau wie bei jedem Blick über die Gegenwart hinaus, eröffnet sich auch im Falle der Mobilität dem Betrachter ein Zukunftsbild, welches ein hohes Mass an Unschärfe aufweist und je weiter in die Zukunft geschaut werden soll, desto unschärfer wird das Bild des bewegten Menschens.

Prognosen, Szenarien und Visionen können den Fragenden helfen, die Möglichkeitsräume der Mobilität von morgen besser zu beschreiben. Je nach Wahl des Instruments und des Einsatzes der zur Verfügung stehenden Mittel, lassen sich verkehrliche Zukunftsbilder entwickeln, welche den Planern und Politikern bei ihren Entscheidungen als Inspiration zur Seite stehen.

Grundsätzlich aber lassen sich zwei Arten der Zukunftsbetrachtung in der Verkehrswissenschaft finden: das Forecasting und das Backcasting. Das Forecasting zeichnet sich in erster Linie durch die Extrapolation bestehender Entwicklungen aus. Trendveränderungen oder auch sogenannte „Wild Cards“, also singuläre Ereignisse mit weitreichenden Einflüssen, werden bei diesem Vorgehen nicht erfasst. Das Forecasting ist in den letzten Jahren insbesondere dank des computergestützten Verkehrsmodellings zu einer festen Grösse innerhalb des Methodenapparates der wissensbasierten Verkehrspolitik geworden. Doch auch das Backcasting erfreut sich einer wachsenden Beliebtheit bei den verkehrspolitischen Entscheidungsträgern auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene. Mittels von Szenarien können hier unterschiedliche „Wunschzukünfte“ qualitativ und quantitativ beschrieben werden sowie die Instrumente und Massnahmen aufgezeigt werden, die es braucht, um von der Gegenwart in die entsprechende Zukunft zu gelangen. Zusammengefasst lassen sich die beiden Methoden folgendermassen darstellen:

Abbildung: Forecasting und Backcasting

Ebene	Forecasting	Backcasting
Philosophie	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Rechtfertigung • Kausalketten/Determinismus 	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Entdeckung • Kausalitäten/Intentionen
Perspektive	<ul style="list-style-type: none"> • Dominate Trends • Wahrscheinlichkeiten • Marginale Veränderungen • Trendanpassungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Problemlösungsbedarf • “Wunschzukunft” • “Faktor Mensch” • Wahlfreiheiten • Strategische Entscheidungen
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Extrapolation • Bestimmung von Elastizitäten 	<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung von Zukünften • Analyse der Konditionen
Methode	<ul style="list-style-type: none"> • Ökonometrische Modelle • Mathematische Algorithmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Partielle Extrapolationen • Normative/dynamische Modelle • Delphi/Expertbefragung

Ganz klar, die mobilitätsbezogene Zukunftsforschung ist keine exakte Wissenschaft und wird es auch selbst mit neuen computergestützten Verkehrs(prognose)modellen nicht werden. Die Zukunft der Mobilität ist nicht in Stein gehauen, sie liegt vielmehr in unseren Händen. Trotz der begrenzten Vorhersagemöglichkeiten lohnt es sich für die Verkehrsschaffenden, egal ob hinterm Volant oder in den Ausschüssen der Parlamente, auf die möglichen Zukünfte der Mobilität zu schauen. Durch eine differenzierte Betrachtung von gegenwärtigen sozialen, ökonomischen, ökologischen, kulturellen, demographischen und technologischen Trends eröffnen sich verkehrspolitische Möglichkeitsräume. Auch können wir uns vor dem Hintergrund bestehender Trends einen Idealzustand für die künftige Mobilität denken. Ist die künftige Idealmobilität erst einmal beschrieben, können wir dann mittels des sogenannten Backcastings die planerischen Weichenstellungen benennen, die es braucht, um mit dem Verkehr dahinzukommen, wo wir in 10, 20 oder 30 Jahren sein wollen.

Oft reicht es schon aus, etwas genauer auf die Gegenwart und Vergangenheit zu schauen. Auch hier gibt es im Übrigen bei der Betrachtung des mobilen Menschen noch genügend Interpretationsspielraum und daher hinreichend Anlass für Diskussionen.

Gleichwohl, der Versuch, einmal das zu beschreiben, was uns heute bewegt, kann schon einen Eindruck davon vermitteln, wohin die Reise gehen könnte. Wichtig erscheint dabei die wesentlichen Aspekte der gegenwärtigen Mobilitätsentwicklung stärker in den Vordergrund zu rücken, denn die wesentlichen Trends der Mobilität von heute sind die Treiber der Mobilität von morgen.

Doch auch damit werden wir nicht zwingend einen Mobilitätskonsens erreichen, denn je nach Disziplin, Wertesystem, Branche oder Partei werden unterschiedliche Trends als massgeblich erachtet und dementsprechend hinsichtlich ihres Einflusses auf die Zukunft der Mobilität bewertet. Zukunftsbilder der Mobilität werden damit oftmals eher zu Glaubensbekenntnissen. Auch der weiche Methodenapparat der Zukunftsforschung kann aus diesen Er- oder Bekenntnissen keine harten Fakten machen.

Aus der „bunten Palette“ möglicher Trends, welche die Mobilität beeinflussen können, gewinnt also je nach Betrachter und Situation mal der eine, mal der andere Trend ein Mehr an Bedeutung. Der Ingenieur schwört auf die verändernde Kraft der Technik, der Ökonom auf die Kosten des Verkehrs als Einflussgrösse der Mobilität und der Soziologe auf die, sich im stetigen Wandel befindenden sozialen Subsysteme wie beispielsweise Arbeit und Freizeit. Der Raumplaner verweist auf Sub-Urbanisierungsprozesse und der Politologe auf Globalisierungsprozesse mit ihrer Bedeutung für politische Weichenstellungen auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene.

An dieser Stelle soll nun die Diskussion um die einflussreichsten Trends in der Mobilitätsentwicklung eröffnet werden, in dem zwei dieser Trends erstens vorgestellt und zweitens auf die Mobilitätsentwicklung übertragen werden. Dabei entstehen vier Idealtypen des heutigen mobilen Menschen, welche im Nachfolgenden genauer beschrieben werden.

2.1 Von der Entstehung zur Vermeidung von Mobilitätsrisiken

Vor nicht allzu langer Zeit liess die Kultsendung „5th Gear“ in Grossbritannien zwei Autos mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 130km/h ineinander fahren. Das eine war ein schwerer alter Volvo aus den frühen 90er Jahren, das andere der Kleinwagen Modus von Renault. Auf den ersten Blick schien der Ausgang dieses ungleichen Crash-Tests klar: Der Volvo als Inbegriff automobiler Sicherheit wird dem kleinen Baguette aus Frankreich schon zeigen wo die Grenzen seiner Knautschzone sind. Doch es kam anders: während die Renault-Dummies scheinbar ohne Kratzer bereit für den nächsten Test waren, mussten jene aus dem Volvo ersteinmal zur Runderneuerung. Die Lehre aus diesem ungleichen Test: kleiner, leichter und sauberer ist oft auch sicherer.

Vorsprung durch Technik

Der Crash-Test verdeutlicht sehr anschaulich, wie insbesondere das Automobil als Hauptverkehrsmittel in den vergangenen Jahrzehnten mit dem von ihm produzierten Risiken umgegangen ist. Wie kaum eine andere Zunft haben es die Fahrzeugingenieure geschafft, den technologischen Fortschritt für die Minimierung der automobilen Risiken zu nutzen. Bei

der Insassensicherheit ist das am deutlichsten geworden, denn gerade in diesem Bereich haben Anbieter und Nachfrager am gleichen Strand gezogen. Sicherheit war sowohl fürs Geschäft der Hersteller gut, als auch für die Gesundheit der Käufer. Verbraucherschutz traf auf Gewinnerwartung.

Wie wichtig die Minimierung der Sicherheitsrisiken mittlerweile für die Automobilhersteller geworden ist, zeigen dann auch die Visionen der Forschungsabteilungen der Hersteller. Bei Volvo, wo Sicherheit schon seit vielen Jahren wichtiger Bestandteil des Brands ist, spricht man mittlerweile davon, das in Schweden ab 2020 niemand mehr in einem Volvo tödlich verunfallen soll. Beflügelt werden solche Ambitionen nicht zuletzt auch von Verbraucherschutzorganisationen wie EuroNCAP, welche mit ihren Rankings zum Insassenschutz, Kindersicherheit und Fussgängerschutz das Rennen um das sicherste Auto massgeblich mit vorangetrieben haben. Ab Ende 2008 passt EuroNCAP nun auch sein Testprotokoll den neuesten Entwicklungen an und wird in Zukunft nur noch ein einheitliches Ranking veröffentlichen, unter dem Insassen-, Kinder- und Fussgängerschutz zusammengefasst werden. Diese Entwicklung wird die Hersteller in den kommenden Jahren zu noch grösseren Leistungen anspornen, insbesondere beim Fussgängerschutz, welcher in den vergangenen Jahren nicht unbedingt höchste Priorität bei den Ingenieuren genoss.

Beim Umweltschutz, dem anderen grossen Bereich, in dem sich die Risiken der Automobilität niederschlagen, ist die Symbiose aus bewusstem Konsum und verantwortungsvoller Produktion allerdings erst jetzt an einem Punkt angelangt, an dem Quantensprünge in Sachen Nachhaltigkeit realisiert werden können. Anders als bei der Sicherheit brauchte es in diesem Bereich zusätzliche Treiber, wie beispielsweise den explodierenden Ölpreis oder legislative Entscheidungen wie jene der Europäischen Union, einen Grenzwert für CO₂-Emissionen bei Neufahrzeugen festzulegen. Wenn die Entscheidungsfindung auf europäischer Ebene so verläuft wie von der Europäischen Kommission vorgeschlagen, wird in Europa der Flottenaustausch bei Neufahrzeugen ab 2012 bei 130 g/km liegen. Schon heute motiviert dieses Ziel auch die Premiumhersteller wie beispielsweise BMW ihren Flottenverbrauch zu reduzieren. BMW hat es laut dem Europäischen Verband für Umwelt und Verkehr geschafft, 2007 gegenüber dem Vorjahr seine CO₂-Emissionen um 7% zu senken.

Als Folge des siegreichen Einzugs von Umwelt- und Sicherheitstechnik in den Bereich des Fahrzeugbaus ist das einzelne Auto immer besser geworden und ist in der Lage einen Grossteil seiner nicht-intendierten Nebenfolgen selber in den Griff zu bekommen. Das Auto ist von einer Risikotechnologie zu einer Risikomanagementtechnik geworden. Es ist heute selbstkritischer im Umgang mit den eigenen Gefahren.

Um diesen Wandel am anschaulichsten zu beschreiben, bedient man sich am besten des Begriffs der „Rennreiselimousine“. Um die Autokonfiguration am Ende des 20. Jahrhunderts in einem eingänglichen Konzept zu fassen, hatten Verkehrssoziologen am Wissenschaftszentrum in Berlin in den 90er Jahren den Begriff der Rennreiselimousine geprägt. Damit sollte insbesondere die Diskrepanz zwischen realen Nutzungsmustern und angebotener Autotechnologie zum Ausdruck gebracht werden. Mit der Rennreiselimousine könnte man aufgrund ihrer Spitzengeschwindigkeit von deutlich über 200 km/h regelmässig Rennen fahren, obgleich wir beispielsweise in der Schweiz ein Tempolimit von 120km/h haben; mit ihr dürfte man bis zu 1000 km und mehr reisen ohne aufzutanken, obgleich wir an fast allen Tagen im Jahr in der Schweiz deutlich weniger als 50 km fahren; und sie böte mit 5 oder mehr Sitzplätzen limosinenartige Verhältnisse, obgleich wir meistens alleine fahren.

Kurzum, ein Fahrzeug welches, mit seinen Überkapazitäten übermässig viel Energie, Ressourcen und Raum verbraucht, also relativ hohe Externalitäten aufweist.

Die Rennreiselimosine – das „Rumpelauto“ – war gestern. Morgen ist der Wellnesswagen. Ein „wohltemperiertes“ Auto, das mit sich und seiner Aussenwelt in einer gesunden Balance steht. Mit seiner Rekonfiguration zum Wellnesswagen schafft es das Auto, seine Externalitäten deutlich zu verringern. Es wird effizienter, sauberer, sicherer und intelligenter. Seine Kennzahlen sind nicht durch hohe Spitzengeschwindigkeiten und grosse Reichweiten beschrieben, sondern durch maximale Punktzahlen in Crash-Tests und minimale Emissionswerte. Bei ihm entsteht die Freude am Fahren auch durch seine Liebe zur Aussenwelt. Es geht quasi um das ganzheitliche Fahren.

Das Elektron als neuer Treiber

Am deutlichsten ist dieser Trend zur Reduzierung der Externalitäten bei der Ausdifferenzierung des Antriebs zu sehen. Während die Rennreiselimosinen fast zu 100% Mineralölrrennreiselimosinen sind, bietet der Wellnesswagen alternativen Treibstoffen und Antriebssträngen eine weitaus effizientere Plattform.

Diese Ausdifferenzierung des Antriebsstrangs ist in den kommenden zehn Jahren das strukturbildende Element einer neuen automobilen Epoche. Hervor tritt dabei insbesondere das Elektrofahrzeug, egal ob von der Batterie oder Brennstoffzelle getrieben. Schon ab 2010 kommen die grossen Automobilhersteller mit neuen batterie-elektrischen Fahrzeugen auf den Europäischen Markt, Opel beispielsweise mit dem von Chevrolet entwickelten Volt. Vorher schon wollen neue Unternehmen wie Th!nk aus Norwegen oder die SamGroup aus der Schweiz die rasch anwachsende Nachfrage bedienen.

Wir stehen heute am Beginn eines neuen techniddeterminierten Prozesses beim motorisierten Individualverkehr, dessen Dynamik wir nur in Umrissen abschätzen können. Was uns jedoch klar sein sollte ist, dass wir neben den alten „Benzinkutschen“ künftig eine Vielzahl von „Elektromobilen“ sehen werden. Manche von uns werden sich die „Mineralölrrennreiselimosine“ nur noch als geliehenes oder geteiltes Auto gönnen – eben dann, wenn wir sie wirklich brauchen.

Kaum eine andere Entwicklung illustriert also den Prozess besser, welches das Auto derzeit durchmacht: es wandelt sich von einer traditionellen Technik, die sich wenig für ihre negativen Folgen interessierte, in eine reflexive Technik, die sich selbstkritisch an ihren Risiken für Mensch und Natur reibt. Aus diesem Reibungsprozess entsteht ökonomische Energie in Form neuer Märkte und Absatzchancen für saubere, sicherere und intelligentere Autos.

Diese Erfolgsgeschichte des Automobils ist bezeichnend für die Alltagsmobilität insgesamt und das nicht so sehr, weil es durch eine derartige Selbsterneuerung seine Rolle als meistgenutztes Verkehrsmittel festigen konnte. Vielmehr spiegelt es die Bemühungen des gesamten Mobilitätssektors wieder, jegliche Risiken, welche mit einem steigenden Bedarf nach mehr Bewegung im Raum entstehen, zu vermeiden oder zu minimieren.

2.2 Von der Fortbewegung zur Genussmobilität

Sinn und Zweck der Mobilität war seit je her die Raumüberwindung. Dabei ging es aus Sicht der Verkehrsplaner darum von einem Punkt A an einen Punkt B zu gelangen. Diese Quell-Zielverkehre dienten den Verkehrsplanern als Berechnungsgrundlage für die Gesamtmobilität einer Person oder Gesellschaft. Als mobil gilt, wer möglichst viele dieser Wege in einem bestimmten Zeitintervall zurücklegt.

Unterstellt wird dabei, das jeglicher Verkehr eine ausschliesslich zweckrationale Aktivität darstellt, beim dem es den Verkehrenden erstens darum geht, von A weg und nach B hin zu kommen und zweitens das möglichst schnell. Sicherlich ist auch heute noch die überwiegende Mehrheit unserer Wege durch genau dieses Motiv angetrieben. Dennoch, Mobilität und Verkehr sind zunehmend Gegenstand emotionaler und ästhetischer Aspekte, die aus der blossen Fortbewegung zwischen zwei Punkten eine nicht ausschliesslich nach rationalen Erwägungen erfolgende Aktivität werden lassen.

„Schön tut gut“

Neben dem Motiv, möglichst schnell von A nach B zu gelangen, finden sich immer häufiger noch weitere Wünsche, die unsere Verkehrsmittelwahl massgeblich beeinflussen. Wie entspannt kann ich reisen, was wird mir während der Fahrt geboten, welche Tätigkeiten lassen sich unterwegs verrichten sind nur ein Teil der Fragen, die wir uns immer wieder aufs Neue stellen, wenn es um die Ausübung unserer Mobilität geht.

Interessant dabei ist, dass die Veredelung der Mobilität durch den ästhetischem Feinsinn mittlerweile sowohl beim Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr eine anerkannte Entwicklung ist, die Automobilhersteller und öffentliche Verkehrsbetriebe gleichermassen für ihr Geschäft nutzen – bei beiden spielt das „Erlebnis Mobilität“ eine immer grössere Rolle.

Beim Autokauf und bei der Autonutzung ist das schon lange kein Geheimnis mehr. Der Kult, der in den vergangenen Jahrzehnten um das Automobil entstanden ist und von den Lehrstühlen für Fahrzeugdesign an den Kunsthochschulen der Welt bis hin zu den Golf GTI Clubs in den ländlichen Provinzen reicht, baut ja nicht auf der Transportleistung des Autos auf, sondern auf seine für jederman empfindbare Symbolwirkung.

Selbst bei denjenigen Autokäufern, bei denen das Auto auch noch einen Verkehrsnutzen erfüllen soll, ist der Kaufentscheid nicht frei von Emotionen. Junge Fahrerinnen hätten dann auch lieber etwas rotes, junge Fahrer lieber etwas mehr unter der Haube. Aus dem Versuch, Nutzwert und Symbolwert gleichermassen zu maximieren, muss heute schon lange kein Widerspruch mehr entstehen, auch selbst dann nicht, wenn ich mir als Käufer von meinem schönen Auto neben dem Transportnutzen auch noch einen Umwelt-, oder Verkehrssicherheitsnutzen erwarte. Dank Umweltetiketten und Crash-Test-Rankings kann ich in unterschiedlichen Modellklassen nach Fahrzeugen forschen, die sowohl rot sind und was unter der Haube haben, als auch effizient und sicher fahren. „Schön“ ist eben kein Widerspruch mehr zu „gut“.

Mittlerweile hat auch der öffentliche Verkehr erkannt, dass mit der Beförderungsleistung alleine kein Geschäft zu machen ist. Er lädt daher in die „Erlebniswelt öffentlicher Verkehr“ ein, die zwar noch recht häufig zur Abenteuerwelt gerät, aber dennoch schon einen Quantensprung in Sachen Attraktivität bietet. Insbesondere in den ersten Klassen der

europäischen Premiumbahnen stellt sich der Wohlfühleffekt dank eines freundlichen Service, bequemer Sitze, akzeptablen Essens oder des Schlafabteils mit Dusche, Minibar und Wireless wieder recht schnell ein. Auch wird zunehmend auf die unterschiedlichen Ruhebedürfnisse der Reisenden eingegangen, wenn sowohl für Geschäftsbesprechungen als auch Kegelclubs, eine probater Raum geboten wird. Bahnfahren wird so wieder zum Genuss und ist nicht länger die letzte aller Verkehrsalternativen.

Selbst beim öffentlichen Nahverkehr in den Städten und Gemeinden hat in den vergangenen Jahrzehnten das Marketing Einzug gehalten und somit die Suche nach neuen Verkaufsargumenten für die einstmals recht schlichten Beförderungsangebote. In der Werbung für den Bus oder das Tram wird von den Romanzen erzählt, die sich für jung und alt in der Begegnungswelt des öffentlichen Personennahverkehrs schnell mal so ergeben und die Herzen höher schlagen lassen.

Die Ästhetisierung des öffentlichen Verkehrs verläuft dabei parallel zu seiner Individualisierung, d.h. der Ambition, die Angebote immer zielgruppenspezifischer zu konzeptionieren. Der individualisierte öffentliche Verkehr wird so immer mehr zum öffentlichen Individualverkehr. Das beste Beispiel ist die grösste Erfolgsgeschichte der verkehrspolitischen Neuzeit: das Car-sharing.

Als Graswurzelbewegung in den 80er und 90er Jahren durch lokale Selbsthilfegruppen aus der Taufe gehoben, waren die Autoteiler in den ersten Jahren vornehmlich Ökopioniere, die nach einem Austieg aus dem privaten Autobesitz suchten. Das Kardinalsargument für die Mitgliedschaften im Club war dann auch ein rein ökonomisch-zweckrationales: wer wenig fährt spart als Autoteiler gegenüber dem Privatbesitzer Geld. Je nach Club lohnte sich eine Mitgliedschaft bei einer Jahresfahrleistung unter zehn-, fünfzehn oder zwanzigtausend Kilometern.

Heute ist die Kostenersparnis bei der Neukundenwerbung nur eines von vielen Argumenten. Immer mehr befördern emotionale Motive den Beiritt. Angefangen bei dem gefühlsbetonten Verlangen „etwas für die Umwelt zu tun“ bis hin zum Wunsch, auch mal am Wochenende einen Cabrio zu fahren, kommen immer mehr „weiche“ Faktoren zum Tragen. Die mittlerweile hochausdifferenzierte Fahrzeugflotte von Mobility CarSharing in der Schweiz, mit ihren zahlreichen „Spasmobilen“ spricht diesbezüglich Bände.

Mit der Erkenntnis, dass „Nutzen statt Besitzen“ auch emotional getrieben ist, wird die Ästhetisierung bestimmter Verkehrsangebote auf den Punkt gebracht. Egal ob Individualverkehr oder öffentlicher Verkehr, oder eben der Vermischung der beiden, die Inanspruchnahme neuer Mobilitätsdienstleistungen ist sowohl eine zweckrationale als auch emotionale Handlung; es geht dabei darum, möglichst schön schnell von A nach B zu kommen.

Der Sinn der unsinnigen Mobilität

Die Ästhetik in der Mobilität ist jedoch oftmals noch mehr als nur ein zusätzlicher Einflussfaktor bei der Verkehrsmittelwahl. Ausser bei der Versüssung mancher Reisen spielen emotionale Aspekte eine immer grössere Rolle bei der Induzierung von Verkehren. Sie treten insbesondere dann zutage, wenn es kaum noch darum geht, von A nach B zu gelangen, sondern vielleicht nur noch darum, möglichst schnell von A wegzukommen. Oder

eben einfach nur so im Raum unterwegs zu sein. Gute Beispiele dafür finden sich vor allen Dingen im Freizeitverkehr.

Während beim klassischen, zweckrationalen Freizeitverkehr davon ausgegangen wird, dass der Verkehrsteilnehmer mittels unterschiedlicher Verkehrsangebote zielorientiert auf eine Freizeiteinrichtung zusteuert, um dort dann zu baden, kite-surfen, wandern, feiern oder sich sonst irgendwie zu unterhalten, gelten beim ästhetischen Verkehr andere Prinzipien. Hier wird sich bewegt des Bewegens willen. Man fährt, um zu fahren.

Um die Bedeutung dieser Mobilität für moderne Gesellschaften zu begreifen muss man nicht bis zu Goethes Italienischer Reise zurückgehen, sondern sich einfach nur vor Augen führen, welche Funktion die Mobilität gerade für das Heranwachsen junger Menschen erfüllt. „Ich bin dann mal weg“ ist heute das Credo der mobilen Jugend. Egal ob zum cruisen oder clubben, der Weg ist das Ziel.

Das mit dieser Art von Mobilität ein Geschäft zu machen ist, wissen wir spätestens, seitdem die europäischen Bahnen das Interrailticket erfunden haben. Jeden Sommer bewegt sich Europas Jugend triebgesteuert und mittlerweile durch Billigfluglinien noch hochbeschleunigt von Italien nach Schweden und von Schweden nach Spanien, immer auf der Suche nach dem Schönheitsideal.

Zum gesellschaftlichen Leitbild wurde das im-Raum-sein, aber erst mit dem Internet. Auch wenn es mit der Reise im World Wide Web um virtuelle Mobilität geht, bei der erstmals vom Stuhl aus der Raum vermessen wird, versinnbildlicht das Surfen doch das Mobilitätsgefühl einer neuen hochmobilen Bevölkerungsgruppe unterschiedlichen Alters. Die Search-engine als Mobilitätswerkzeug für die Reise ins Unbekannte. Mit dem „Klick“ die Fahrkarte nach Irgendwo gelöst.

Doch auch mit diesen Mobilitäten sind Gefahren verbunden, die öffentlich diskutiert werden. Gerade das Internet stellt insbesondere Daten- oder auch Kinderschützer vor ständig neue Herausforderungen. In demokratischen Gesellschaften käme jedoch niemand auf die Idee, deswegen das Internet zu verbieten oder Teile des in ihm stattfindenden Datenverkehrs als unsinnig und überflüssig zu brandmarken – unabhängig davon, wieviel Kapazitäten durch Informationen gebunden werden (deren Inhalte manchmal am besten schon vor dem Hochladen verpufft wären). Vielmehr bemühen sich Ingenieure und Politiker, diese nicht-intendierten Nebenfolgen des Internets durch Filter, Rechtssicherheit und Aufklärung in den Griff zu bekommen.

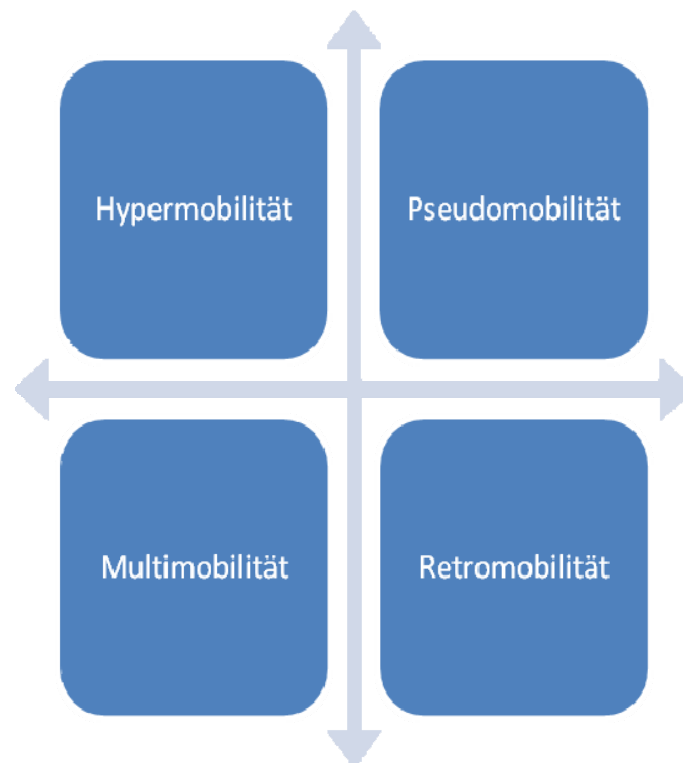
Auch bei der motorisiert-ästhetischen Mobilität ergeben sich diese nicht-intendierten Nebenfolgen der Mobilität, die negativ auf Mensch und Natur wirken. Allerdings sehen die planerischen und politischen Reaktionen häufig anders aus.

Es sind dann auch gerade die Externalitäten der ästhetischen Mobilität, welche die Puristen unter den Verkehrspolitikern auf den Plan rufen. Die politischen Vertreter der reinen Verkehrslehre verfechten die Alleinherrschaft einer eindimensionalen, rein zweckrationalen Mobilität und verwerfen die ästhetische Mobilität immer wieder als sogenannten „unnützen“ oder „unsinnigen“ Verkehr“, also als eine Form der Mobilität, bei der kein individueller oder gesellschaftlicher Nutzen entsteht. Einfach nur so unterwegs zu sein, egal ob mit dem Auto, dem Velo oder der Bahn, ist aus der Sicht der Puristen verwerflich, denn es schadet der Umwelt und nützt nicht wirklich irgendwem.

Ironischerweise sind es aber oftmals solche Verkehre die entstehen, wenn irgendwo eines der nachhaltigen Verkehrshappenings wie das Schweizer SlowUp gefeiert wird. Bei den regionalen SlowUps werden an einem Sonntag die Strassen für den motorisierten Individualverkehr geschlossen, damit Nichtmotorisierte einfach mal so in der Gegend herumfahren können. Der individuelle Nutzen des Herumfahrens mit dem Fahrrad entsteht vielleicht durch ein gewisses Mass an körperlicher Anstengung, vorausgesetzt es wird nicht übertrieben und es kommt zu keinen Unfällen. Der vermeintlich gesellschaftliche Nutzen besteht in der Signalwirkung und dem politischen Zeichen, dass von diesem Anlass ausgeht. Demgegenüber stehen möglicherweise die gesellschaftlichen Kosten, die beispielsweise von den Genfer Autofahrern mit ihren aufgedachten Velos auf dem Weg zum 1000 Meter höher gelegenen SlowUp im Valley de Joux verursacht werden. Jene sind natürlich nicht beim SlowUp über eine Startgebühr internalisiert oder gar offgesetzt. Wer mag da schon entscheiden, wie nützlich oder sinnvoll die hier vorliegenden Mobilitäten sind. Fakt jedenfalls ist, dass es sie gibt und dass sie wohl auch künftig noch stärker zum Tragen kommen werden.

Ganz deutlich wird bei all dem der zunehmende Einfluss nicht-zweckrationaler Parameter auf die Mobilität. Wichtig dabei ist, dass ästhetische oder ästhetisch verfeinerte Verkehre in modernen Gesellschaften genauso ihre Daseinsberechtigung haben, wie die klassischen ausschliesslich zweckrational gesteuerten Verkehre. Dieses ist der andere grosse Trend in der Mobilitätsentwicklung, der neben einer wachsenden Reflexivität der Techniken, Systeme und Akteure massgeblich den mobilen Menschen der Zukunft bestimmen werden.

Abbildung: Idealtypische Mobilitäten im Analyseraster gegenwärtiger Mobilitätstrends



Zusammengeführt lassen sich diese beiden Trends – wachsende Reflexivität und Ästhetisierung – nun in ein Analyseraster bringen, welches dem Betrachter helfen soll, gegenwärtige Mobilitätsformen besser zu verstehen. Durch die Gegenüberstellung der Trends in diesem Raster ergeben sich dann vier idealtypische Mobilitäten, welche durch folgende Merkmalpaarungen beschrieben werden:

- a) zweckrational/nicht-reflexiv
- b) ästhetisch/nicht-reflexiv
- c) ästhetisch/reflexiv
- d) zweckrational/reflexiv

In den vier Quadranten des Analyserasters entstehen dann Idealfälle der Mobilität, die mit den Begriffen Hypermobilität, Pseudomobilität, Multimobilität und Retromobilität beschrieben werden und im Folgenden eingehender betrachtet werden.

2.3 Hypermobilität: „schneller, höher, weiter“

Hypermobile sind in der Ausübung ihrer Mobilität hochgradig zweckrational. Ihnen geht es darum, möglichst schnell und zeiteffizient von A nach B zu kommen. Die Reisezeit ist Arbeitszeit, das Verkehrsmittel ist Büro, der Flughafen Konferenzzentrum. Nicht mehr die Werkssirene ruft den Hypermobilen zur Arbeit, sondern die Lautsprecherstimme am Bahnhof erinnert mit einem „Bitte einsteigen“ den mobilen Mitarbeiter, seinen Laptop aus dem Schlaf zu holen und das Handy von der Stummschaltung zu befreien.

Dementsprechend wird der Verkehrsinfrastruktur noch eine Büroinfrastruktur aufgesetzt. Mit den Überlagerungen von Infrastrukturen wird es dem Hypermobilen ermöglicht, zwar ständig erreichbar, aber nie da zu sein. Für seine Chefs ist er so permanent verfügbar, für seine Mitarbeiter permanent präsent. Auch wenn der Chef auf Dienstreise ist, kann er sehen, wer gerade seinen Rechner im Büro bedient und wer nicht.

Ob in der Lounge oder in der 1. Klasse zu Land, Wasser und in der Luft, die Vielreiser dürfen sich in ihren mobile offices bestens versorgt und bedient wissen. Zunehmend mehr Dienste bieten ihnen die Verkehrsanbieter. Dabei wird verstärkt auf die unterschiedlichen Bedürfnisse des modernen Wanderarbeiters Rücksicht genommen. Während der eine den guten Empfang für sein Mobiltelefon braucht, sucht der andere Premium Fahrgast nach störungsfreien Räumen mit dem Geräuschpegel einer Klosterbibliothek, um sich in Ruhe in die neuesten Excel-Tabellen des Controllings zu vertiefen. Mit dem „No Handy“ Sticker auf manchen tiefergelegenen Abteilen ihrer Doppelstockwagen sorgt die Schweizerische Bundesbahn beispielsweise für Ruhe im Zug.

Gerade in den Hochgeschwindigkeitszügen, die heute die Agglomerationsräume in immer kürzeren Abständen immer schneller verbinden, findet sich eine neue Spezies Pendler – der Superpendler. Wer aufgrund seiner hochgradigen Spezialisierung kaum ein passendes Arbeitsangebot am Ort A findet muss eben täglich nach B reisen. Wenn dann der Partner oder die Partnerin ein ebensolcher Spezialist ist, wird die Wohnstandortwahl zum Kompromiss und für beide gilt es dann, jeden morgen filmreif auf dem Bahnsteig Abschied zu nehmen.

Weil für den Superpendler das ganze Leben auf die An- und Abfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrs abgerichtet ist, ist die Pünktlichkeit der seidene Faden an dem die gesamte Alltagsorganisation hängt. Fällt ein Zug aus oder wird der Anschlussflug nicht erwischt, sitzt

man fest und muss neu disponieren. Das persönliche Delaymanagement stellt logistische Anforderungen an die ganze Familie sowie die dienstbaren Geister aus der Nachbarschaft und dem Bekanntenkreis, welche sich im Falle des Staus, oder des Ausfalls des osteuropäischen Kindermädchens um die Versorgung des ganztägig betreuten Nachwuchses kümmern können.

Und weil eben unter Umständen alles so knapp sein kann wird es immer wichtiger, seinen Wohnstandort nach maximalen Erreichbarkeitsgesichtspunkten auszuwählen. Während noch in den frühen 90er Jahren die Bahnhofsumfelder in den Agglomerationen als quasi-rechtsfreie Räume eine hohe Attraktivität für all jene Gewerbe und Produkte bot, in den sowohl Anbieter als auch Abnehmer mit jeweils einem Bein in der Vollzugsanstalt stehen, wachsen sie heute zu Wohnquartieren mit hochwertigem Verkehrsanschluss heran. In der Netzwerkgesellschaft findet so eine Neukodierung des Raumes statt. Mit der Geburt des ersten, zweiten, dritten Kindes erscheint das private Eigenheim am Stadtrand immer weniger attraktiv. Was es für die hochmobilen Eltern nun braucht, ist der schnelle Zugang zu den öffentlichen Verkehrsangeboten.

Hypermobile Phänomene	
<ul style="list-style-type: none"> • „Mobil zu sein“ ist zur alles bestimmenden Maxime geworden. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Jede Mobilitätsentscheidung erfolgt nach rein zweckrationalen Aspekten; es geht nur darum möglichst schnell von A nach B zu gelangen. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Der Hypermobile ist gelassen bis gleichgültig gegenüber den Risiken der Mobilität für Umwelt und Gesundheit. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Das persönliche Mobilitätszeitbudget ist explodiert; man lebt sein Leben unterwegs. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Beim modernen Nomaden wird das Verkehrsmittel zum Büro, der Gehsteig zum Restaurant, die Hotelkette zum Zuhause. 	<p>In der Schweiz wird so die fussläufige Entfernung zum IC Bahnhof verstärkt zum Merkmal, an dem sich die neue mobile Elite beim Kauf ihres Hauses oder Ihrer Wohnung orientiert. Wir ziehen an den Bahnhof! Diese Entwicklung erscheint umso dramatischer, je massiver die Kapazitätsengpässe beim motorisierten Individualverkehr in den Agglomerationen werden. Wer auf seinem Weg zum nächsten Knotenpunkt ersteinmal wertvolle Zeit im Stau verbringt und dann noch dank Road Pricing und Parkraumbewirtschaftung zur Kasse gebeten wird, überlegt sich schon, ob das Haus im Grünen nicht besser einer Wohnung an der Schiene weichen sollte.</p> <p>Der Lebensstil der Hypermobilen hat vielfältige Auswirkungen auf ihr Verkehrsmittelwahlverhalten. Hauptkriterium ist dabei der schnelle und schnittstellenfreie Zugang und Übergang von einem auf das andere Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl ist eine rein sachliche Entscheidung, die Nutzung erfolgt ohne grosse Emotionen.</p> <p>Ob beim Hypermobilen jedoch dann daraus ein „Nutzen statt Besitzen“ wird, wie der Slogan der Car-Sharer fordert, ist fraglich, denn für den Hypermobilen</p>

wiegen die Kosten des Teilens schwerer als seine Kostenvorteile. Car-sharing ist sicherlich eine willkommene Alternative, für den privaten Pw-Besitz, und das eben gerade an den neuen Wohnstandorten der Hochmobilen – also an den „Hubs“ des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Doch sobald die Kindersitze für den Ausflug ins Grüne am Wochenende nur ein paar Hundert Meter geschleppt werden müssen, erscheint der private Personenwagen für den Hypermobilen dann doch wieder attraktiv. Auch wenn er im Jahr nur tausend Kilometer bewegt wird, weil man ja ohnehin ständig in der Bahn oder dem Flugzeug ist. Aus „Nutzen statt Besitzen“ wird so dann eher „Besitzen statt Fahren“.

Für den hocheffizienten Hypermobilen verliert so der motorisierte Individualverkehr eine Teil seines ursprünglichen Reizes. Der „Fahrspass“ oder die „Freude am Fahren“ spricht nur jene an, die Zeit dafür haben. Der Hypermobile hat sie nicht; und je hypermobiler, desto irrelevanter der eigene PW. Das private, selbstgesteuerte Auto wird aus der Sicht von der hochmobilen Elite fast zum Unterschichtenfahrzeug. Wer es sich leisten kann, lenkt natürlich nicht mehr selbst. Man lässt fahren. Denn Selbstlenken bedeutet nicht nur eine verringerte Produktivität durch Arbeitszeitausfall, sondern in vielen Fällen auch noch erheblichen Stress entweder im Stau, neben den Brummis oder eben während der Hochgeschwindigkeitsfahrt als Selbstlenker auf einer deutschen Autobahn.

Was die Hypermobilen brauchen, ist ein stark individualisierter öffentlicher Verkehr. Gefragt sind Mobilitätsprodukte und -dienste, welche entweder die Reisezeit verkürzen oder aber erlauben, aus der Reisezeit produktive Zeit zu schaffen. Selbststeuern, Parkplatz suchen, umsteigen, warten, stehen, langwieriges einchecken, Aus- und Anziehen am Security Check, in vollen, lauten Abteilen mit den anderen schwitzen zu müssen, gilt es tunlichst zu vermeiden. Der Hypermobile sucht nach Möglichkeiten der Beschleunigung die ihn eben an den Stauschwerpunkten der Massenmobilität vorbeilenken – massgeschneidert für die eigenen Bedürfnisse.

2.4 Pseudomobilität: „einfach nur weg“

Die Pseudomobilität ist eine wenig reflexive Form der Mobilität, die sich nur begrenzt mit ihren Gefahren für Mensch und Natur auseinandersetzt. Sie ist somit eine traditionelle, nicht-reflexive Mobilität. Darin unterscheidet sie sich kaum von der Hypermobilität.

Pseudo- und Hypermobilität variieren jedoch hinsichtlich der ihnen zugrundeliegenden Rationalitäten. Der Pseudomobile verfolgt mit seiner Reise kaum zweckrationale Motive. Es geht ihm nicht darum, möglichst schnell von A nach B zu gelangen, bzw. überhaupt nach B zu gelangen. Ihm genügt es, unter Umständen einfach nur von A fort zu kommen. Damit stellt der Pseudomobile genau das in Frage, was traditionellerweise als ursächlicher Beweggrund für Mobilität begriffen wird – nämlich Nähe zu erzeugen. Im klassischen Verständnis der Verkehrsplanung schafft Mobilität Nähe und der Verkehrsplaner entwickelt die Instrumente, Massnahmen und Werkzeuge zur Schaffung von Nähe.

Auf diesem Mobilitätsverständnis basieren dann auch fast alle räumlichen Leitbilder des modernen Städtebaus, wie beispielsweise die sogenannte „Stadt der kurzen Wege“. Ob nun eine „Stadt der kurzen Wege“ und die Umsetzung der damit verbundenen Planungsinstrumente dazu geeignet ist, das Fernweh des Pseudomobilen in eine neue Lust zur Nähe zu verwandeln, bleibt jedoch fraglich. Der Versuch mit der Bereitstellung unterschiedlicher Daseinsgrundfunktionen im Nahraum, die Anwohner zum Bleiben bzw. zum Umsteigen in den Langsamverkehr zu bewegen geht oftmals nur zu wenig auf die irrationalen, emotionalen und ästhetischen Motive der Retromobilen ein.

Während ein solches Leitbild durchaus für bestimmte Mobilitätsstilgruppen, wie beispielsweise die noch vorzustellenden Retromobilen und Multimobilen, Rahmenbedingungen schafft, welche den individuellen Mobilitätsmustern sehr gut entsprechen, kann die „Stadt der kurzen Wege“ den Pseudomobilen eigentlich nicht das bieten, was er sucht, denn Pseudomobile suchen nicht die Nähe. Bei der Pseudomobilität geht es oft eher um das Gegenteil: die Erzeugung von Ferne. Mobilitätswerkzeuge werden

genutzt um möglichst schnell möglichst weit weg zu kommen – ganz egal, was das Wohnumfeld bietet.

Formen der Pseudomobilität gibt es eigentlich in fast allen Lebensphasen in unterschiedlicher Ausprägung. Am deutlichsten sind pseudomobile Phänomene jedoch bei den Heranwachsenden und jungen Erwachsenen zu beobachten. Mobilität ist wesentlicher Bestandteil des Heranwachsens und das vornehmlich in der Form der Pseudomobilität. Angefangen bei den ersten Ausreissern mit dem Fahrrad in die Wälder am Stadtrand und den explorativen U-Bahnfahrten in unbekannte Stadtteile, über die ersten Interrail-Abenteuer und die Frustrationen des Trampens, bis hin zum ziellosen Cruisen im ersten eigenen Auto – die Jugend sucht die Ferne.

Pseudomobile Phänomene	
<ul style="list-style-type: none"> • „Ich will Spass, ich geb‘ Gas“; Mobilitätsrisiken werden nahezu vollständig ausgeblendet. 	<p>Dabei ist diese Art der Bewegung im Raum keineswegs eine Erfindung hochmoderner Freizeitgesellschaften, in denen immer mehr Menschen dank gesicherter Grundversorgung mehr Zeit und Geld haben, um bei Sonnenschein mal eben eine Passfahrt zu machen oder übers Wochenende nach Mallorca zu fliegen. Das Herumstreifen ist sicherlich etwas, was den Menschen und seine Gemeinschaften auf jeder Entwicklungsstufe in Bewegung gehalten halt. Es geht dabei schlichtweg darum, sich auf Entdeckungsreise zu begeben, neue Kontakte zu suchen, sich von lieben Gewohnheiten zu distanzieren oder sie eben zu pflegen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehr hat seine ursprüngliche zweckrationale Funktion verloren; er ist nun „triebgesteuert“. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Es geht oft weniger um das „Ankommen“ sondern um das „Wegkommen“. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Man sucht nicht nach Mobilitätsalternativen, sondern steht jeden Morgen im Stau, fliegt jedes Jahr wieder an die Costa del Sol und achtet bei jedem Autokauf nur auf die „Power“. 	

Doch erst in der Hochmoderne, wenn die Wege länger werden und die mit der Nutzung gross-technischer Systeme verbundenen Risiken grösser werden, entsteht daraus ein Problem gesellschaftlichen Ausmasses. Während der von der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung so oft bemühte Flaneur zu Beginn des 20. Jahrhunderts weder ein Umwelt- noch Verkehrssicherheitsproblem

darstellte, werden heute junge Erwachsene bei ihren motorisierten Ausfahrten oftmals zu einer Gefahr für sich und andere und Schräppchenvielflieger mit Ihren Fluchtreisen aus dem Berufsalltag gefährden das Weltklima.

Mehr Mobilität zu wollen ohne unmittelbar nach dem Warum zu fragen, mehr Verkehr zu erzeugen, ohne an die Risiken zu denken und mehr Bewegung im Raum ausschliesslich als Chance zu begreifen sind letztlich die herausragenden Merkmale der Pseudomobilität. Auch wenn die nachhaltige Verkehrsplanung diesen Mobilitätstypus oftmals vorschnell in die Kategorie „unnützer Verkehr“ ablegt, so ist ihr individueller Nutzen für den Pseudomobilen doch sehr gross. Der Pseudomobilität ihre Daseinsberechtigung im Spektrum moderner Mobilität abzusprechen, hiesse allerdings die Chance zu vertun, mit neuen nachhaltigen Mobilitätsleistungen die Reflexivität in die Pseudomobilität zu bringen und sie damit zur Retromobilität werden zu lassen – also der im Nachfolgenden beschriebenen Mobilitätsform.

2.5 Retromobilität: „back to basics“

Während Hyper- und Pseudomobilität in den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen einer traditionellen Moderne fest verankert sind und ihre Protagonisten sich nur wenig Sorgen machen um die negativen Folgen der Verkehrstechniknutzung, sind die beiden anderen Idealtypen, Retro- und Pseudomobilität eindeutig durch individuelle und kollektive Risikovermeidungsstrategien bestimmt.

Retromobilität ist dabei als ästhetisch-reflexive Form der Bewegung im Raum zu verstehen insofern, als dass Mobilitätsentscheidungen primär durch emotionale Motive bestimmt werden, ohne dabei jedoch den kritischen Umgang mit den einschlägigen Mobilitätsrisiken vermissen zu lassen. Sie steht so der Hypermobilität, die weder Kritik noch Irrationalität kennt, diagonal gegenüber.

Ein wesentliches Merkmal retromobiler Lebensformen im Alltag ist dabei eine Abkehr vom dominanten Mobilitätsparadigma moderner Gesellschaften, also dem „Höher, Schneller, Weiter“ hochbeschleunigter Gemeinschaften hin zu einem „Weniger, Langsamer, Näher“. Ist Mobilität noch das „sine qua non“ der Hochmoderne, beginnt in der Postmoderne die Immobilität immer stärker eine eigene Daseinsberechtigung einzufordern. Die freiwillige Immobilisierung ist dabei als Reaktion auf ein vormals immer stärker beschleunigtes Leben zu verstehen. Es ist die „Exit-Option“ für den gestressten Superpendler, der zwischen Job und Familie ein allzeit unbefriedigtes Dasein fristet oder die Vielfliegerin, die nach gelungener Karriere in der Business Lounge auf dem Weg nach Hong Kong beim Anblick spielender Kinder von Reproduktionssehnsüchten gepeinigt wird.

Doch in einer Welt, in der gesellschaftlicher Erfolg und Anerkennung Mobilität voraussetzt und an ihr gemessen wird, ist Immobilität natürlich auch ein Luxus. Entschleunigung muss man sich ersteinmal leisten können. Die persönliche Immobilisierung geht dann in vielen Fällen natürlich auch mit einer Entwöhnungskur einher, sie ist auch eine Verzichtübung, die für manchen werdenden Retromobilen auch einem Mobilitätsentzug gleichkommt.

Dieser Immobilisierungsprozess beginnt dann in einem ersten Schritt oftmals damit, dass Zeitgewinne durch die Nutzung effizienterer Verkehrsmittel nicht gleich wieder in Verkehr investiert werden, um damit den persönlichen Aktionsraum noch weiter zu vergrössern. Lieber nutzt der kommende Retromobile diese Zeit dann um seine vernachlässigten kleinräumlichen Beziehungsnetze zu stärken. Lokale Netze werden dabei neu entdeckt und vorher Unbekanntes im Nahraum neu erschlossen.

Retromobile Lebensformen materialisieren sich also nicht als postmobile Lebensstile, bei der Mobilität per se als Last empfunden wird, sondern vielmehr durch den Wunsch nach weniger (motorisiertem) Bewegungsaufwand und mehr Nähe. Diese Suche nach Nähe bestimmt massgeblich das Mobilitätsverhalten des Retromobilen und führt unter anderem dazu, dass sich eine der wichtigsten Entwicklungen der Mobilität im 20. Jahrhundert umkehrt, nämlich der Befund, dass der Mensch gegenüber dem Beginn des 20. Jahrhunderts dank immer schnellerer Verkehrs- und Interaktionsmittel immer grössere Aktionsradien entwickelt hat, ohne dabei sein Mobilitätszeitbudget zu vergrössern. Dieser Grundsatz des konstanten Mobilitätszeitbudget gilt im Prinzip auch für den Retromobilen, auch er wendet nicht plötzlich mehr Zeit fürs Unterwegssein auf. Vielmehr wird hier der Generaltrend der Mobilität in der Moderne gewissermassen auf den Kopf gestellt und rückwärts geführt. Retromobilität erscheint dann in der Tat als eine Art Rückwärtsbewegung – aus der Spätmoderne in jene Zeiten, in denen das Nichtvorhandensein von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln eben

noch grössere räumliche Nähe bedingte. Diese Rückwärtsbewegung im Bereich der Alltagsmobilität liest sich am besten als Teil der Entstehung gegenmoderner Lebensstile, die sich heutzutage in allen Lebensbereichen bemerkbar machen – von der Kritik an der Schulmedizin und der steigenden Nachfrage nach homöopathischen Behandlungsmethoden, bis hin zur Abkehr von der intensiven Landwirtschaft und dem Boom der Bio-Bauern.

Genauso wie der Schulmedizinkritiker nicht keine Medizin mehr will, sondern eben eine andere, will der Retromobile Mobilitätsalternativen und nicht die Abschaffung der Mobilität. Der Retromobile fühlt sich somit letzten Endes auch nicht weniger, sondern eben anders mobil. Die Einkommensverluste, die sich mit dem Ausstieg aus dem Jetset möglicherweise ergeben, werden dabei schrittweise durch Wohlfühlgewinne mehr als kompensiert, sodass letzten Endes aus der Verzichtübung das Gefühl einer persönlichen Bereicherung entsteht. Der Retromobile ist dann reich an Zeit, gerade weil er versucht, diese nicht ständig „einzusparen“, sondern sie für ein „gutes Leben“ zu nutzen.

Retromobile Phänomene

- Der Retromobile distanziert sich von der Beschleunigung des Alltagslebens. Er steigt aus der „Mobilitätsfalle“ aus.
- Die Risiken der Mobilität für Mensch und Natur werden als nicht mehr akzeptabel aufgefasst.
- Motorisierter Verkehr wird minimiert, körperliche Bewegung maximiert und damit zur Grundlage der individuellen Mobilität.
- Die Alltagsmobilität ist Teil einer postmateriellen Lebensstils („less is more“).
- Betont wird der Wohfühleffekt, der mit der neuen Lebenseinstellung und den neuen Mobilitätsmustern kommt.

Die „Neue Langsamkeit“ bedeutet dann mal ganz beschwerlich mit dem Lastenrad den Einkauf beim Bauern auf dem Land erledigen oder das Gemüse gar selber anbauen, um nicht für jede Zwiebel in den COOP zu müssen; im Urlaub aus „Wellness“ „Lessness“ zu machen und mit den Wanderschuhen auf dem Regionalzug von Hike zu Hike zu zuckeln; öfter mal Ferien in Bad Meingarten zu machen; jeden Abend die Fahrgemeinschaft mit den drei verschwitzten Zimmerleuten zu bilden. Oder eben im Nachtzug von Basel nach Berlin anstatt mit Easyjet schön schnell nach Schönefeld.

Apropos Easyjet, auch auf globaler Ebene lassen sich retromobile Phänomene beobachten, am deutlichsten vielleicht sogar in der Politik, beispielsweise in der Antiglobalisierungsbewegung. Auch bei dieser globalen Form der Retromobilität kommen die beiden Megatrends „Reflexivität“ und „Ästhetisierung“ zum Tragen. Nicht nur ist die Gemeinschaft der Globalisierungsgegner durch

ihre kritische Haltung gegenüber der „flüssigen Moderne“ mit ihrem alles verdampfenden globalen Kapitalismus zusammengehalten, sie zeichnet sich zudem auch durch ein hohes Mass an ästhetischer Verbundenheit aus. Nicht nur hat das Mitwirken an den Protesten während der G8-Treffen für viele Bewegte einen grossen emotionalen Wert, darüberhinaus lassen sich zudem zahlreiche andere ästhetische Aspekte in dieser hochmobilen Gemeinschaft finden, die für ein hohes Mass an Zusammenhalt sorgen. Das Mobilitätsleitbild der geopolitisch Retromobilen weist dann eben auch ähnliche Merkmale auf, wie die für die retromobilen Praktiken des Alltags.

Ganz deutlich wird nun an diesen Beispielen, dass die individuelle Verkehrsvermeidung mittelfristig eben keine reine Verzichtübung ist, die keinerlei Nachfrage nach neuen Mobilitätsdienstleistungen mehr zeitigt. Das Gegenteil ist oftmals der Fall: um sich weniger, langsamer und näher zu bewegen, brauchen (Im)mobile andere Dienstleistungen und

Produkte, die Ihnen helfen, ihren retromobilen Lebensstil auch tatsächlich zu praktizieren. Hier liegt dann auch eine der grossen Herausforderungen für die Verkehrsunternehmen der Zukunft – mehr Mobilität zu bieten ohne notwendigerweise mehr Verkehr zu verkaufen.

2.6 Multimobilität: „gut ist mehr als nur schnell“

Die Multimobilität ist die vierte Mobilität, die sich im Spannungsfeld von einem gleichzeitig reflexiven und ästhetischen Mobilitätshandeln ergibt. Der Multimobile ist der „bewusst Reisende“, der seine Mobilitätswerkzeuge auch gerade aufgrund ihrer Performance in Sachen Umwelt oder Sicherheit wählt. Auto-Umweltlisten und Crash-Tests entscheiden mit über den Kauf eines Wagens. Noch lieber allerdings befriedigen die Multimobilen ihre Mobilitätsbedürfnisse anstatt mit dem privaten Personwagen mit dem geteilten oder geliehenen Auto. Ökonomisch macht das für die Multimobilen allemal Sinn, liegen doch bei ihnen oftmals Jahresdistanzen zu grunde, die eine Mitgliedschaft im Car-sharing Club oder eine Kundenkarte beim Autoverleiher sinnvoller erscheinen lassen als das eigene Auto vor der Tür. Der Grund, warum der Multimobile im Alltag oftmals gar nicht auf den privaten Personenwagen angewiesen ist, hängt mit der einstmals getätigten Wohnstandortwahl zusammen, wurden bei dieser Entscheidung doch bereits Mobilitätsüberlegungen miteinbezogen, welche eine automobile Vollversorgung nicht notwendig erscheinen lassen. Eine hohe Zentralität der Wohnlage verkürzt oder erspart dann sogar eine Reihe von Wegen, die eben andernfalls nur mit dem Auto zurückzulegen wären.

Dennoch wäre auch für den Multimobilen die Mobility Flat-Rate ein ideales Angebot, allerdings nicht wie bei dem Hypermobilen um jeden Preis. Der Multimobile schätzt die Vielseitigkeit seines Mobilitätswerkzeugsparks, kann er dann doch je nach Bedarf das beste Mittel wählen. Dabei gilt allerdings nicht immer das schnellste Verkehrsmittel als Beste, denn oftmals soll mit der Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels noch einem anderen Bedürfnis nachgekommen werden als nur möglichst schnell von A nach B zu kommen. Auf der Fahrt zu arbeiten oder während der Raumüberwindung die Beinmuskeln zu trainieren sind Argumente, die ähnlich viel zählen, wie der Zeitvorteil, der unter Umständen mit dem Auto eingefahren werden könnte.

In der gegenwärtigen, von der nachhaltigen Entwicklung bestimmten Verkehrsdebatte wird Multimobilität dann auch gerne als verkehrspolitisches Ideal beschrieben, finden in ihr doch unterschiedliche Verkehrsangebote ihren „wesensgerechten“ Einsatz. Sie ist sozusagen die „Gutmobilität“ einer integrierten Verkehrspolitik, denn bei ihr erfahren alle Verkehrsträger eine weitgehende Gleichberechtigung. Sie erlaubt maximale Mobilität bei minimalen Ressourceneinsatz, sie maximiert die Verkehrschancen und minimiert die Risiken zugleich. Sie ist also eine reflexive, zweckrationale Form der Mobilität.

Mit dieser Ausrichtung hat die Multimobilität in der gegenwärtigen Verkehrsplanung dann auch ein leichtes Spiel, funktioniert sie doch nach genau den zweckrationalen Überlegungen, welchen seitens der Planer der Mobilität klassischerweise zugewiesen werden. Ähnlich wie bei der Hypermobilität geht es auch hier um die effiziente Überwindung des Raumes. Nur ist hier der Begriff der Effizienz wesentlich weiter gefasst und umschliesst nicht nur die Steigerung der individuellen Zeiteffizienz dank der Nutzung beschleunigter Verkehrssysteme, sondern auch eine Steigerung des Allgemeinwohls dank der Inanspruchnahme risikominimierter Verkehrsangebote. Anders als die Hypermobilität liegt die Multimobilität wert darauf, ihre Wirkungen auf die Aussenwelt mit dem von ihr erzeugten Verkehr in ein ausgewogenes Verhältnis zueinander zu bringen.

Die Multimobilität ist somit zum dominanten Leitbild der herrschenden Verkehrsplanung und –politik geworden. Sie findet ihren Niederschlag im gesamten Instrumentenapparat der interdisziplinären Mobilitätspolitik. Mobilitätshandeln ist heute auf fast allen Ebenen Multimobilitätshandeln.

Das beginnt bei der Raumplanung, bei welcher sowohl auf klein- als auch grossräumlicher Ebene dezentralisierte Raumentwicklungsperspektiven das Geschehen bestimmen. Dabei geht es nicht darum, in allen Teilräumen gleiche Lebensbedingungen zu schaffen, sondern bestimmte Funktionen so dezentral zu konzentrieren, dass durch kurze Wege eine Daseinsgrundversorgung gesichert ist. Durch die Schaffung verkehrsarmer Strukturen, in denen alle Verkehrsträger ihrem Wesen nach zum Einsatz kommen, sollen so die mit dem Verkehr verbundenen Risiken gar nicht erst entstehen.

Desweiteren bemüht sich die Raumplanung im Zeichen der Multimobilität dann darum, die unerwünschten Raumwirkungen des Verkehrs in den Griff zu bekommen, indem sie durch eine entsprechende Ausweisung von Naturschutzgebieten auf der einen und Siedlungsschwerpunkten auf der anderen Seite, sowie den damit verbundenen Trassenplanungen, Räume schafft, in denen nur ganz bestimmte Funktionen zulässig sind.

Multimobile Phänomene	
<ul style="list-style-type: none"> • Motorisierte Mobilität ist unumgänglich und Teil des modernen Lebens. • Sicherheit und Nachhaltigkeit werden allerdings als Qualität der Mobilität begriffen. • Rationale Erwägungen bestimmen das individuelle Mobilitätsverhalten sowie das persönliche Mobilitätsrisikomanagement. • Leichter Mobil durch besseres Wohnen: die Wohnstandortwahl ist Teil des persönlichen Mobilitätsplans. • Ruhe und Bewegung stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander. • Es wird kein Mobilitätsverzicht geübt, sondern nach einem ressourcenschonenden Umgang mit den eigenen Mobilitätsbedürfnissen gesucht. 	<p>Wie einflussreich die Raumplanung bei der Schaffung der Mobilitätsgrundlagen sein kann, lässt sich deutlich an einem europäischen Vergleich ablesen. Zersiedlungstendenzen an den Rändern der Agglomerationen und die ungeplante Besiedlung ländlicher Räume, welche aus der Sicht eines multioptionalen Verkehrssystems eine besondere Herausforderung darstellen, treten immer dort besonders häufig auf, wo seitens der regionalen und nationalen Behörden nur wenige Bemühungen unternommen werden, eine ressourcenschonende Raumnutzung zu gewährleisten.</p> <p>In der Verkehrsökonomie, einem weiteren wichtigen Handlungsbereich der Verkehrspolitik, findet die Multimobilität dann eben auch ihre Berücksichtigung in der Forderung nach der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, welche natürlich mittlerweile nicht mehr ohne die</p>

Betonung der Berücksichtigung der externen Nutzen ausgesprochen wird. In jedem Fall wird seitens der Verkehrsökonomie im Kontext der Mobilität stärker nach den Externalitäten gefahndet und versucht, sie in die Bereitstellung und Bepreisung von neuen und alten Mobilitätsangeboten miteinzubeziehen.

Diese Überlegungen sind insbesondere beim Road Pricing die treibende Kraft. Egal, ob auf lokaler Ebene wie in London und Stockholm, auf nationaler Ebene wie bei den Strassenbenutzungsgebühren für LKW's oder auf Europäischer Ebene wie im Rahmen der

Diskussionen um eine europaweit einheitliche Regelung der Wegekosten. Immer spielt die Frage nach der Internalisierung der externen Kosten eine massgebliche Rolle.

Für die Beförderer der Multimobilität ist dabei insbesondere die Frage nach der Lenkungswirkung der Abgaben wichtig. Wie muss der Preis gesetzt werden, damit bestimmte Verkehre auf andere, weniger riskante, Verkehrsträger verlagert werden können oder eben gar nicht erst entstehen? Aus den Einnahmen der variablen Erhebung nutzungsabhängiger Gebühren werden dann eben auch jene Bereiche des Gesamtverkehrssystems subventioniert, welche zur Erreichung des Fernziels Multimobilität noch zusätzlichen Investitionsbedarf aufweisen.

Weitere interessante marktwirtschaftliche (Neben)Wirkungen der Multimobilität entstehen im Zusammenhang mit denen von ihr beförderten neuen Mobilitätsdienstleistungen. Zur Realisierung eines multimobilen Lebensstils bedarf es nicht unbedingt eines gänzlich neuen Verkehrssystems, sondern bestehende Angebote müssen besser genutzt, stärker ausgelastet, leichter erreicht und geschickter verknüpft werden. Die „Missing Links“ können dann durch neue Dienste oder Produkte geschlossen werden: der letzte Kilometer zwischen Bahnhof und Büro wird so mit dem Faltrad zurückgelegt, die Klimawirkung des notwendigen Geschäftsfluges durch ein Offset-Programm kompensiert und der gelegentliche Autobedarf durch eine Car-Sharing Mitgliedschaft bedient.

Gerade die wirtschaftliche Bedeutung macht die Multimobilität zu einem für die Zukunft interessanten Mobilitätstypus, ergeben sich doch bei ihr zahlreiche Chancen, neue Dienste und Produkte zu entwickeln, welche es den Mobilitätskunden erleichtern, ihre stark ausdifferenzierten Mobilitätsbedürfnisse in der multioptionalen Gesellschaft besser zu befriedigen.

3. Fazit

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die oben beschriebenen Bindestrichmobilitäten in der Realität bei einer Person nur selten in Reinform auftauchen. Wir sind alle an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten hyper-, pseudo-, retro- und multimobil. Je nach Lebenszusammenhang ergeben sich unterschiedlich gewichtete Mischformen dieser Idealtypen. Manch einer liegt aufgrund seiner Lebensumstände heute an der Schnittstelle zwischen ästhetisch motivierten und rein zweckrationalen Mobilitäten, wenn er unter der Woche als Geschäftsreisender von einer Finanzmetropole in die nächste hetzt und am Wochenende auf der Harley dem gestressten Geist auf kurvenreichen Strecken Entspannung bietet. In beiden Fällen jedoch scheinen ihn die Risiken seiner Mobilitäten nur begrenzt zu stören.

Anders dagegen der Multi-/Retromobile der unter der Woche zwar ebenso hetzt, aber eben durch Offsetting und energieeffiziente Mietwagen seinen „climate-footprint“ versucht, auf ein Mindestmass zu reduzieren. Am Wochenende geht er dann behelmt auf dem Velo in die Berge oder fährt ganz bewusst und ganz langsam mit dem Lastenrad zum Einkaufen auf den Bio-Bauern Basar.

Beide allerdings können ihren reflexiven bzw. traditionellen und damit nicht-reflexiven Umgang mit den Mobilitätsrisiken auch jederzeit wieder ändern und nun doch aufgrund des

neuen Arbeitnehmertickets mit dem ÖV ins Büro fahren oder aber an einem Sommerwochenende das etwas sportlichere Mobilityfahrzeug mit dem grösseren Hubraum nutzen, weil es dann halt doch irgendwie Spass macht, mal oberklassig zum Paragliding Wallis zu fahren. Und bei genau diesen Wechselfahrern liegt dann auch die Chance für Verkehrsunternehmungen aller Art, die Dienste und Produkte soweit zu differenzieren, das aus ihrer Nutzung nicht länger eine Glaubenssache gemacht wird, sondern einfach ein bedarfsgerechtes Angebot entsteht.