

Kulturanthropologische Grundlagen einer Ethik des Verkehrs

Stephan FELDHAUS

Die kulturanthropologische Analyse des menschlichen Mobilitätsverhaltens sucht Antworten auf die Frage, was den Menschen überhaupt dazu veranlasst, raum-zeitliche Bewegungsvorgänge vorzunehmen, sich also mobil zu verhalten. Im Zentrum dieser Fragestellung stehen die subjektiven und objektiven, die inneren und äußeren, die endogenen und exogenen - oder besser: die „*intrinsischen*“ und „*extrinsischen*“¹ *Beweggründe* seines räumlichen Bewegungsverhaltens. Eine solche kulturanthropologische Analyse der intrinsischen und extrinsischen Mobilitätsgründe versteht sich im wesentlichen als „*Verkehrursachenforschung*“. Sie kann auf die inzwischen zahlreicher werdenden empirischen Ergebnisse der Verkehrssoziologie² wie auf eine Reihe von einschlägigen Einzeluntersuchungen zu den Mobilitätsmotivationsfaktoren im Verkehrsgeschehen zurückgreifen.³ Dabei – so ist gleich zu Beginn festzuhalten – muss davon ausgegangen werden, dass den extrinsischen wie intrinsischen Beweggründen im menschlichen Mobilitätsverhalten ein viel stärkeres Gewicht beigemessen werden muss, als dies bisher im allgemeinen in der verkehrswissenschaftlichen Forschung geschieht. Die Motivationslagen im Verkehrsgeschehen – allen voran die subjektiven intrinsischen – üben maßgeblichen Einfluss auf das Mobi-

litätsverhalten des einzelnen aus. Ihnen kommt damit aber letztlich auch eine wichtige Rolle für jeden Versuch zu, das Verkehrsgeschehen zu beeinflussen bzw. in eine bestimmte Richtung zu verändern. Es gilt: Über die Kritik der Folgen des Mobilitätsverhaltens darf die Analyse und Bewertung der Ursachen des Mobilitätsverhaltens nicht vergessen werden, „wenn es nicht nur um eine Kritik um ihrer selbst willen gehen soll, sondern auch Zusammenhänge aufgedeckt und sinnvolle Folgerungen möglich werden sollen.“⁴

1. Extrinsische Beweggründe im Mobilitätsverhalten

Hier geht es im wesentlichen um die geschichtliche Entwicklung und um die strukturellen Bedingungen der Ausgestaltung von Mobilität. Ganz allgemein gilt: Der Antrieb und die Befähigung zur Bewegung sowie die Kompetenz zu deren rationaler Steuerung gehören ganz offensichtlich zur natürlichen Grundausstattung des Menschen.⁵ Von daher ist Mobilität zunächst schlicht „als eine *biologische Radikale* des Menschen“⁶ zu betrachten.⁷ Als Vermögen, im Medium der Zeit Raum zu überwinden, dient sie wesentlich dazu, sowohl die Überlebensnotwendigkeiten des einzelnen wie einer Gruppe sicherzustellen als

¹ Das hier bevorzugte Begriffspaar „intrinsisch“ und „extrinsisch“ ist v.a. in der Psychologie zur Charakterisierung der Lernmotivation gebräuchlich. - Vgl. DORSCH, F. [1976]: Psychologisches Wörterbuch, 9. Auflage, Bern-Stuttgart-Wien, 286; HECKHAUSEN, H. [1977]: Handbuch psychologischer Grundbegriffe, München, 306.

„Die wohl erste Übertragung dieses ... Begriffspaares ... auf den Verkehrsbereich wurde von K.H. Schaeffer und E. Sclar (1975) vorgenommen.“ - HEINZE, G.W. [1979]: Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion, in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung 23, 9-32, 26 (Anm. 85); vgl. SCHAEFFER, K.H. - SCLAR, E. [1975]: Access for All. Transportation and Urban Growth, Harmondsworth, 114-120.

² Verkehrssoziologische Forschungsergebnisse aus der Vergangenheit, die zur Klärung der Entwicklung der Verkehrsmobilität beitragen können, sind allerdings rar. „Verkehrsforschung blieb zunächst hauptsächlich Sozialwissenschaftlern überlassen. ... Erst in jüngster Zeit kommen neue Planungsmethoden stärker zur Geltung, die auf den individuellen räumlichen Beziehungen aufbauen und damit sowohl zur Verkehrursachenforschung beitragen als auch die Fixierung auf den Kraftfahrzeugverkehr überwinden.“ - APEL, D. - ERNST, K. [1980]: Stadtverkehrsplanung - Teil 1: Mobilität. Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs, hrsg. v. Deutschen Institut für Urbanistik (difü), Berlin, 13.

Bahnbrechend für die Bundesrepublik Deutschland war in diesem Zusammenhang wohl die Arbeit von E. KUTTER [1972]: Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs, Braunschweig; vgl. auch: DERS. [1973]: Aktionsbereiche des Stadtbewohners, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 12, 69ff.; DERS. [1978]: Grundlagen der Verkehrursachenforschung, in: Veröffentlichungen des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der TU Berlin, Heft 1, 47-78.

³ Für die Beschäftigung mit den intrinsischen Beweggründen im menschlichen Mobilitätsverhalten anregend für andere wohl v.a. die Arbeiten von W. SACHS. - Vgl. SACHS, W. [1981]: Die Bedeutungshaut des Automobils (=Schriftenreihe Energie und Gesellschaft, TU Berlin, Heft 11), Berlin; und aufsehenerregend: DERS. [1984]: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek bei Hamburg.

Wenngleich die Mehrzahl der zu dieser Thematik vorliegenden Untersuchungen nicht frei von Voreingenommenheit und Polemik gegenüber den im Mobilitätsverhalten auszumachenden subjektiven Bestimmungsgrößen sind, so liefern sie doch eine Fülle an treffenden Beobachtungen und Teilanalysen.

⁴ ASCHENBRENNER, E. [1992]: Warum wir in die Ferne schweifen... Betrachtungen zum touristischen Exodus und seinen gesellschaftlichen Antriebskräften, in: MIT VOLLGAS IN DIE SACKGASSE? Das Drama der Mobilität, hrsg. von der Evangelischen Akademie Baden, Karlsruhe (=Herrenalber Protokolle, Bd. 89), 113-131, 126. ASCHENBRENNER bringt als Beispiel den Tourismus: „Die Tourisismuskritik muss dort einsetzen, wo der Tourismus anfängt: bei den Bedingungen und Antriebskräften des Reisens....“

⁵ „Wanderlust charakterisiert die Menschwerdung.“ - REICHHOLF, J. H. [1990]: Das Rätsel der Menschwerdung, Stuttgart, 230.

⁶ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 612.

auch Lebenschancen zu erweitern und Lebensqualität zu erhöhen.⁸ Dies gilt im Prinzip für jede Form der Ausgestaltung raum-zeitlicher verkehrlicher Mobilität, von der der Jäger- und Sammlergesellschaften bis hin zur Verkehrsmobilität moderner Industriegesellschaften. Für die Ausgestaltung menschlicher Mobilität spielen nun neben diesem anthropologischen Grunddatum der Beweglichkeit⁹ zunächst genuin extrinsische Beweggründe eine wichtige Rolle. Im wesentlichen haben wir es hier mit kulturanthropologischen und soziokulturellen sowie mit technischen und sozioökonomischen menschheitlichen Entwicklungen zu tun.

Als erstes muss in diesem Zusammenhang der *Prozess der Sesshaftwerdung* genannt werden. Schon die Generationen im Stadium der Jagd- und Sammelkulturen zeichneten sich durch eine „außerordentlich hohe Beweglichkeit“ aus. Der umherschweifenden Lebensweise der jagenden und sammelnden Frühmenschen war jede „Bodenständigkeit“ fremd.¹⁰ Ist es also in dieser evolutionsgeschichtlichen Epoche bis zum Beginn der sogenannten Jungsteinzeit die Nicht-Sesshaftigkeit, die die Menschen zur Mobilität zwingt, so induzierte umgekehrt – entgegen einer zuweilen anzutreffenden romantisierenden Beschreibung – gerade die vor etwa 10.000 Jahren beginnende Sesshaftwerdung des Menschen – nach GEHLEN der erste qualitative Sprung in der anthropologischen Entwicklung – ein unvergleichlich gesteigertes Maß an Mobilität. „Sesshaftigkeit, die uns heute als ideales Gegenteil lästig gewordener Mobilität erscheint,

hat in Wahrheit zivilisationsevolutionär Mobilität erzwungen.“¹¹ Die mit den Prozessen der Sesshaftwerdung verbundenen und in vielfältiger Wechselbeziehung zu ihnen stehenden soziokulturellen und sozioökonomischen Entwicklungen und Interdependenzen¹² – der Übergang zu Ackerbau und Viehzucht, Siedlungstätigkeiten und Städtegründungen, Schaffung neuer Besitz- und Eigentumsverhältnisse, Handel und kriegerische Auseinandersetzungen zwischen einzelnen Siedlungen oder Siedlungsgebieten, Produktivitätssteigerungen, Bevölkerungswachstum etc. – gaben den Mobilitätsnotwendigkeiten ein völlig neues Gesicht.¹³ Nötig wurde in diesem Zusammenhang vor allem der Bau von Verkehrswegen, die den wachsenden Mobilitätsanforderungen gerecht werden konnten. Entwicklungsgeschichtlich betrachtet stellte die Schaffung und der Ausbau von Verkehrswegen eine der wesentlichen Voraussetzungen zur kulturellen Entfaltung und Entwicklung, zum Austausch von Gütern und Informationen und zur „Beherrschung mehrgliedriger geographischer Großräume“ bzw. zur „Etablierung komplexer politischer Gebilde“ dar.¹⁴

Ein zweiter extrinsischer Beweggrund ist mit der *technologischen Entwicklung* gegeben. Die Geschichte der Mobilität ist eben vor allem auch eine Geschichte der Entwicklung und des Einsatzes all jener Mittel, derer sich der Mensch aus den verschiedensten Gründen bei seinen Bewegungsvorgängen bedient. Um sich nämlich von den mit der Bewegung verbundenen Anstrengungen und Mühen zu entlasten

⁷ Vgl. auch STEIERWALD, G. [1992]: Verkehr und Energie - Rückblick und Ausblick, in: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (VDI) - GESELLSCHAFT ENERGIE-TECHNIK (Hrsg.): Energiehaushalten und CO₂-Minderung: Einsparpotentiale im Sektor Verkehr (= VDI Berichte, Nr. 943), Düsseldorf, 1-20, 3: „...Mobilität, zunächst vereinfacht formuliert als Synonym für Beweglichkeit, für Ortsveränderungen, gehört zu den Ur-eigenschaften des Menschen.“

Nach SCHAUFLEDER gehört Mobilität schlicht „zum Wesen des Menschen“: - SCHAUFLEDER, H. [1994]: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, in: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, hrsg. vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (=Tagungsband des Symposiums am 25. Januar 1994 in Stuttgart), Stuttgart, 9-12, 11.

LÜBBE hält dafür, dass der menschliche Bewegungsdrang zu „den anthropologischen Konstanten unserer Daseinsverfassung“ gehört: „Man darf vermuten, dass unsere Mobilitätslust zu den anthropologischen Konstanten unserer Daseinsverfassung gehört. Möglicherweise handelt es sich um ein Antriebsrelikt aus Vorzeiten archaischer Nichtsesshaftigkeit. Wie auch immer: Gerätschaften zur Verschaffung von Bewegungslust sind auch in vorindustriellen Hochkulturen global verbreitet, das Karussell zum Beispiel, ... und auch die Mythen des Fliegens gehören in diesen Kontext. Ohne Rekurs auf die archaischen Motivationen, die uns in Bewegung versetzen, ist auch der nutzenfreie Anteil am modernen Verkehr nicht voll erklärbar.“ - LÜBBE, H. [1993a]: Mobilität - vorerst unaufhaltsam, in: Internationales Verkehrswesen 45, 653-658, 656; vgl. auch: DERS. [1993b]: Mobilität. Verkürzter Aufenthalt in der Gegenwart, in: SCHAUFLEDER, H. (Hrsg.): Mobilität und Gesellschaft. Hintergründe und Lösungen unserer Verkehrsprobleme, München, 141-152, 149.

⁸ Vgl. STEIERWALD, G. [1992]: a.a.O., 3: Mobilität ist „eine unabdingbare Voraussetzung fürs Überleben“; vgl. auch SCHAUFLEDER, H. [1994]: a.a.O., 11.

⁹ BASTIAN spricht in diesem Zusammenhang von „anthropologisch gesicherten Fakten“: „Die Spezies Homo sapiens gehört demnach eindeutig zu den 'kosmopolitischen Generalisten', d.h. zu jenen Arten, die sich dank ihrer Flexibilität und Beweglichkeit langsam, aber zielstrebig über den Globus ausgebreitet haben.“ - BASTIAN, T. [1992]: Die rastlose Gattung, in: MIT VOLLGAS IN DIE SACKGASSE? Das Drama der Mobilität, hrsg. von der Evangelischen Akademie Baden, Karlsruhe (=Herrenalber Protokolle, Bd. 89), 7-21, 7.

¹⁰ Ebd.; vgl. STEIERWALD, G. [1992]: a.a.O., 3: „Der Mensch als Jäger und Sammler ist angewiesen auf Mobilität. Sie verlässt ihn nicht, selbst in Zeiten der Entbehnung, im Gegenteil, sie steigert sich durch hormonelle Umschaltung, obwohl man glauben möchte, dass in Hungerperioden größere Aktivitäten eigentlich kontraproduktiv wären.“

¹¹ LÜBBE, H. [1993a]: a.a.O., 654.

¹² Vgl. WALLETSCHKE, H. [1988]: Menschheitsgeschichte und Umwelt, in: DERS. - GRAW, Jochen (Hrsg.): Öko-Lexikon. Stichworte und Zusammenhänge, München, 23-32; REMMERT, H. [1985]: Der Mensch in den vorindustriellen Ökosystemen der Erde, in: Naturwissenschaften, Bd. 72, 627-632; NARR, H.J. (Hrsg.) [1975]: Handbuch der Urgeschichte, Bd.2: Jüngere Steinzeit, München; MÜLLER-KARPE, H. [1969]: Handbuch der Vorgeschichte, Bd.2: Jungsteinzeit, München; UERPMANN, H.P. [1979]: Probleme der Neolithisierung des Mittelmeerraums, Wiesbaden.

¹³ Zweifellos ist eine Geschichte der Mobilitätsnotwendigkeiten immer auch eine Geschichte neuer Mobilitätsmöglichkeiten bzw. Mobilitätschancen.

¹⁴ SCHULZE, H. [1977]: Straßenverkehr, Gesellschaftsstruktur und soziales Verhalten, in: Straßenverkehr. Evangelische Beiträge, hrsg. von der Kirchenkanzlei im Auftrag des Rates der Evangelischen Kirche in Deutschland, Gütersloh, 27-107, 36; vgl. METTERHAUSEN, W. [1923]: Aufgaben und Wirkungen des Verkehrs einst und jetzt, in: MOLLAT, G.: Volkswirtschaftliches Quellenbuch. Eine Einführung in die Geschichte, die Theorie und die Praxis von Handel, Industrie und Verkehr, 6. Auflage, Osterwieck, 537-540; STEIERWALD, G. [1992]: a.a.O., 3; BASTIAN, T. [1992]: a.a.O., 16.

und um durch Zunahme an Beweglichkeit den persönlichen Aktionsradius zu erweitern, entwickelt der Mensch planmäßig sogenannte „Bewegungshilfsmittel“¹⁵, die er bei seinen Bewegungsvorgängen in zunehmendem Maße einsetzt. Kulturgeschichtlich betrachtet reicht diese Entwicklung von der Domestikation, der Zähmung und Züchtung von Tieren (v.a. Rind - ab 6.500 v. Chr.; Esel - ab 4.000 v. Chr., Kamel - ab 3.500 v. Chr. und Pferd - ab 3.000-2.500 v. Chr.) zu Trag-, Zug- und Reitzwecken und damit allgemein zu Transportzwecken über die Entwicklung von Wasserfahrzeugen, der Entwicklung des Rades durch die Sumerer im 3. Jahrtausend v. Chr., zahlreicher Einzelerfindungen wie die des sogenannten Kummetschirrs bis hin zum entscheidenden technologischen Fortschritt in der Entwicklung und in dem Einsatz von Kraft- bzw. Antriebsmaschinen, „die im Prinzip unabhängig von menschlicher und tierischer Muskelkraft sowie von natürlichen Strömungs- und Windenergien arbeiten“.¹⁶ Mit der Erfindung der Dampfmaschine wurde das Verkehrsweisen gleichsam revolutioniert.¹⁷ Im 19. Jahrhundert wird mit dem Bau der Eisenbahn und großer Dampfschiffe der Personen- und Güterverkehr mengen- wie entfernungsmaßig in einem bislang ungeahnten Umfang ausgeweitet.¹⁸ Einen bislang letzten, jedoch seitdem fortwährenden Mobilitätsschub induzierte die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beginnende Entwicklung von motorisierten Individualtransportmitteln, von sogenannten Kraftfahrzeugen, d.h. von nicht an Schienen gebundenen Landfahrzeugen, die von eigener Maschinenkraft bewegt werden (Kraftwagen und Krafträder).¹⁹ In kurzer Folge führten die technischen Weiterentwicklungen schon bald zu ei-

ner Steigerung der Motorleistungen bei ständig abnehmenden Gewichten, verbunden vor allem mit einer stetigen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und einer Verbesserung der Fahreigenschaften und der äußeren Formgebung.²⁰ Dieser technologische Entwicklungsprozess mit seinen Auswirkungen auf die Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung dauert im Prinzip bis heute an.

Einen dritten wichtigen extrinsischen Mobilitätsfaktor stellt die *Ausgestaltung der Raum- und Siedlungsstruktur* dar. Erst in der durch die industrielle Revolution ermöglichten technologischen Entwicklung ist die rasante Ausweitung heutiger individueller wie kollektiver Mobilitätsmöglichkeiten – zu Lande, zu Wasser und in der Luft – grundgelegt. Eben dies aber steht gleichzeitig in unmittelbarer Wechselwirkung mit einem Spezifikum der industriellen Entwicklung insgesamt, mit der zunehmenden Zentrierung der Güterproduktion in eigenen Produktionsstätten, in Fabriken, und der damit gegebenen Auslagerung der Erwerbsarbeit aus der Familie sowie mit der Vernetzung und Konzentrierung unterschiedlicher Industrien und der nicht zuletzt daraus resultierenden Entstehung dichter städtischer Ballungsräume. „Es geht um kultursoziologische Fakten von unabsehbarer Bedeutung: Die Trennung von ökonomisch organisierter Arbeitswelt und personaler Beziehungswelt sowie die Entstehung moderner mittel- und großstädtischer Zentren und ihnen zugeordneter dezentraler Siedlungsräume.“²¹ Fazit: Es ist dieselbe industrielle Entwicklung, die nicht nur mit der technischen Innovation von Verkehrsmitteln ganz neue Formen von Mobilität ermöglicht, sondern die zugleich auch mit den

¹⁵ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 613.

¹⁶ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 613; vgl. ROBINSON, E. - MUSSON, A.E. [1969]: James Watt and the Steam Revolution. A Documentary History, London; SCHERER, F.M. [1972]: Erfindung und Innovation bei der Entwicklung der Dampfmaschine durch Watt-Boulton, in: BRAUN, R. u.a. (Hrsg.): Industrielle Revolution. Wirtschaftliche Aspekte, Köln, 139-160.

¹⁷ Vgl. etwa TAYLOR, G.R. [1951]: The Transportation Revolution, 1815-1860, New York; ROLT, L.T.C. [1962]: The Railway Revolution: George and Robert Stephenson, New York.

¹⁸ Schon 1807 wurde das erste Schaufelradboot mit Dampfmaschinenantrieb gebaut. 1803 gelang es Richard Trevithick eine Hochdruckdampfmaschine mit solchen Abmessungen zu konstruieren, dass sie als Antriebsmaschine auf einen Wagen gestellt werden konnte. Die daraus maßgeblich von George Stephenson weiterentwickelten Dampflokomotiven wurden nach 1815 zuerst in den englischen Kohlereviere eingesetzt und begannen seit 1825 (Inbetriebnahme der ersten öffentlichen Dampfeisenbahn der Welt zwischen Darlington und Stockton-on-Tee) ihren Verbreitungslauf in Europa und in Amerika. Allein zwischen 1825 und 1911 entsteht ein Eisenbahnnetz von über 1,5 x 106 km. - Vgl. MATSCHOSS, C. [1908]: Die Entwicklung der Dampfmaschine. Eine Geschichte der ortsfesten Dampfmaschine und der Lokomotive, der Schiffsmaschine und der Lokomotive, 2 Bde., Berlin; WALLETSCHKE, H. [1988]: a.a.O., 31; HILLERBRAND, M. [1992]: Energieszenarien: Optimierung des Möglichen, in: KORFF, W. - FELDHAUS, S. (Red.): Die Energiefrage. Entdeckung ihrer ethischen Dimension, Trier, 27-146, 51ff.; LILLEY, S. [1985]: Technischer Fortschritt und Industrielle Revolution 1700-1914, in: CIPOLLA, C.M. - BORCHARDT, K. (Hrsg.): Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd.3: Die Industrielle Revolution, Stuttgart-New York, 119-163, 130ff; MITCHELL, B.R. [1985]: Statistischer Anhang 1700-1914, in: CIPOLLA, C.M. - BORCHARDT, K. (Hrsg.): Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd.4: Die Entwicklung der industriellen Gesellschaften, Stuttgart-New York, 485-534, 514ff.

¹⁹ Als Vorläufer des Kraftwagens gilt der erste betriebsfähige Dampfswagen des französischen Artillerieoffiziers CUGNOT (1769), der diesen als Transportwagen für schwere Geschütze konstruierte. Nachdem der Dampfswagen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in einigen Großstädten (v.a.Paris) im größeren Umfang zur Personenbeförderung eingesetzt wurde, geriet er trotz seines auch weiterhin unübertroffenen Bergsteigevermögens durch die Erfindung des Verbrennungsmotors (abgeschlossen 1885) nahezu in Vergessenheit. Eine Neukonstruktion erlebte er in den 30er Jahren dieses Jahrhunderts durch die amerikanischen Brüder DOBLE. - Auch in Deutschland pflegten einige Firmen die technologische Weiterentwicklung des Dampfagens (Henschel & Sohn); 1948 gründete der VDI einen Fachausschuss für Dampfkraftfahrzeuge. - Vgl. BAUDRY DE SAUNIER, L. [1936]: Histoire de la locomotion terrestre, voiture, automobile, Paris.

²⁰ Vgl. WOLFF, T. [1909]: Vom Ochsenwagen zum Automobil, Leipzig; BAUDRY DE SAUNIER, L. [1936]: a.a.O.; FRANKENBERG, R. von [1977]: Geschichte des Automobils, Würzburg.

²¹ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 614.; vgl. KUTTER, E. [1991]: Verkehrsinfarkt von Lebensräumen und Umwelt bei heutiger Verkehrspolitik unvermeidbar. Zur Verantwortung des Bundes für die lokalen Verkehrsprobleme, in: Verkehr und Technik 44, 473-479; ABERLE, G. [1993c]: Das Phänomen Mobilität - beherrschbarer Fortschritt oder zwangsläufige Entwicklung?, in: Internationales Verkehrswesen 45, 405-410.

durch sie hervorgerufenen sozioökonomischen und soziokulturellen Veränderungen ein steigendes Maß an Mobilität induziert.²²

Das Maß an dieser sog. „Zwangs-Mobilität“²³ ist dabei abhängig von der in erster Linie durch die Individualmotorisierung und in den großen städtischen Verdichtungsräumen auch durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ermöglichten und induzierten „dezentralen Siedlungsstruktur mit zunehmender Funktionsteilung in der Flächennutzung“²⁴ sowie – für den Transport von Gütern – von den neuen wettbewerbsbedingten Produktionsgesetzmäßigkeiten der Wirtschaft.²⁵ Weitgehend unabhängig von ökonomischen und sozioökonomischen Strukturwandlungen ist hingegen das Maß an sog. „Wunsch-Mobilität“, das eher mit den subjektiven intrinsischen Mobilitätsbedürfnissen und den äußeren Faktoren eines steigenden Einkommens und wachsender Freizeit in Verbindung gebracht werden kann.²⁶

Ein letzter extrinsischer Beweggrund: Der moderne Verkehr stellt einen nicht zu übersehenden *Wirtschaftsfaktor* dar. „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung der modernen Industriegesellschaften ist in zahlreichen Beiträgen der Verkehrswirtschaft dargelegt worden.“²⁷ Mobilität, gesellschaftliche und gerade wirtschaftliche Entwicklung sind in allen Volkswirtschaften eng miteinander verknüpft.²⁸ Besondere Beachtung verdient m. E. in diesem Zusammenhang auch, dass die Mög-

lichkeit an individueller Mobilität gleichsam zum Indikator des erreichten Wohlstandes wird. Kein Konsumgut der Welt ist bisher in der Lage, das zu tun, was das Auto tut. Es ist das Konsumgut, das die meiste private Massenkauflast bindet. „Damit aber gewinnt gerade der PKW die Bedeutung eines zentralen Konsumgutes. In einer warenproduzierenden Gesellschaft wird er zum Wirtschaftsfaktor und Arbeitsplatzbeschaffer ersten Ranges“²⁹, er wird zum „capitalism's favourite child“.

2. Intrinsische Beweggründe im Mobilitätsverhalten

Hier geht es nun im wesentlichen um die in der Bewertung des menschlichen Mobilitätsverhaltens in der Regel vernachlässigten subjektiven Bestimmungsgrößen des Bedürfnisses nach Mobilität. Dass es solche intrinsische Beweggründe im Mobilitätsverhalten gibt, darüber herrscht weitgehende Übereinstimmung. So sind etwa für KUTTER die Motive und Gründe für private Verkehrs-Individualisierung nur „teilweise rational begründbar“³¹. Dies habe sich z.B. in den Jahren 1990 bis 1992 in der „Nachholmotorisierung in den neuen Bundesländern“ gezeigt, die sich „sehr stark auf den Ebenen von ‚Befindlichkeit‘, ‚Psychologie‘ und ‚Verkehrskultur der Deutschen‘“³² vollzöge. HILGERS ortet im Mobilitätsgeschehen „tiefspsychologische Motive“³³. Nach ROTHENGATTER entwickelt „zu kaum einem anderen Konsumgut ... sein Besitzer ein derart emotionales Ver-

²² Vgl. APEL, D. - ERNST, K. [1980]: a.a.O., 166.

²³ In der verkehrswissenschaftlichen Forschung unterscheidet man gerade im Hinblick auf die sozioökonomischen und -kulturellen wie sozialpsychologischen Mobilitätsvoraussetzungen zwischen „Zwangs-Mobilität“ und „Wunsch-Mobilität“, vgl. WILLEKE, R. [1987]: a.a.O., 1197; UMWELTBUNDESAMT (UBA) [1993]: Jahresbericht 1992, Berlin, 178. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) spricht in diesem Zusammenhang auch von Mobilität als „abhängiger“ bzw. als „unabhängiger“ Größe. - WBGU [1993]: a.a.O., 165. Gebräuchlich sind auch die Unterscheidungen zwischen „Zwangsmobilität“ und „freiwilliger Mobilität“ - ABERLE, G. [1993b]: a.a.O., 663, „erzwungener“ und „ungezwungener“ Mobilität - LINDNER, W. - MAURER, U. - RESCH, H. [1975]: Erzwungene Mobilität. Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Köln-Frankfurt a.M.; SEYFRIED, M. [1981]: Mobilitätsbedürfnis versus Mobilitätswang, Frankfurt a.M. Ferner differenziert man in gleicher Aussageabsicht zwischen „gebundenen Reisezwecken“ (Beruf, Geschäft, Ausbildung) und „ungebundenen Reisezwecken“ (Urlaub, Einkauf/Besorgungen, Freizeit) - ROTHENGATTER, W. [1992a]: Volkswirtschaftliche Bedeutung - Nutzen und Kosten des Verkehrs, in: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (VDI) - GESELLSCHAFT ENERGIETECHNIK (Hrsg.): Energiehaushalten und CO₂-Minderung: Einsparpotentiale im Sektor Verkehr (=VDI Berichte, Nr. 943), Düsseldorf, 21-35, 22, sowie zwischen „zweckhafter“ und „zweckfreier“ Mobilität - DEETJEN, G. [1988]: Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung und damit verbundene Erwartungen an die Verkehrserziehung, in: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 3, 61ff. Die letzte Unterscheidung erscheint jedoch wenig hilfreich, da sie suggeriert, frei gewählte Mobilitätsvorgänge seien zugleich frei jeden Zweckes.

²⁴ WILLEKE, R. [1987]: Art.: Mobilität, II. Verkehrsmobilität, in: Staatslexikon (StL), Bd. 3, 7. Auflage, Freiburg-Basel-Wien, 1195-1198, 1196; vgl. HOLZAPFEL, H. - TRAUBE, K. - ULLRICH, O. [1988]: Autoverkehr 2000 - Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Straßenverkehr, 2. Aufl., Karlsruhe, 37ff.

²⁵ Beobachtbar sind insbesondere verkehrliche Wirkungen des Zwangs, Produktionskosten durch Verringerung der betrieblichen Fertigungstiefen zu senken. - Vgl. WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT DER BUNDESREGIERUNG GLOBALE UMWELTVERÄNDERUNGEN (WBGU) [1993]: a.a.O., 165.

²⁶ Vgl. ASCHENBRENNER, E. [1992]: a.a.O., 117f.; DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 611; WILLEKE, R. [1987]: a.a.O., 1197; WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT DER BUNDESREGIERUNG GLOBALE UMWELTVERÄNDERUNGEN (WBGU) [1993]: a.a.O., 165.

²⁷ ROTHENGATTER, W. [1992a]: a.a.O., 21f.

²⁸ Vgl. ABERLE, G. [1993c]: a.a.O., 410.

²⁹ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 615.

³⁰ Vgl. MONHEIM-DANDORFER, R. - MONHEIM, H. [1992]: Konzepte für ein neues Verkehrszeitalter, in: MIT VOLLGAS IN DIE SACKGASSE? Das Drama der Mobilität, hrsg. von der Evangelischen Akademie Baden, Karlsruhe (= Herrenalber Protokolle, Bd. 89), 67-88, 87; SEHERR-THOSS, H.C. von [1980]: Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1887 bis heute, 2. Aufl., Stuttgart.

³¹ KUTTER, E. [1991]: a.a.O., 476.

³² Ebd., 479.

³³ HILGERS, M. [1991]: Auto-Mobil oder das Selbst im Straßenverkehr. Zur Psychoanalyse des Automobilmisbrauchs, in: Universitas 45, 541-556, 541.

hältnis wie zum Pkw³⁴. Und HOLZAPFEL/TRAUBE/ULLRICH konstatieren schlicht: „Es zeigt sich, dass es nicht ausreicht, Autos als bloße Transportmittel zu betrachten; denn es sind die Wünsche und Vorlieben einer Gesellschaft, welche da in Stahl gerinnen.“³⁵ Um das menschliche Mobilitätsverhalten in unseren modernen Gesellschaften verstehen zu können, reicht es in der Tat nicht aus, sich der darin bestimmend gewordenen extrinsischen soziokulturellen, technischen und sozioökonomischen Voraussetzungen zu vergewissern. Über diese Voraussetzungen hinaus sind es nämlich noch ganz andere, im Antriebsgefüge des Menschen selbst liegende intrinsische Faktoren, denen hierbei eine konstitutive Bedeutung zukommt.³⁶ Welche aber sind dies? Ich denke, es geht dabei im wesentlichen um folgende subjektive Wirkfaktoren:

Zunächst geht es um die einfache Tatsache, dass der Fortbewegungsimpuls im Menschen ein elementares Bedürfnis darstellt.³⁷ In diesem Sinne dürfte es auch unstrittig sein zu behaupten, dass es sich beim Mobilitätsbedürfnis um ein *genuines Ur- bzw. Grundbedürfnis* handelt.³⁸ Die Kontroversen entzündeten sich denn auch an einer anderen Frage: „Es scheint heute geradezu so etwas zu geben wie ein ungeschriebenes (Grund-)Recht auf ... völlig freie und ungehinderte Mobilität und entsprechenden Verkehrsausbau. Der Staat legitimiert sich dem Bürger in dem Ausmaß als er diese ungeschriebenen Rechte gewährleistet.“³⁹ Leitet sich also aus dem der Mobilität eigenen Grundbedürfnischarakter ein entsprechender Grundrechtsscharakter ab?⁴⁰ Und wenn ja, was kann ein *Grundrecht auf Mobilität* beinhalten? Nun, ich denke sehr wenig. Was das Recht hier über die Gewährleistung der Grundforderung nach körperlicher Bewegungsfreiheit hinaus zu leisten vermag, bleibt grundsätzlich an eine sich wandelnde Vielfalt von technischen, ökonomischen, ökologischen, sozialen und politi-

schen Voraussetzungen zurückgebunden. Ein elementares menschliches Grundrecht auf eine ganz bestimmte verkehrliche Ausgestaltung von Mobilität, etwa auf die Verfügbarkeit von Transportmitteln, kann es von daher also nicht geben. Das gilt erst recht in Bezug auf einen grundsätzlichen Rechtsanspruch auf motorisierte Individualtransportmittel.⁴¹

Einen zweiten wichtigen subjektiven Wirkfaktor stellt das Bedürfnis des Menschen nach *Selbstbestimmung* im Mobilitätsverhalten dar. Selbstbestimmung gehört zum Wesen des Menschen. Sie erweist sich als grundlegende Vollzugsform seiner individuellen Freiheit. Der Mensch ist bestrebt, in all seinen konkreten Lebensäußerungen und Lebensvollzügen auf ein größtmögliches Maß an Unabhängigkeit und Eigenstand zu drängen. Es kann deshalb nicht verwundern, dass sich dies ebenso im menschlichen *Mobilitätsverhalten* zeigt. Die Formen des Individualverkehrs kommen dabei seiner grundlegenden Bedürfnisstruktur entgegen, sie bieten ihm den größeren Raum der Freiheit und Selbstbestimmung. Das Individualverkehrsmittel „als individuell gestaltbare und nach außen abgrenzbare Privatsphäre“⁴², als „Intimkapsel mit Fluchtpotential“⁴³ wird geradezu zum „Symbol der Freiheit schlechthin“⁴⁴. Unter den heutigen Voraussetzungen eines durch gesellschaftlichen Leistungsdruck und wachsende soziale Zwänge bestimmten Lebens des einzelnen erhält das Freiheitsmoment im Mobilitätsverhalten zusätzliches Gewicht. Wo der Alltag in einem hohen Maße als fremdbestimmt erfahren wird, erscheint vielen die Möglichkeit zu individueller Mobilität als eine besonders hervorgehobene und eher rar gewordene Chance der Freiheit. Das Automobil erscheint als „der letzte Freiraum“, als „sorgsam poliertes Refugium“⁴⁵. Die Tatsache, dass der motorisierte Individualverkehr in unserer Gesellschaft einen so hohen Stellenwert

³⁴ ROTHENGATTER, W. [1992a]: a.a.O., 22f.

³⁵ HOLZAPFEL, H. - TRAUBE, K. - ULLRICH, O. [1988]: a.a.O., 43.

³⁶ Vgl. DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 617-630.

³⁷ Vgl. etwa ABERLE, G. [1993c]: a.a.O., 405; DWORZAK, U. [1992]: Mobilität und Verkehr der Zukunft. Statements, in: MIT VOLLGAS IN DIE SACKGASSE? Das Drama der Mobilität, hrsg. von der Evangelischen Akademie Baden, Karlsruhe (= Herrenalber Protokolle, Bd. 89), 65-66, 65.

³⁸ Vgl. SCHAUFLE, H. [1994]: a.a.O.; HEIMERL, G. [1993]: Mobilität im 21. Jahrhundert - die gesellschaftliche Herausforderung, in: Internationales Verkehrswesen 45, 659-662; BASTIAN spricht in diesem Zusammenhang von einem „metaphysischen Grundbedürfnis“. - BASTIAN, T. [1992]: a.a.O., 10.

³⁹ BINSWANGER, H.C. [1992]: Von der Umweltpolitik zur ökologischen Wirtschaftspolitik, in: BARTMANN, H. - JOHN, K.D. (Hrsg.): Verkehr und Umwelt. Beiträge zum 2. Mainzer Umweltsymposium 1991, Wiesbaden, 9-25, 18.

⁴⁰ Dies wird längst nicht mehr allein vom ADAC behauptet, vgl. etwa RONELLENFITSCH, M. [1992]: Mobilität: Vom Grundbedürfnis zum Grundrecht?, in: Deutsches Autorecht 61, 321-325; BUND JUNGER UNTERNEHMER (BJU) [1992]: Standpunkt: Vision einer umweltbewussten und preisgerechten Verkehrspolitik. Kritisch dazu: CERWENKA, P. [1993a]: Mobilität - ein Grundrecht des Menschen?, in: Internationales Verkehrswesen 45, 698-702, 700f.; MONHEIM-DANDORFER, R. - MONHEIM, H. [1992]: a.a.O., 85f.; HEIMERL, G. [1993]: a.a.O., 66f.

⁴¹ Vgl. ganz in diesem Sinne: DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 623.

⁴² HOLZAPFEL, H. - TRAUBE, K. - ULLRICH, O. [1988]: a.a.O., 144.

⁴³ KRÄMER-BADONI, T. - GRZYMER, H. - RODENSTEIN, M. [1971]: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils, Frankfurt/M., 61.

⁴⁴ HOLZAPFEL, H. - TRAUBE, K. - ULLRICH, O. [1988]: a.a.O., ebd.; vgl. KUTTER, E. [1993]: Ist das CO₂-Minderungsziel im Verkehr (noch) erreichbar, Thesenpapier, 1; HILGERS, M. [1991]: a.a.O., 543.

⁴⁵ BASTIAN, T. [1991]: Editorial: Auto-Mobilität, in: Universitas 45, 515f.; vgl. bes. WOLF, W. [1992]: Entwicklung des Verkehrswesens und der Verkehrspolitik, in: BARTMANN, H. - JOHN, K.D. (Hrsg.): Verkehr und Umwelt. Beiträge zum 2. Mainzer Umweltsymposium 1991, Wiesbaden, 27-50, 41f.

einnimmt, ist also durchaus mit dem Grundbedürfnis des Menschen nach Unabhängigkeit, nach Freiheit und Selbstbestimmung in einem inneren Zusammenhang zu sehen. Aus eben diesem Grundbedürfnis empfängt der Individualverkehr ein wesentliches Moment seiner moralischen Berechtigung. Andererseits ist nicht auszuschließen, dass auch ein solches Grundbedürfnis entarten kann, und der einzelne gerade in seinem individuellen Mobilitätsverhalten defizitäre, zerstörerische Formen der Befriedigung seines Bedürfnisses nach Unabhängigkeit, Freiheit und Selbstbestimmung zu entwickeln vermag. Das Fahrzeug kann zum bevorzugten Instrument der Erfüllung von menschlichen Macht- und Herrschaftsbedürfnissen werden, zum Mittel der Selbstverstärkung und Selbstbestätigung. Mit der PS-Zahl steigt gleichsam das Selbstwertgefühl. Die Leistungsfähigkeit des Transportgeräts wird zum Indikator der eigenen Kraft. Motorisierter Individualverkehr gewinnt hier nicht selten den Charakter des Wettkampfs; er wird zum Ventil für Aggressionen und Überlegenheitsansprüche. Ein zunächst legitimer Anspruch auf Freiheit und Selbstbestimmung auch im Mobilitätsverhalten kann so am Ende in eine neue Form von Verantwortungslosigkeit und Rücksichtslosigkeit umschlagen.

Ein sich ebenfalls im Mobilitätsverhalten ausdrückendes Komplementärbedürfnis ist das menschliche Bedürfnis nach *Gleichbehandlung*, das aus der Einsicht resultiert, dass letztlich alle Menschen in ihrer Grundverfasstheit als Menschen gleich sind und insofern auch gleich zu behandeln sind. Diesem Grundbedürfnis des Menschen suchten Politik und Ökonomie mit ihrer Vision von einer Individualmotorisierung für jedermann zu entsprechen.⁴⁶ Eben damit aber waren zugleich auch neue Maßstäbe gesetzt: Das Bedürfnis nach Gleichbehandlung im Mobilitätsverhalten transformierte sich nunmehr bei vielen zu einem Anspruch darauf, dass jedermann zu jeder Zeit beliebige Ziele individuell motorisiert erreichen kann.⁴⁷

Dass ein derartiger Anspruch in Wahrheit weder einlösbar noch rechtfertigungsfähig ist, schafft hier die eigentlichen Probleme. „Tatsächlich führt nämlich der Versuch, dem Bedürfnis nach Gleichbehandlung im Mobilitätsverhalten durch immer weiteren Ausbau

des Individualverkehrs Befriedigung zu verschaffen, zu neuen Formen von Ungleichheit.“⁴⁸ So müssen die durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen negativen sozialen Folgen ebenso wie die anfallenden Umweltschäden auch von denen getragen werden, die die Vorteile der individuellen Motorisierung nicht in Anspruch nehmen bzw. nicht in Anspruch nehmen wollen oder gar nicht in Anspruch nehmen können. Das gilt innergesellschaftlich und erst recht in globalen Zusammenhängen.

Ein weiterer, das Mobilitätsverhalten besonders stark beeinflussender subjektiver Wirkfaktor ist im menschlichen Bedürfnis nach *sozialer Geltung* auszumachen.⁴⁹ Soziale Geltung ist „Ausdruck und Indikator gesellschaftlicher Anerkennung des einzelnen, und zwar sowohl in bezug auf die Unverfügbarkeit seines Personseins als auch in bezug auf die ihm eignende individuelle Besonderheit und die damit verknüpften von ihm erbrachten Leistungen“⁵⁰. Insofern erweist sich soziale Geltung als ein wesentliches Moment menschlicher Identitätsfindung und zugleich als unverzichtbarer Faktor für die funktionale Strukturierung der Gesellschaft. Von hierher gewinnt das Bedürfnis des Menschen nach sozialer Geltung auch seine ethische Legitimation.⁵¹ Differenzierten sich nun im Streben nach sozialer Geltung in den Gesellschaften immer wieder Ranghierarchien und Prestigeabstufungen mit entsprechenden Statussymbolen aus, so ergeben sich gerade heute unter den Voraussetzungen moderner Ökonomie ganz neue Möglichkeiten, sich durch den Erwerb entsprechend herausragender Konsumgüter eine eigene Form sozialer Geltung zu verschaffen.⁵² Die Verfügung über das betreffende Konsumgut wird zum Indikator eines Status.

Genau diese Möglichkeit hat nun aber in den letzten Jahrzehnten auch in Bezug auf das *Mobilitätsverhalten*, und zwar näherhin in Bezug auf die hier eingesetzten *Mobilitätsmittel*, eine breite Bedeutung gewonnen. Das gewählte Transportmittel schafft von sich aus Prestige und wird so zu einem dominanten Faktor bei der Zuweisung sozialer Geltung. Vor allem im motorisierten Individualverkehr hat sich die Hierarchie der Mobilitätsmittel längst verselbständigt: Marke, Größe, Ausstattung und PS-Stärke etablieren ganz eigene Prestigeordnungen.⁵³ Es ist nicht zuletzt diese Verselbständigung des Prestigefaktors im Mo-

⁴⁶ Vgl. KLENKE, D. [1995]: „Freier Stau für freie Bürger“. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994, Darmstadt, 35ff., 63ff.

⁴⁷ Vgl. HOLZAPFEL, H. - TRAUBE, K. - ULLRICH, O. [1988]: a.a.O., 35: „...quasi-realisierte Utopie“.

⁴⁸ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 624; vgl. auch EUBEL, K.-D. [1994]: Mobilität und Erziehung. Das Thema Verkehr in Schule und Unterricht, in: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, hrsg. vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (= Tagungsband des Symposiums am 25. Januar 1994 in Stuttgart), Stuttgart, 45-52., 46ff.; HOLZAPFEL, H. - JESCHKE, C. - SACHS, W. (Hrsg.) [1981]: Automobilisierung und Ungleichheit (= Schriftenreihe: Energie und Gesellschaft, TU Berlin, Heft 12), Berlin.

⁴⁹ Nach SCHÖLLGEN ist „der stärkste Trieb des Menschen ... in seinem sozialen Geltungsbedürfnis zu suchen“: SCHÖLLGEN, W. [1955]: Anthropologische Gesichtspunkte zur Verkehrserziehung, in: DERS.: Aktuelle Moralprobleme, Düsseldorf, 363-377., 371f.

⁵⁰ DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz. 628.

⁵¹ Vgl. KORFF, W. [1966]: Ehre, Prestige, Gewissen, Düsseldorf 1966.

⁵² LÜBBE prägt in diesem Zusammenhang sehr passend das Wort vom „Geltungskonsum“ - LÜBBE, H. [1993a]: a.a.O., 658.

bilitätsverhalten, die die Problemseiten derartiger auf soziale Geltung angelegter individueller Mobilitätsmittel lange Zeit aus dem Blick geraten ließ. Tatsächlich geht ein nicht geringer Teil der bisherigen sozial- wie umweltschädigenden Wirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf das Konto eines Geltungsstrebens, das sich hier geradezu blind an den Steigerungsmöglichkeiten in der Auslegung motorisierter Individualtransportmittel festmacht.⁵⁴

Ein fünfter intrinsischer Beweggrund im Mobilitätsverhalten liegt im menschlichen Bedürfnis nach *Sicherheit*. Es kann als empirisch hinreichend belegt gelten, dass zwischen den Sicherheitsüberlegungen von Personen und ihrem Mobilitätsverhalten eindeutige Wechselwirkungen existieren. Ein wichtiges „Nachfragekriterium für die Umsetzung der Mobilitätsbedürfnisse“ ist dabei die zu erwartende oder auch nur vermutete „Sicherheit vor Bedrohungen und Übergriffen“⁵⁵. Es liegt auf der Hand, dass das komplementäre Bedürfnis nach Sicherheit im Mobilitätsverhalten gerade bei der Wahl des Verkehrsmittels eine wichtige Rolle spielt, wobei das motorisierte Individualverkehrsmittel als das Vorzugswürdige erscheint. Dies gilt in besonderer Weise für das Mobilitätsverhalten von Frauen.⁵⁶ Gerade „für Frauen, die aufgrund höherer Vulnerabilität und der zusätzlichen Gefährdung durch Sexualstraftäter einen größeren Sicherheitsbedarf haben, gibt ein Pkw ... die Möglichkeit, mehr zu unternehmen und sich neue Lebenswelten zu erschließen“⁵⁷. Auch sich „abholen lassen“ oder sich „bringen lassen“ gelten dabei als sichere Alternativen.

Als ein letzter subjektiver Wirkfaktor kann der *Gewohnheitseffekt* im Mobilitätsverhalten herausgestellt werden. Nach der „psychologischen Gewohnheitsbildungshypothese“ gilt, dass es eine „relative Konstanz

menschlicher Verhaltensschemata“⁵⁸ in einer Epoche gibt. Veränderungswille ist ohne spürbare Not kaum vorhanden, so dass auch das „Koordinationsbudget der politischen und staatlichen Stellen äußerst gering“⁵⁹ ist. Das relativ starre Koordinationsbudget der sozialen Organisationen erschwert zudem Gewohnheitsveränderungen. Es tendiert seinerseits eher auf Beharrung. Hinzu kommt außerdem, dass nach der psychologischen Theorie der Bedürfnisschichten Menschen mit erheblichen Widerständen reagieren, wenn sie auf die Befriedigung eines schon einmal wie selbstverständlich befriedigten Bedürfnis verzichten sollen.⁶⁰ Tritt dennoch eine Unsicherheit in Bezug auf das eigene Verhalten auf, die Veränderung ermöglichen könnte, dann wird das Individuum in aller Regel „von der vorherrschenden öffentlichen Meinung in standardisierender (und das heißt in der Regel in beharrender) Weise beeinflusst“⁶¹.

Bei der verkehrlichen Mobilität handelt es sich also insgesamt um ein äußerst komplexes, nicht monokausal erklärbares Phänomen. Wir haben es im Mobilitätsgeschehen geradezu mit einer „Massierung an sich normaler menschlicher Bedürfnisse“⁶² zu tun. Hinzu kommt, dass dabei offenbar gerade der motorisierte Individualverkehr Eigenschaften hat, die besonders gut auf menschliche Bedürfnisse zugeschnitten sind. Dem einzelnen wird es mit ihm ermöglicht, gleich eine ganze Palette an komplementären Bedürfnissen zu befriedigen. Ökonomen sprechen hier von Zusatznutzen, Gesellschaftstheoretiker glauben, dass zu dem Gebrauchswert der „Ware Auto“ noch ein Selbstwert kommt, der uns Nachteile und Kosten vergessen lässt.⁶³ Bei der ethischen Beurteilung menschlichen Mobilitätsverhaltens sehen wir uns also einem multidimensionalen Bedürfniskomplex konfrontiert.

⁵³ „Mit der PS-Zahl steigt offenbar auch das Selbstwertgefühl...“ - HOLZAPFEL, H. - TRAUBE, K. - ULLRICH, O. [1988]: a.a.O., 48. Das motorisierte Individualverkehrsmittel als „Ich-Prothese für Machtbedürftige“ - HILGERS, M. [1991]: a.a.O., 543.

⁵⁴ Vgl. SCHÖLLGEN, W. [1955]: a.a.O., 385f.; EISNER, M. [1994]: Lebensqualität und Mobilität in Europa. Ein soziologischer Ansatz, in: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, hrsg. vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (= Tagungsband des Symposiums am 25. Januar 1994 in Stuttgart), Stuttgart, 17-22, 21f.

⁵⁵ JESCHKE, C. [1993b]: Sicherheit als eine Bedingung der Mobilität, in: Internationales Verkehrswesen 45, 644-648, 648.

⁵⁶ Vgl. DIES. [1993a]: Die Sicherheit von Frauen als allgemeine Mobilitätsbedingung (= Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau Berlin, Bd. 25), Berlin.

⁵⁷ DIES. [1993b]: a.a.O., 647f.; vgl. VIERBOOM, C. [1988]: Emanzipation durch Werbung?, in: ARAL AG (Hrsg.): Autofahrerinnen, Bochum, 36-42.

⁵⁸ HEINZE, G.W. [1979]: a.a.O., 29.

⁵⁹ Ebd., 28.

⁶⁰ Vgl. LEUTZBACH, W. [1994]: Mobil bleiben. Zur Problematik des Verhaltenswandels, in: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, hrsg. vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (= Tagungsband des Symposiums am 25. Januar 1994 in Stuttgart), Stuttgart, 13-15, 14.

⁶¹ HEINZE, G.W. [1979]: a.a.O., 29.

⁶² HERBERT, G. [1992]: Gedanken zum Thema Auto, Mensch und Umwelt, in: MIT VOLLGAS IN DIE SACKGASSE? Das Drama der Mobilität, hrsg. von der Evangelischen Akademie Baden, Karlsruhe (= Herrenalber Protokolle, Bd. 89), 57-61, 61.

⁶³ Wahrscheinlich liegt auch in der Tatsache, dass mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine ganze Palette an Bedürfnissen des Menschen befriedigt werden können, der Hauptgrund, dass der MIV in bezug auf „tägliche Nutzungsdauer, Häufigkeit längerer Fahrten und Durchschnittsgeschwindigkeit erheblich überschätzt wird“, und dass andererseits „die durchschnittliche Reisezeit in Bahn oder Bus für doppelt so lange gehalten“ wird, wie sie tatsächlich ist. Bei den Kosten ist dies ähnlich: „Beim Auto werden sie unterschätzt; Bus und Bahnen werden für teurer gehalten, als sie tatsächlich sind.“ - LUDWIG, D. [1994]: Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV, in: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, hrsg. vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (= Tagungsband des Symposiums am 25. Januar 1994 in Stuttgart), Stuttgart, 29-35, 30; vgl. BRÖG, W. - ERL, E. [1993]: Die Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs für die Mobilität in unseren Städten, in: Verkehr und Technik 46, 415-423 u. 455-461, 418f., 460.

3. Ethische Orientierungen für eine verantwortliche Mobilitätsgestaltung

Fragt man nach den Kriterien, die für die ethische Beurteilung des Mobilitätsverhaltens seit Beginn der modernen Verkehrsentwicklung im Vordergrund standen, so waren es zunächst durchgängig die beiden Kriterien der Individualverträglichkeit und der Sozialverträglichkeit, und zwar in erster Linie in ihren positiven Konnotationen. Die Mobilitätsentwicklung wurde vor allem im Zusammenhang mit den sozio-ökonomischen Fortschritten gesehen. Wirtschaftlicher Aufstieg, gesellschaftliche Prosperität und Verkehrsentwicklung wurden als Einheit empfunden. Damit verbundene sozial negative Aspekte, wie etwa die steigende Zahl der Unfälle und der Verkehrstoten, nahm man zwar wahr, machte sie aber kaum zum Ausgangspunkt einer grundsätzlichen ethischen Kritik am modernen Verkehrswesen.

Die entscheidende Kritik am menschlichen verkehrlichen Mobilitätsverhalten setzte demgegenüber erst in jüngster Zeit mit der Wahrnehmung der maßgeblich durch den Verkehr induzierten Umweltschäden ein.⁶⁴ Insofern war es also gerade die Akzentuierung des Kriteriums der Umweltverträglichkeit im Verkehr, die das Mobilitätsverhalten insgesamt zu einem Gegenstand ethischer Auseinandersetzung werden ließ. Jetzt traten auch vermehrt die mit den Fragen der Individualverträglichkeit und der Sozialverträglichkeit zusammenhängenden negativen Aspekte in den Blick. Gleichzeitig begann sich in wachsendem Maße die ethisch begründete Überzeugung durchzusetzen, dass im menschlichen Mobilitätsverhalten eine grundsätzliche Neueinschätzung erforderlich ist. Ethisch betrachtet geht es dabei letztlich um eine prinzipiell neu vorzunehmende Gewichtung der in den tatsächlichen Auslegungen heutigen Verkehrs zum Teil höchst einseitig berücksichtigten individuellen, sozialen und ökologischen Erfordernisse.

Dabei liegt der Kernpunkt des Problems in dem von gegebenen Notwendigkeiten der Sozial- und Umweltverträglichkeit her zu wenig relativierten und in seiner Eigenbedeutung gleichzeitig zu stark betonten Wert des motorisierten Individualverkehrs. Das Kriterium der Individualverträglichkeit gewinnt hier nicht selten ein eindeutiges Übergewicht.⁶⁵ Dabei soll gerade angesichts der Ergebnisse der Analyse intrinsischer Mobilitätsmotivationen keineswegs bestritten werden, dass diese Art des Verkehrs eine Form des Mobilitätsverhaltens darstellt, die dem menschlichen Mobilitätsbedürfnis und den damit

verbundenen, auf Verwirklichung der eigenen Individualität ausgerichteten elementaren Antrieben und Strebungen des Menschen am meisten entspricht. Bei allen gebotenen Korrekturbedürfnissen kann es also nicht darum gehen, den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich ethisch in Frage zu stellen. Vielmehr bleibt es die den menschlichen Bedürfnissen wohl am meisten adäquate Form des Mobilitätsverhaltens und von daher in seinem Kern ethisch legitim.

Die ethische Urteilsfindung in bezug auf das Mobilitätsverhalten hat jedoch neben den individuellen ebenso auch die zahlreichen sozialen und ökologischen Erfordernisse in den Blick zu nehmen. Faktisch bedeutet das: Individuelle Mobilitätsauslegung ist nur dann in vollem Sinne ethisch angemessen, wenn sie zugleich in der erforderlichen Weise sozial- und umweltverträglich ausgelegt ist. Genau hier bricht nun aber eine Vielfalt von Konflikten auf, die besondere Abwägungsprozesse notwendig machen. Diese können im gegebenen Fall, wenn es nämlich nicht gelingt, gerade den motorisierten Individualverkehr in der erforderlichen Weise sozial- und umweltverträglich auszugestalten, durchaus zu dem Ergebnis führen, dass hier Reduktionen – sei es im Personen- oder Güterverkehr – zugunsten einer sozial- und umweltverträglicheren kollektiven Verkehrspraxis unerlässlich sind. Ja, es kann nicht einmal vollständig ausgeschlossen werden, dass selbst bei bestimmten Formen des motorisierten Kollektivverkehrs Reduktionen vorgenommen werden müssen, dann nämlich, wenn im gegebenen Fall den durch den Verkehr hervorgerufenen gesamtökologischen Belastungen auf keinem anderen Wege gegenzusteuern ist. Tatsächlich kann die ökologische Komponente über alle unterschiedlichen, sich eigenständig geltend machenden spezifisch individuellen und sozialen Erfordernisse hinaus eine *Dringlichkeit* gewinnen, die ihr in der Rangordnung der Erfordernisse aufs Ganze betrachtet den ersten Platz zuweist. Wo die Funktionsfähigkeit des Zuordnungsgefüges Mensch-Umwelt – sei es global oder regional, sei es auf Dauer oder auch nur zeitlich befristet – auf dem Spiel steht, sind alle übrigen Erfordernisse in entsprechender Weise nachzuordnen. Dieser Grundsatz gilt dann aber selbstverständlich auch in Bezug auf die Gefahren, die vom modernen Verkehr ausgehen. Auch im Mobilitätsverhalten sind im gegebenen Fall die mit diesem Verhalten verknüpften Individual- und Sozialinteressen den dringlicheren übergreifenden Umwelterfordernissen nachzuordnen.⁶⁶

⁶⁴ Vgl. zum folgenden: DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1994]: a.a.O., Tz., der hier im wesentlichen auf meine Ausarbeitungen zu dieser Thematik zurückgreift.

⁶⁵ Vgl. DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) [1978]: Umweltgutachten 1978, Bonn, Tz. 1151: „... individuelle Ansprüche an verkehrliche Mobilität überzogen“; CERWENKA, P. [1993a]: a.a.O., 701: „Maßlosigkeit unserer Mobilitätsansprüche“, 702: „... an Mobilitätsexzessen erkrankte Wohlstandsbürger“; FRAHM, E. [1993]: Jahrestagung der DVWG in Würzburg. Herausforderung: Mobilität im 21. Jahrhundert, in: Internationales Verkehrswesen 45, 450: „Übermobilität“; HEINZE, G.W. - KILL, H.H. [1994]: Kosten heute für Nutzen von gestern: das Auto in der Welt von morgen, in: Zeitschrift für angewandte Umweltforschung (ZAU) 7, 162-169, 165: „Hypermobilität“.

Freilich ist bei derartigen Abwägungen in Rechnung zu stellen, dass die hier angesprochenen Gefährdungen des Zuordnungsgefüges Mensch-Umwelt in den seltensten Fällen vom Verkehr und damit vom menschlichen Mobilitätsverhalten allein ausgehen. Von daher bleibt also zu prüfen, aus welcher unterschiedlichen Quellen sich das Gefährdungspotential hauptsächlich speist und wie dann in Rücksicht auf eine unerlässliche Reduzierung dieses Gefährdungspotentials konkret zu verfahren ist, um den Erfordernissen der Umweltverträglichkeit zu genügen. Hier ergeben sich dann naturgemäß zusätzliche Abwägungsnotwendigkeiten; zugleich eröffnen sich aber auch im Prozess der jeweiligen Entscheidungsfindung eigene Ermessensspielräume. So kann sich unter Umständen zur Reduktion des Gefahrenpotentials eine Verlagerung auf andere Bereiche anbieten, zumal dann, wenn die dort vorgenommenen Reduktionen die Individualerfordernisse weniger hart betreffen und sozial gerechter und verträglicher durchgeführt werden können als im Bereich des Verkehrs. Es kann sich aber auch die umgekehrte Konstellation herauskristallisieren, so dass zur Reduktion des Gefahrenpotentials eine Verlagerung auf andere Bereiche kontraproduktiv wäre und Reduktionen im Bereich Verkehr unter Individual- und Sozialaspekten als das geringere Übel einzustufen sind. Denkbar bliebe aber auch noch die dritte Möglichkeit einer proportionalen Reduktion des Gefährdungspotentials in *allen* umweltrelevanten Verursacherbereichen.

Nun drängt es sich geradezu auf, angesichts des eindeutigen Resultats der Analyse der extrinsischen verkehrlichen Mobilitätsursachen und mehr noch der intrinsischen verkehrlichen Mobilitätsmotivationen, die gravierende Maßnahmen zur Verhaltensänderung im Mobilitätsverhalten als sehr schwer durchsetzbar erscheinen lassen, die als notwendig erachteten Reduktionen der sich mit dem Mobilitätsgeschehen verbindenden negativen Nebenwirkungen zunächst auf anderen ähnlich relevanten aber mit einer geringeren individualspezifischen Durchsetzbarkeitsgrenze politischer Maßnahmen versehenen Gebieten zu versuchen. Das hieße dann etwa, ein generelles Emissionsminderungsziel überproportional in den anderen Verursacherbereichen, Industrie und private Haushalten, durchzusetzen. Wenn sich jedoch herausstellen sollte – und das ist m.E. in einer Gesamtschadens- und Reduktionsbilanz zu überprüfen –, dass es auch im Verkehrssektor zu Restriktionen – sprich: zu Reduzierungen vor allem verkehrlicher Individualmobilität – kommen muss, dann sollen solche Maßnahmen den Vorzug erhalten, die der Tatsache Rechnung tragen, dass wir es im Mobilitätsgeschehen mit

einem multidimensionalen Bedürfniskomplex zu tun haben.

Von daher melde ich starke Skepsis gegen alle Versuche an, verkehrliche Verhaltensveränderungen allein oder zumindest bevorzugt über preisliche Maßnahmen zu erreichen. Ganz abgesehen von der Frage, wie man solche Maßnahmen sozialverträglich gestalten könnte, steht doch fest, dass man preispolitisch neue Ungleichheiten im Mobilitätsverhalten setzt. Hier liegt, was das Verkehrsgeschehen betrifft, der gefährliche Zündstoff darin, dass das sich im Mobilitätsgeschehen stark ausprägende Bedürfnis des Menschen nach Gleichbehandlung keine Beachtung findet. Dem müsste aber auf jeden Fall Beachtung geschenkt werden, entweder durch einkommensangepasste preisliche Staffelungen oder gleich durch rechtliche, alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen treffende politische Regelungen. Das hieße dann etwa allgemeine Verbote mit funktional begründeten Ausnahmen. Verkehrlich individualmotorisiert verhalten dürfte sich dann derjenige, der eine funktionspezifische und damit für alle einsehbare Ausnahmeerlaubnis hat, nicht aber derjenige, der über das größte Vermögen verfügt. Die gesamtgesellschaftliche Akzeptabilität verkehrspolitischer Maßnahmen wird nicht unwesentlich davon abhängen, ob es gelingt, den sich mit dem Mobilitätsbedürfnis verbindenden Komplementärbedürfnissen auch im verkehrspolitischen Maßnahmenkatalog Rechnung zu tragen. Dazu ein letztes: Die im Mobilitätsverhalten anzutreffende Bündelung individueller Interessen fordert, dass neben allem politisch-strukturellem Vorgehen in verstärktem Maße eine zweite Strategieebene Berücksichtigung verdient: die auf die subjektive Haltungsseite des Individuums zielende ethosspezifisch-personale Strategie. Das aber heißt: Ohne eine neu konzipierte Verkehrserziehung⁶⁷, die mit pädagogischen Mitteln versucht, die Menschen zu einer verantwortlichen Gestaltung ihrer Mobilitätsinteressen zu bewegen und die eben nicht mehr länger darin verharrt, Menschen im Sinne eines „autogerechten Kindes“ zum guten Funktionieren innerhalb des gegebenen Verkehrssystems zu erziehen, und ohne eine neu zu entwerfendes Verkehrsethos⁶⁸ als einem Ethos verantwortlicher Mobilität werden wir auf dem Weg notwendig zu erzielender Verhaltensänderungen im Mobilitätsverhalten nur schwerlich vorankommen.

Wie schwierig sich die Probleme im einzelnen auch darstellen mögen, desto wichtiger erscheint mir eine möglichst differenzierte, auf die maßgeblichen ethischen Kriterien der Individualverträglichkeit, der Sozialverträglichkeit und der Umweltverträglichkeit

⁶⁶ Vgl. ALTNER, G. [1993]: ..., 18ff.

⁶⁷ Vgl. DEETJEN, G. [1994]: Öffentlichkeitsarbeit und intelligente Mobilität, in: Bewusstseinsbildung und intelligente Mobilität, hrsg. vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg (= Tagungsband des Symposiums am 25. Januar 1994 in Stuttgart), Stuttgart, 53-58; EUBEL, K.D. [1994]: a.a.O.

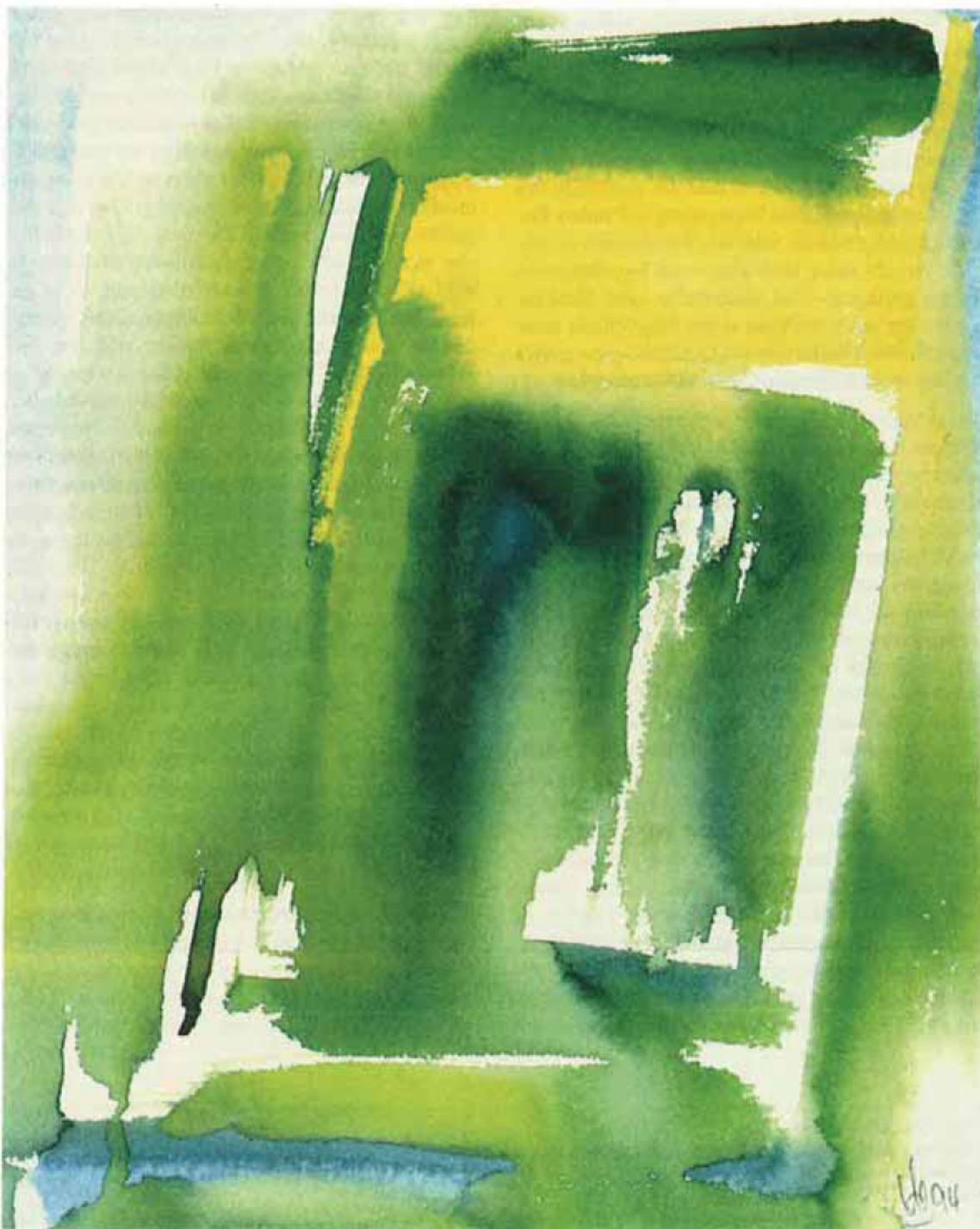
⁶⁸ „... Vertiefung aller Verkehrserziehung in den Bereich des Verkehrsethos...“. - SCHÖLLGEN, W. [1955]: a.a.O., 377.

Wie schwierig sich die Probleme im einzelnen auch darstellen mögen, desto wichtiger erscheint mir eine möglichst differenzierte, auf die maßgeblichen ethischen Kriterien der Individualverträglichkeit, der Sozialverträglichkeit und der Umweltverträglichkeit und auf die ethische Methodik der Übelminimierung und der Übelabwägung hin verantwortete Entscheidung und die konsequente Umsetzung der auf dieser Grundlage gewonnenen Ergebnisse. Die mit der Frage nach einer verantwortbaren Mobilitätsgestaltung der Zukunft verbundenen Probleme sind zu gewichtig und ihre Lösung ist zu dringlich, als dass eine an-

gemessene und zugleich zustimmungsfähige Antwort auf diese Frage noch länger herausgezögert werden dürfte oder gar im Polit- oder Interessenkalkül ganz auf der Strecke bliebe.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Stephan Feldhaus
Siemens AG
Postfach 3220
D-91050 Erlangen
stephan.feldhaus@erl11.siemens.de



Berichte der ANL

25 (2001)

Herausgeber:

Bayerische Akademie für Naturschutz
und Landschaftspflege (ANL)

Seethaler Str. 6

D - 83406 Laufen

Telefon: 0 86 82 / 89 63 - 0

Telefax: 0 86 82 / 89 63 - 17 (Verwaltung)

0 86 82 / 89 63 - 16 (Fachbereiche)

E-Mail: poststelle@anl.bayern.de

Internet: <http://www.anl.de>

Die Bayerische Akademie für Naturschutz
und Landschaftspflege ist eine dem
Geschäftsbereich des Bayerischen Staatsministeriums
für Landesentwicklung und Umweltfragen
angehörnde Einrichtung.

Beiträge des vorliegenden Jubiläumsbandes
gesammelt von:

Manfred Fuchs, Dr. Christoph Goppel,

Dr. Josef Heringer, Dr. Christof Thron

Schriftleitung und Redaktion:

Dr. Notker Mallach, ANL

Für die Einzelbeiträge zeichnen die
jeweiligen Autoren verantwortlich.

Die Herstellung von Vervielfältigungen

– auch auszugsweise –

aus den Veröffentlichungen der

Bayerischen Akademie für Naturschutz

und Landschaftspflege sowie deren

Benutzung zur Herstellung anderer

Veröffentlichungen bedürfen der

schriftlichen Genehmigung unseres Hauses.

Erscheinungsweise:

Einmal jährlich

Bezugsbedingungen:

Siehe Publikationsliste am Ende des Heftes

Satz: Christina Brüderl (ANL)

Druck und Bindung: Lippl Druckservice, Tittmoning

Druck auf Recyclingpapier (100% Altpapier)

ISSN 0344-6042

ISBN 3-931175-62-6

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Berichte der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege \(ANL\)](#)

Jahr/Year: 2001

Band/Volume: [25](#)

Autor(en)/Author(s): Feldhaus Stephan

Artikel/Article: [Kulturanthropologische Grundlagen einer Ethik des Verkehrs 143-152](#)