

Mobilität

ist ein menschliches Grundbedürfnis: Der Mensch will sich dorthin bewegen können, wo es ihm besser gefällt, wo er sich bessere Lebensbedingungen verspricht. Dass der Mensch auch zur Mobilität fähig ist, dass er seine Mobilitätswünsche planen, realisieren, ja seine Möglichkeiten zur Mobilität ständig verbessern kann, hat sich als entscheidender Evolutionsvorteil in Konkurrenz zu anderen Lebewesen erwiesen. Somit ist die menschliche Entwicklung eng mit der Mobilität verknüpft. Dabei ist davon auszugehen, dass der Wunsch nach Mobilität nahezu unbegrenzt, das Streben nach deren Realisierung unendlich sind – sowohl nach Zielen als auch nach den Mitteln dazu. Seine Umwelt hat der Mensch nach diesen Wünschen und Möglichkeiten planend gestaltet. Verkehr ist sowohl Ausgangspunkt wie Folge des Mobilitätswunsches. Sesshaft werden konnte der Mensch unter Beibehaltung seiner Mobilität. Auch die Gründung und Entwicklung von Städten war mobilitätsbezogen, zumeist an Schnittpunkten des Verkehrs und angewiesen auf den Verkehr mit dem Umland wie der Ferne. Neben der räumlichen Mobilität erlaubte die Stadt die soziale Mobilität; die Mobilität der Wirtschaftsfaktoren zielte auf eine optimale Allokation als Voraussetzung wirtschaftlichen Wachstums.

Bei aller Planung, bei aller Ebnung der Verkehrswege, bei der besseren Organisation von Mobilität – man denke nur an die Einrichtung regelmäßigen Postverkehrs, sei es im Römischen Reich, sei es durch die Thurn-und-Taxis'sche-Post – blieb Mobilität über Jahrtausende hinweg angekettet an den menschlichen Schritt und die Leistungsfähigkeit von Transportieren, seien es Pferd, Esel oder Maultier, Kamel, Elefant. Erst das Industriezeitalter brachte mit der Erfindung der Dampfmaschine neue Möglichkeiten, in sich ständig fortentwickelnder Weise. Vor allem brachte das neue Zeitalter eine neue Dimension von Mobilität: die Geschwindigkeit. Mit Eisenbahn und Dampfschiff konnte nunmehr ein Vielfaches von Schritt- und Laufgeschwindigkeit erreicht werden. Die Erfindung des Benzinmotors und der „Benzinkutsche“ erlaubte zudem eine enorme Steigerung der individuellen Mobilität, nach dem Zweiten Weltkrieg bei uns geradezu massenhaft.

Unsere Landschaften, der Lebensraum gerade auch in Deutschland wurden durch diese neuen Verkehrsmöglichkeiten grundlegend umgestaltet, teilweise ungeplant und so chaotisch, dass planende Politik massiv ordnend eingreifen musste – oder zumindest müsste.

Das Flugzeug bahnte schließlich den Weg in die Lüfte und erfüllte damit den uralten Menschheits Traum vom Fliegen. Möglich wurde so die Überwindung großer Entfernungen in immer kürzerer Zeit für Lasten, für Geschäftsleute, aber auch für Urlau-

ber, die nunmehr es sich leisten können, überall auf der Welt ihre Ziele zu finden, ihr Fernweh zu stillen. Inzwischen erlauben die Möglichkeiten der elektronischen Datenübermittlung die Überwindung von Entfernungen in Lichtgeschwindigkeit. Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen sind enorm, in ihrem ganzen Umfang beileibe noch nicht absehbar. Der Prozess der Globalisierung ist dadurch erst möglich geworden – wie auch die Reduzierung eines als lästig empfundenen Ausmaßes an Pendeln zum Arbeitsplatz, durch Telearbeit.

Zur Überwindung von Entfernungen, zur Realisierung von Mobilität benötigt man Energie, vom Hafer angefangen bis hin zu Treibstoffen und Elektrizität, und zwar der Tendenz nach umso mehr, je höher die Geschwindigkeit und je komplizierter die Systeme. Wollten etwa die Entwicklungsländer und Schwellenländer in gleichem Umfang an der Mobilität teilhaben wie die Industrieländer, würde dort jeder ein Auto fahren wollen, würde das zu einem Kollaps unseres Planeten führen: Nicht nur dass die vorhandenen Energievorräte bald erschöpft wären – die zu erwartenden Emissionen in unsere Umwelt würden das menschliche Leben auf unserer Erde, und nicht nur dieses, ersticken, wortwörtlich.

Es kommt also darauf an, intelligentere, ressourcenschonendere Mobilitätssysteme zu entwickeln, die der für unsere Zukunft unabweislichen Forderung nach Nachhaltigkeit entsprechen. Mobilität ist nicht identisch mit Auto-Mobilität noch zwangsläufig mit einem der heute gegebenen Mobilitäts-Medien verbunden. Der Wunsch nach Mobilität denkt immer über die aktuell gegebenen Möglichkeiten hinaus, ist visionär. So sind denn technische Innovationen gefragt, Visionen müssen nicht nur erdacht, sondern vor allem auch realisiert werden, gegen alle Widerstände bestehender Strukturen und etablierter Interessen. Visionen zeigen sich dabei nicht nur in den ganz großen (Ent-)Würfen, sondern auch in der kleinen und schrittweisen Verbesserung, im Detail, mag es auf den ersten Blick auch eher unscheinbar wirken.

Ein falscher Ansatz scheint es demgegenüber zu sein, Mobilität begrenzen zu wollen. Dem steht die menschliche Psyche, das Grundbedürfnis nach unbegrenzter Mobilität entgegen. Der wirtschaftliche, soziale, politische und auch der geistige Entwicklungsstand der Menschheit sind aufs Engste damit verknüpft: mit Mobilität.

Geplant und realisiert worden ist dieses Heft unserer Zeitschrift „Der Bürger im Staat“ in enger Kooperation mit der Akademie für Technikfolgenabschätzung des Landes Baden-Württemberg. Ihr und insbesondere Dr.-Ing. Marcus Steierwald sei an dieser Stelle dafür herzlich Dank gesagt!

Hans-Georg Wehling

Urbanität und Mobilität

Historische Bedingungen und Aufgaben für die Zukunft

Von Marcus Steierwald



Dr.-Ing. Marcus Steierwald leitet den Themenbereich Verkehr und Raumstruktur an der Akademie für Technikfolgenabschätzung, Stuttgart.

Die Verdichtung menschlichen Wohnens und Arbeitens verschafft mannigfaltige Vorteile, nicht zuletzt durch Kommunikation. Die Geschichte der Menschheit allgemein wie auch unsere abendländische Geschichte belegen das detailliert. Zur Urbanität gehört immer auch Verkehr. Wobei Urbanität als der Zustand einer Stadt verstanden werden kann, in der wir uns wohl fühlen. Viele Wege und auch Irrwege sind dorthin möglich und auch besritten worden. Für die Zukunft kommt es darauf an, Urbanität unter den Bedingungen von Mobilität zu realisieren. Red.

Die Erfolgsgeschichte einer Fehlkonstruktion

Ob man Urbanität als Qualität einer lebendigen, toleranten Lebensform wie *Edgar Salin* versteht oder als komplexes Erleben von Zentralität, spezifischer Lebensweise und einem Hoffnungsprinzip wie *Walter Siebel*, auch in allen weiteren Definitionen spiegelt sich, dass Urbanität den Zustand des Städtischen als spezifische Lebensform einschließt, die im Begriff der Mobilität ihren Gegenpol zu haben scheint.

Die Erfolgsgeschichte des Menschen beginnt mit einer Fehlkonstruktion: Der nackte Affe ist zu langsam. Seinen Fressfeinden, den großen Raubkatzen ist er weit unterlegen, auch für die meisten seiner Beutetiere ist er nicht schnell genug. Doch besitzt er ein großes Gehirn, das ihn Erfahrungen nicht nur bilden, sondern in einer großen Anzahl auch speichern lässt. Und das ihm die Fähigkeit verleiht, die noch heute Grundlage jeden Fortschritts ist: Der Mensch plant.

Die einmalige Fähigkeit des Planens ermöglicht dem Menschen eine gedankliche Vorwegnahme der Folgen seines Handelns und so die kontinuierliche Verbesserung seiner Situation unter dem Aspekt seiner Wünsche und Zielvorstellungen. Planen lässt den Menschen sein Werkzeug verbessern, sein Obdach bauen und den Langsamkeitsnachteil ausgleichen – der schnelle Pfeil und das folgsame Pferd sind kulturelle Errungenschaften, die das Phänomen und die Chance der Mobilität begründen.

Planung und Reichweite

Gleichzeitig ist der Mensch wie jedes andere bewegliche Lebewesen der Ambivalenz der Standorte unterworfen: an seiner Wohnstätte findet er Schutz vor Feinden und Wetter, aber keine Nahrung, auf freiem Gelände erwirbt er Nahrung, ist aber Feinden und Witterung ausgeliefert. Der Übergang vom umherziehenden Nomaden zum sesshaften Bauern zeigt jene Intensivierung des Planens, die Basis der Kultur ist. Dies gilt für alle gemäßigten Klimate, wo also nicht Steppe oder Taiga nur ein Nomadendasein ermöglichen. Der viel zitierte Gegensatz zwischen sesshaftem Bauern und mobilem Nomaden ist freilich insoweit falsch als sich diese beiden nicht in der Fähigkeit zur Mobilität unterscheiden, sondern in der Ausdehnung ihrer Aktionsradien. Der sesshafte Mensch gewinnt gegenüber dem nichtsesshaften zahlreiche Vorteile, indem er sein Mobilitätspensum in einem verkleinerten Areal konzentriert und auf diese Weise aus weniger Fläche mehr Lebensgrundlage gewinnt.

Der Vorteil der Stadt

Die Zusammenfügung von mehreren Sesshaftigkeiten, die frühen Dörfer, bieten nicht nur einen verbesserten Schutz und sozialen Rückhalt, sondern vor allem einen besseren Austausch von Erfahrungen und Techniken. Die Keimzelle der Stadt als größte Nähe von Menschen ist aber nicht das „große Dorf“ sondern die „Spezialisiedlung“: Die Enge der Stadt und die damit einhergehenden Nachteile für die Gesundheit der Bewohner kann nur durch die Vorteile aufgewogen worden sein, die eine stark vereinfachte Kommunikation unter Handwerkern, Beamten und Soldaten, an Wegkreuzungen, Pässen, Furten und am Ende der Pilgerstraßen sogar zwischen Gott und Mensch bietet.

Die Stadt mit ihrem minimierten Aufwand an Mobilität zur Kommunikation erzeugt gleichwohl *neue Mobilitätsansprüche* über größere Distanzen; sie verlangt nach Nahrung aus der Umgebung und benötigt

Absatzmärkte für ihre Waren über größere Distanzen hinweg, um ihre Lebensgrundlagen zu sichern. Schließlich entwickeln sich für die größten Distanzen und die Kommunikation über diese wiederum Spezialisten: Händler und Kaufleute, deren spezielle Kompetenz die Nutzung eines vernetzten Systems aus Wegen und Beziehungen ist. Das Wort „Verbindung“ zeigt diese doppelte Bedeutung an: Straßenverbindung zwischen Orten und Kommunikationsverbindung zwischen Menschen.

Die Mobilität des Wissens

Die Stadt bietet auch bessere Möglichkeiten der Kommunikation zwischen den Generationen als das Land; städtische Traditionen sind unabhängig von familiären Zusammenhängen, die Weitergabe von Wissen vom Meister an den Lehrling, die Anwesenheit von Schreibkundigen und nicht zuletzt die Konzentration von Wissen in Schulen und Universitäten stärken den Status der Stadt, indem sie die Mehrfachnutzung gewonnenen Wissens fördern, das sich über die Wege der fahrenden Handwerksburschen und Scholaren über weite Distanzen verbreitet.

Diese Mobilität von Wissen kann für eine einzelne Stadt auch Gefahr sein, wenn dadurch eine quasi Monopolstellung in einem Erwerbszweig verloren geht. Noch heute setzt man zahlreiche Städte Europas mit den dort entwickelten Monopolen gleich: Meißner Porzellan, Buchdruck in Mainz, Pariser Gobelins. Der Export von Kenntnis und Technik solcher Handwerke und Künste wurde häufig mit schweren Strafen geahndet.

Die große Zeit der Städte

Die große Zeit der Städte beginnt mit dem Jahre 1138, in dem sich Florenz gegen die Adelherrschaft durchsetzt. Aus der Konkurrenz zwischen städtischem und herrschaftlichem Anspruch entstanden zahlreiche blutige Fehden und Kriege. Die Konkurrenz zwischen Fläche und Stadt, also zwischen Adel und Patriarchat führen immer wieder zu strategischen Bündnissen, deren bekanntestes die *Hanse* ist, die vorwiegend im Niederdeutschen und im Ostseeraum seit dem 12. Jahrhundert für fast 400 Jahre die Produktion fördert und die Handelswege sichert.

Bevölkerungswachstum – und Pest

Die Entfaltung der Städte in Europa wird begleitet vom ersten großen Bevölkerungswachstum, das durch neue Techniken der Landnutzung ermöglicht worden ist.

Die Pest der 20er-Jahre des 14. Jahrhunderts trifft in besonderem Maße die Städte, die mehr und mehr Menschen angezogen haben. Das Wort „Stadtluft macht frei“ muss in jenen Tagen mit „...und krank“ ergänzt werden. Die rasche Ausbreitung der Seuche ist aber nicht nur auf die Verbreitung über Land mit den Ratten als Kurieren des Todes zurückzuführen. Eine wichtige Ursache sind die guten Wege zwischen den Städten und die intensivierten Handelsbeziehungen, die zu einem regen Austausch von Nachrichten, Waren und damit auch Krankheiten führen.

Die Ambivalenz von Schutz und Offenheit

Die Ambivalenz zwischen Schutz und Offenheit setzt sich baulich fort im Gegensatz von Marktfunktion und Fortifikationsaufgabe der Stadt. Der Idealgrundriss der durch Stadtmauern befestigten Stadt ist der Kreis, der bei maximaler Fläche einen minimalen Umfang hat; der Idealgrundriss des Marktes hingegen ist der längsrechteckige Straßenmarkt. Dieses Problem der Flächenkonkurrenz wird in der mittelalterlichen Stadt teilweise durch *Mehrfachnutzung* gelöst: Tuchlauben oder Markthallen bieten in ihren Obergeschossen anderen Nutzungen Platz.

Im deutschen Mittelland beginnt nach der kriegstechnischen Entwicklung der Pulververwendung in den zu Schlössern gewandelten Burgen die Hofhaltung nach spanischem bzw. französischem Vorbild und mit ihr die Zeit der Residenzen, deren Einfluss bis in die Provinz reicht: Im *Hohenloischen* beispielsweise entsteht eine reiche Landschaft von Residenzen, deren Staatswesen kaum ausreichen zur Deckung der Ausgaben für Repräsentation und deren finanzielle Kraft kaum genügt, um Handel und Produktion anzuziehen. In Bartenstein, Kirchberg, Langenburg sind bis heute Residenzstädtchen erhalten, die zu keiner Zeit

einen nennenswerten und nachwirkenden Zuzug von Händlern und Handwerkern aufwiesen und die bis heute den Charakter von Beamten- und Ackerbürgergemeinden erhalten haben. Demgegenüber waren zahlreiche andere *Reichsstädte* wie Esslingen oder Konstanz, *Residenzen* wie Stuttgart oder Heidelberg blühende Gemeinwesen mit reger Waren- und Wissenskommunikation.

In Baden-Württemberg finden sich zahlreiche Beispiele für höchst unterschiedliche Städte, denen eines gemeinsam ist: Sie sind angewiesen auf Kommunikation und somit auf Straßen und Wege, und ihr Schicksal kann erklärt werden aus der Lage, der Nähe oder Ferne zu bedeutenden Handelswegen.

Planstädte auch in Baden-Württemberg

Als Sonderfall gibt es in Baden-Württemberg einige Muster für eine Art von Städten, deren Entstehung durch die beginnende wissenschaftliche Untersuchung der Planungsgrundlagen in der Renaissance und die Wiederentdeckung der Architektur begünstigt worden ist: Die Planstädte. Zur *Präsentation fürstlicher Macht* wie in Mannheim, Karlsruhe oder Rastatt eigneten sich die streng gegliederten und symmetrischen Grundrisse in gleicher Weise zur Darstellung des staatlichen *Machtanspruchs* (Festung Freudenstadt) wie zum planmäßigen *Ausbau* von Städten (Ludwigsburg, Friedrichshafen). Hinter den Grundrissen stand nicht nur der Wunsch nach Machtentfaltung, sondern auch Überlegungen zu einer idealen Architektur und zu dem, was wir heute „optimierte Standorte“ nennen würden: die Platzzuweisung von städtischen Funktionen an Stellen innerhalb des Stadtgebiets, die dafür infolge Windrichtung, Gewässer, Topographie etc. besonders geeignet sind. Jene Planstädte aber, die nicht dauerhaft in ein

Netz von Verkehrsverbindungen einbezogen werden konnten, sanken nach dem Tode ihres Bauherrn bald wieder in die Bedeutungslosigkeit hinab; bestes Beispiel hierfür ist Richelieu in Zentralfrankreich.

Irrtum Stuttgart

Einen weiteren Sonderfall der Stadtentwicklung bieten die „Irrtümer“; Stuttgart ist beredtes Beispiel dafür, wo man eine Stadt nicht beginnen oder bauen soll: In den sumpfigen Wiesen des Nesenbachtals, fernab wichtiger Straßen und eingerahmt von hohen Bergen, die Kommunikation und Handel stark erschweren. Die Vorliebe des württembergischen Herzogs für die ungestörte Jagd ließ seine Residenz an einer Stelle entstehen, die für längeren menschlichen Aufenthalt eher ungeeignet war.

Mit Industrialisierung und Eisenbahn geht eine stadtgeographische Neuorientierung einher

Das 19. Jahrhundert ist die Zeit revolutionärer Entwicklungen nicht nur im politischen Bereich. Mit dem Reichsdeputationshauptschluss von 1803 verlieren die reichsunmittelbaren Städte ihre Eigenständigkeit; infolge der Entwicklung der Kriegswaffentechnik, insbesondere der Feldgeschütze, haben sie ihren Schutzvorteil gegenüber dem offenen Land schon länger verloren.

Die beginnende Industrialisierung trifft die Stadt auf ihrem wirtschaftlichen Hauptbetätigungsfeld: die Produktion der Waren wird von Werkstatt und Handwerk unabhängig. Auch wenn die Bezeichnung Bäcker bis heute an den Meistertitel gebunden ist, so ist die Erzeugung von Backwaren ein freies Gewerbe. Die Produktion wird zunehmend von der Tradierung von Wissen und Technik und von der geographischen Lage ihrer Standorte unabhängig; die Eisenbahn macht den schnellen Transfer möglich und sichert auch peripheren Orten ein Auskommen, wenn deren Verkehrsverbindungen gesichert und frei zugänglich sind.

Mit dem Bahnhof positioniert sich die Stadt neu

Mit der technischen Revolution Eisenbahn geht auch eine stadttopographische Neuorientierung einher. Handwerker hatten ihre speziellen Stadtviertel, der Handel war am Markt konzentriert. Nun verlässt der Handel die Innenstadt, die Produktion wird in die Fabriken verlagert, der beide verbindende Verkehr hat seinen neuen Verknüpfungspunkt am Bahnhof, der zu jener Zeit weit vor der Stadt liegt. Einerseits wird auf diese Weise die Stadt von den Abfällen und Abgasen der Produktion befreit, andererseits muss sie ihr Zentrum neu bestimmen und die ursprüngliche Stadtmitte einer neuen Nutzung zuführen und mit neuer Attraktivität füllen.

Vielerorts geschieht dies durch einen Ausbau der Verwaltungsfunktionen in der Innenstadt. Dieser Wandel verändert auch die Funktion des großen Bürgerhauses in der Stadt, an die Stelle beengter *Multifunktionalität* – das Haus war Wohnhaus, Werk-

Europ@ Online

Ein E-Learning-Angebot der LpB

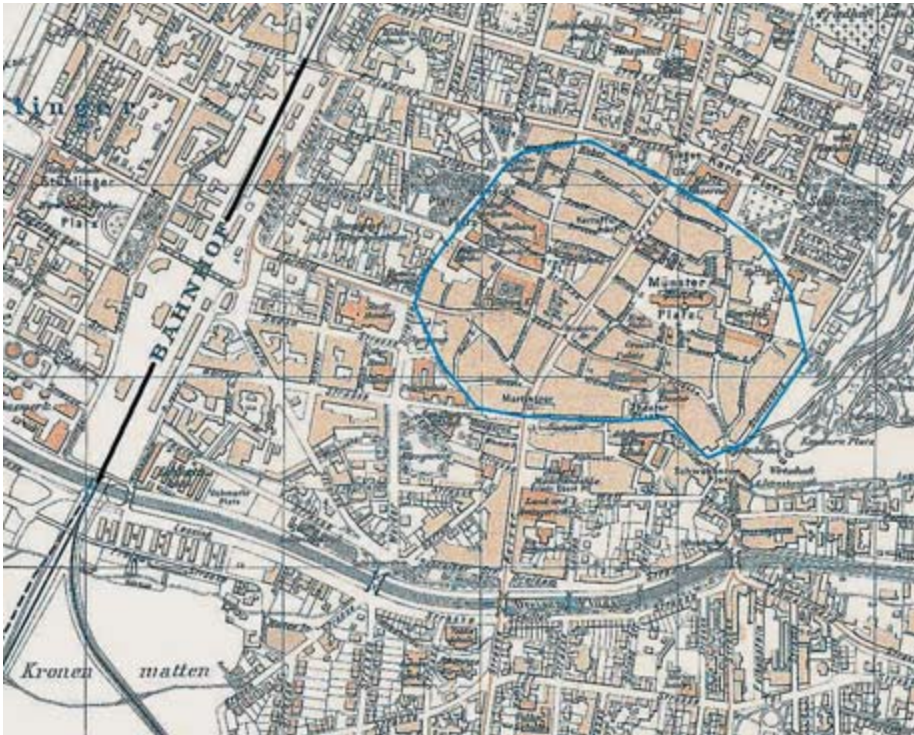
Europ@ Online ist ein E-Learning-Projekt der Landeszentrale für politische Bildung, bei dem die Teilnehmenden die Gelegenheit haben, die Grundlagen der europäischen Politik kennen zu lernen, sie im Gespräch zu erweitern und zu vertiefen. Sogar Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Polen und Tschechien werden erwartet. Die Teilnehmenden werden beispielsweise die Positionen zur Osterweiterung oder zur Reform der Europäischen Union studieren und darüber mit Experten im Internet diskutieren.

Die Studieninhalte des von der Landeszentrale für politische Bildung in Zusammenarbeit mit der Tele-Akademie Furtwangen entwickelten Kurses stehen mit multimedialen Elementen im Internet zur Verfügung. Texte, Grafiken, Audio- und Videoangebote, aktuelle Linklisten, ein Glossar und integrierte Lerntests ergänzen sich gegenseitig. Ein erweitertes Drucksript rundet die Informationen ab. Die Teilnehmenden lernen individuell und in virtuellen Arbeitsgruppen. Dabei werden sie durch Tutorinnen und Tutoren über das Internet betreut. Bei einer Präsenzveranstaltung haben sie die Möglichkeit, sich persönlich kennen zu lernen.

Europ@ online wird im Internet unter der Adresse

<http://www.lpb.bwue.de/grundku/gkonline.htm>

vorgestellt. Hier können alle Interessierten die Lernumgebung näher kennen lernen und sich über die Termine informieren.



Der Stadtplan von Freiburg im Breisgau aus dem Jahre 1928 lässt noch die Randlage des Bahnhofs neben der Altstadt (blaue Grenze) erkennen.

Quelle: Woerl's Reisehandbuch Freiburg, Leipzig 1928

statt, Lager und Stall gleichermaßen gewesen – tritt die *Monofunktionalität* der Wohnhäuser, Werkstätten, Speicherhäuser und Schlachthöfe. Die Monofunktionalität ermöglicht das, was wir *areale Spezialisierung* nennen: die Optimierung der infrastrukturellen Ausgestaltung von (Bau-)Flächen in Bezug auf ihre Funktion.

Stadtverkehr entsteht

Die Monofunktionalität erzeugt etwas, was zuvor nur aus den wenigen ganz großen Metropolen wie Paris oder London bekannt war – sie erzeugt Stadtverkehr. Der innerstädtische Verkehr in den Ausmaßen die wir heute kennen, hat seinen Beginn in dem zwischen innerstädtischen Funktionen nötigen Austausch von Waren und Nachrichten.

In der so genannten Gründerzeit folgt die Vollendung dieser Wende in der Stadtgeschichte. Die großen Städte werden Metropolen – wenngleich im Maßstab Europas, wo sich die Einwohnerzahl z. B. Stuttgarts zwar von 23 200 im Jahre 1814 auf 250 000 im Jahre 1914 und auf 500 000 im Jahre 1964 verzwanzigfacht, in den gleichen Jahren sich aber die Einwohnerzahl São Paulos auf das Tausendfache steigert.

Zwischen 1814 und 1914 treten die Städte über ihre Grenzen hinaus

Die Städte treten zu jener Zeit zwischen 1814 und 1914 in Europa über ihre Grenzen hinaus, die ehemaligen Vororte werden in das städtische Netz aus Bauten und Straßen einbezogen, und mancherorts weisen nur noch Stadtteilnamen auf ehemals selbstständige Orte hin. In Wien zum Beispiel werden die funktionslosen Bastionen niedergelegt und die Ringstraße als Mittlerin zwischen Innenstadt und Vorort entsteht.

Diese Veränderungen sind in Europa, wo die Funktionstrennung innerhalb der Städte weiter ausgebildet wird, nicht ohne den Ausbau der innerstädtischen Verkehrsnetze zu bewältigen. Auf die Pferdebahn von 1830 folgt die „Elektrische“, auf diese die Stadteisenbahn, die in den wieder zu klein gewordenen Straßen in die Höhe ausweicht, so die S-Bahnen in Berlin, Wien und Hamburg, oder die Schwebebahn in Wuppertal, oder, in Gegenrichtung die Londoner Untergrundbahn, die schon 1863 ihren Betrieb aufnimmt.

Der Aktionsradius der Menschen erhöht sich stetig. Ein Fußgänger bewältigt innerhalb 30 Minuten eine Wegstrecke von zwei Kilometern, eine Bebauung mit einer städ-

tischen Dichte von 600 Einwohnern je Hektar würde auf dem Umgriff dieses Radius rund 750 000 Menschen beheimaten; die Nutzung von Straßenbahnen (Reisegeschwindigkeit 24 km/h) bei je 5 Minuten Zu- und Abgang erhöht diesen Radius auf 8 Kilometer, in dessen Umkreis schon 13 Millionen Platz fänden (*Leibbrand*). Diese Zahlen erklären, warum die Städte trotz des Bevölkerungswachstums überhaupt funktionieren konnten. Die Bevölkerungsdichte aber nahm nach der Gründerzeit wieder stetig ab, der Wohlstand wuchs und ermöglichte dem einzelnen Menschen ein Leben mit größerem Freiraum: Die Wohnfläche stieg stetig, was bei gleichbleibender Bevölkerungszahl den Ausgriff der Siedlungen in das weitere Umland erzeugte, wodurch die Nachfrage nach immer schnelleren Verkehrsmitteln stetig wuchs.

Gartenstädte und Gegenentwurf

Schon 1803 hatte Hölderlin die Stadt als einen Ort eher des heimatlichen Aufgehobenseins denn des Schutzes vor Feinden beschrieben: „Ihr guten Städte!“ ist der Entwurf einer Hymne überschrieben. Diese Städte sind gewiss nicht mehr als die zu jener Zeit bekannten Land- und Residenzstädtchen, die nach heutiger Zählung nicht mehr als Kleinstädte wären, doch sind diese „guten“ Städte schon im Zusammenhang mit einer romantischen Landschaftsbetrachtung gedacht:

„und der Stadt Klang wieder sich findet drunten auf ebenem Grün stilltönend unter den Apfelbäumen“. Das Negativbeispiel der neuen städtischen Enge infolge des Bevölkerungswachstums und der Landflucht bis gegen 1900 evoziert den Gegenentwurf: Zu Ende des 19. Jahrhunderts, in England schon um 1870, wird die Lösung in der Restitution von Landschaft und Selbstversorgung gesehen: Die Gartenstädte bieten ihren Bewohnern die Funktionen der Stadt, ohne deren Maßstab zu kopieren (*Metzendorf*). Im Zusammenhang mit der spätromantischen Sicht auf



In der Innenstadt Wiens dominieren um 1900 neben Pferde- und Motorbahnen noch die Fußgänger das Straßenbild.

Abbildung aus Mayreder/Gerlach:

Wien – eine Auswahl von Stadtbildern, Wien 1900

Dieses Bild kann aus
urheberrechtlichen Gründen
nicht angezeigt werden

Stuttgart: eine unmögliche Stadtgründung

zumindest unter dem Aspekt der Verkehrslage – eine schwer zugängliche Kessellage.

Foto: Manfred Grohe

die Stadt taucht zuerst gegen 1920 ein Begriff auf, der bis heute den Inbegriff von psychischen, physischen und funktionalen Qualitäten bildet: Urbanität.

Funktionalität: Weißenhofsiedlung in Stuttgart

Die Entwürfe nach 1918 brechen radikal mit der Idee der Stadt als Ort der repräsentativen oder der romantischen Denkfigur. Die Visionen von *Le Corbusier* wie die praktischen Umsetzungen der Architekten der Stuttgarter Weißenhofsiedlung folgen einem neuen Primat, dem der Funktionalität. Den Kahlschlägen eines *Corbusier* 1929, der Megalopolis eines Albert Speer 1943 oder der Tetraederstadt von *R.B.Fuller* 1966 (*Dahinden*) stehen wir heute ablehnend gegenüber: Es mag sein, dass hier die Funktionen optimal sind, es mag sein, dass Verkehr und Kommunika-

tion auf optimale Weise in das kompakte Siedlungsbild eingepasst sind – wohnen wollen wir dort nicht. So ist denn auch der Begriff der Urbanität leicht erklärt: Urbanität ist der Zustand einer Stadt, in der wir leben wollen.

Die Katastrophe des II. Weltkriegs

Im Rückblick angesichts der Folgen totaler Machtausübung erstaunlich ist die Fortführung des Absolutheitsanspruchs der Planung, ja der Planbarkeit überhaupt nach dem Zweiten Weltkrieg. Ein Satz wie „Die Verantwortung für die Zukunft nötigt uns heute zur totalen Planung“ (*Dahinden*) würde heute von niemandem mehr formuliert werden.

Gleichzeitig wird heute gerade durch ihre Kondensation in Legoland, Venice (Las Vegas) oder Celebration City (Disney) die verkehrsfreie Stadt à la Rothenburg ebenso zur

romantischen Kulisse, wie die kaum vorstellbare Abgas- und Lärmbelastung der Metropolen dieser Welt von Kalkutta über Seoul bis Rio de Janeiro die Schreckenskulisse für den Europäer auf der Durchreise ist.

Die Katastrophe des Zweiten Weltkriegs traf die deutschen Städte nicht nur in der Lebensfähigkeit ihrer Funktionen, sondern in ihrer schieren Bewohnbarkeit. Die den Bunkern und Kellern entstiegene Menschen fanden nach dem Bombenhagel nicht nur ihre Habe zerstört, sie standen innerhalb weniger Stunden auch in der völligen Obdachlosigkeit und vor Schutbergen, die ihnen sogar die Fußwege verwehrten. Die Stadtregime waren in der Nachkriegszeit bemüht, die Grundfunktionen Wohnen und Verkehr wieder aufzurichten – an Urbanität und Mobilität als Qualitätsaspekt beider Funktionen war zunächst nicht zu denken.

Der Irrweg der „Autogerechten Stadt“

Dieser Zustand der deutschen Städte und die scheinbare Inkompatibilität der tradierten Stadtgrundrisse und -bebauungen mit unterstellten Anforderungen „zukunftsgerichten“ Verkehrs ließen die Befürchtung entstehen, die Stadt werde ohne eine Intensivierung ihrer verkehrlichen Anschlüsse nicht lebensfähig sein (*Leibbrand*). Tatsächlich konnte das Konzept der „Autogerechten Stadt“, das wie alle anderen Konzepte zuvor den als real erkannten Defiziten abhelfen sollte, den schleichenden Bevölkerungs- und Funktionsverlust der Innenstädte nicht aufhalten. In der Metropole Berlin vollzog sich diese Entwicklung aufgrund der lange konservierenden Insellage innerhalb weniger Jahre: allein im Jahre 1994 mussten die Innenstadtbezirke einen Bevölkerungsverlust von sechs Prozent hinnehmen, auf diese Weise führte Berlin das Schicksal der Städte in Deutschland der Jahre 1950–1965 im Zeitraffer vor (*Scherf*).

Die Wiederentdeckung des Quartiers

Die Verluste aus dem Bemühen, eine autogerechte Stadt zu schaffen, sind immer noch augenfällig: Der Straßenzug Hauptstätter Straße – Adenauerstraße in Stuttgart war nicht nur durch den Bombenkrieg schwer getroffen worden, er verliert bis 1972 durch den Einbau der B14 auch seine nordseitige Randbebauung dauerhaft, darunter Bauten wie die königliche Akademie. Wunden im Gesicht der Städte wie diese haben paradoxerweise den Stadt- und Verkehrsplanern geholfen, die Autogerechte Stadt zu überwinden: Keine Verkehrsberuhigung, keine Fußgängerzone, keine Quartierbildung wäre heute denkbar, ohne die Möglichkeit, den Verkehr auf den Schneisen der Autogerechten Stadt zu bündeln. Die Wiederentdeckung des Quartiers als urbane Lebens- einheit verdanken wir auch den Magistralen, die die Hauptlast der Erschließung aufnehmen. Wenn in Stuttgart wie andernorts die Magistralen immer noch von Wohnbauten gesäumt werden, wenn an den Hauptverkehrsstraßen immer noch Kinder aufwachsen müssen, während sich

in den Gartenstraßen die Konsulate mit den Verbänden die Villen teilen, dann ist dies in erster Linie auf eine verfehlte Bebauungsplanung und nicht auf die Autogerechte Stadt zurückzuführen.

„Dispersion“ und Diversifikation

Nach 1950, mit dem Beginn der allgemeinen Verfügbarkeit des Personenkraftwagens (Pkw) tritt eine Entwicklung ein, die wir als „Dispersion und Diversifikation“ beschreiben. Die *Dispersion* meint die Versprengung der Standorte von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc. über den Stadtrand hinaus in die Region. Die *Diversifikation* beschreibt die Spezialisierung der Anbieter auf den ihnen eigenen Vorteil, um sich im Markt behaupten zu können: Da der potenzielle Kunde nicht nur den einen Supermarkt erreichen kann, strebt jeder einzelne Markt nach Unterscheidung von allen anderen, mit der Folge, dass für den Kunden der Besuch nicht nur des von ihm gewohnten Marktes interessant wird. Pkw- und Zeitverfügbarkeit, Dispersion und Diversifikation, Wohnanspruch und Urbanitätserlebnis zusammen ergeben jenen Zustand des regionalen Verkehrs, den die meisten von uns tagtäglich erleben.

Zukunftsaufgaben: Menschenwürdiges Wohnen und Mobilitätsteilhabe

Die Interaktionen zwischen Stadtmitte und Peripherie haben neue Strukturen erzeugt, die den alten Gegensatz zwischen Zentrum und Umland deutlich milderten. Die Grundrechte des menschenwürdigen Wohnens und der Mobilitätsteilhabe stehen infolge der intensiven Bemühungen der Stadt- und Verkehrsplanung nicht mehr in dem Gegensatz wie ehemals. In einigen Innenstadtbereichen mit weitläufigen Fußgängerzonen an Markt- oder Kulturzentren wird für einen Teil der Bevölkerung die Verkehrsberuhigung zum Problem: Die Zugänglichkeit wird für Alte, Gehbehinderte und kleine Kinder eingeschränkt.

Die alte, aber fortgeltende Maxime der Stadt- und Stadtverkehrsplanung richtet sich auf die Versöhnung von Urbanität und Mobilität, von Ruhe und Aktivität, von Flächen und Funktionen. Die neue Maxime der Stadtverkehrsplanung könnte mit dem Titel „Effizienz und Partizipation“ überschrieben werden. Mit dem Wandel des Politikverständnisses und der Entwicklung neuer Verfahren in der Verkehrssteuerung könnte eine neue, wiederum zu koordinierende Spezialisierung eintreten: einerseits der Stadtplaner als Spezialist für die partizipative Stadtgestaltung, andererseits der Verkehrsplaner als Spezialist für die effiziente und emissionsreduzierte Abwicklung der Verkehrsaufgaben einer Stadt.

Die Digitalisierung der Stadt ist eher eine Schreckensvision

Die Visionen zur Digitalisierung der Stadt haben sich nicht bewahrheitet: Die Vorstellung, dass die Kommunikation in der Stadt nur noch technisch und nicht mehr



Die autogerechte Stadt

galt lange als Leitbild der Verkehrs- und Stadtplanung, wie hier in Stuttgart. Gerechtigkeitshalber muss eingeräumt werden, dass die beruhigten, „urbanen“ Quartiere der Stadt durch die brutalen Verkehrsschnitten erst möglich geworden sind. – Das Foto zeigt den Österreichischen Platz in Stuttgart am Rande der Altstadt.

Foto: Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Sammlung Kilian

persönlich stattfinden sollte, ist eher eine Schreckensvision. Auch die Hoffnungen auf die Wiedergewinnung des Straßenraums zu Zwecken des Aufenthalts und der Kommunikation durch die Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr haben sich nicht erfüllt – zu sehr ist die Stadt auf die Verflechtung mit dem Umland angewiesen.

Die Zukunftsaufgabe besteht in der Realisierung von Urbanität unter den Bedingungen der Mobilität. Dazu gehört eine Planung, die nicht „total“ ist, sondern fachgerecht und diskursiv, die nicht Megapolis plant, sondern Quartiere und eine Politik, die weniger innovativ ist als vielmehr stetig und zuverlässig. Die Zukunftsaufgabe Urbanität und Mobilität heißt „Versöhnen und Gewährleisten“.

Literaturverzeichnis

Verwendete, empfohlene* und zitierte Literatur:
Herrmann/Stierwald, Marcus (Hrsg.): Leitbild Urbanität; Stuttgart 1996; SchrR Arbeitsberichte TA-Akademie Band 66.
Badisches Landesmuseum (Hrsg.): Planstädte der Neuzeit; Karlsruhe 1990 (Braun).
Bongardt, H.: Die Planungszelle in Theorie und Anwendung; Stuttgart 1999; Online-Dokument per www.ta-akademie.de, Suchweg Publikationen.
Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.): Alte Städte, Neue Chancen, Städtebaulicher Denkmalschutz; Bonn 1996 (Monumente).

*Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (Hrsg.): DISP (Online-Zeitschrift); Zürich 1965 ff.; Siebel, Walter: Wesen und Zukunft der europäischen Stadt; Heft 141, 2001, www.orl.arch.ethz.ch/disp/issues/141.html.

*Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hrsg.): Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen; Berlin 1994 (Ernst & Sohn).
Dahinden, Julius: Stadtstrukturen für morgen – Analysen, Thesen, Modelle; Stuttgart.

Michel/Spengler (Hrsg.): Kursbuch; Berlin (Rowohlt); Heft 112, Juni 1993; darin: Lampugnani, Vittorio: Le Corbusiers Visionen, Mönninger, Michael: Schönheit aus Irrtum.

*Kirchhoff, Peter: Städtische Verkehrsplanung – Konzepte, Verfahren, Maßnahmen; Stuttgart 2002 (Teubner).

*Kostof, Spiro: Die Anatomie der Stadt – Geschichte städtischer Strukturen; Frankfurt/M. 1993 (Campus).

*Küster, Hansjörg: Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa; München 1995 (Beck).

Leibbrand, Kurt: Die Verkehrsnot der Städte; Essen 1954; SchrR des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe, Heft 8.

Metzendorf, Georg: Kleinwohnungsbauten und Siedlungen; Darmstadt 1920.

*Mumford, Lewis: Die Stadt – Geschichte und Ausblick; München 1984 (dtv Wissenschaft).

Rosenkranz, Christa et al: Zentren – auf dem Weg zur europäischen Innenstadt; Bonn 1998; SchrR Werkstatt: Praxis, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Heft 2/3, 1999.

Scherf, Konrad: Die Metropolitane Region Berlin; Wien 1998; SchrR ISR der österr. Akademie der Wissenschaften.

Schreckenbach, Winfried: Siedlungsstrukturen der kurzen Wege – Ansätze für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung; Bonn 1999; SchrR Werkstatt: Praxis, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Heft 1, 1999.

*Steierwald, Marcus / Künne (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung; Berlin 1994 (Springer); Autoren: Steierwald, Gerd/Künne, Hans-Dieter.

„Wo ich nicht bin, da ist das Glück“

Der Mensch als animal migrans

Zur Psychologie der Mobilität

Von Gabriele Geiger



Dr. Gabriele Geiger, Diplom-Psychologin, Literatur- und Kunstwissenschaftlerin. Freiberufliche Journalistin und Autorin für Rundfunk und Printmedien in München und London.

Mobilität, der Drang zum Wandern, ist dem Menschen angeboren: Er ist von Haus aus ein *animal migrans*, das sich dorthin zu begeben sucht, wo das Glück ist. Mobilität also stellt die Suche nach den besseren Lebensbedingungen dar. Dementsprechend empfindet er die zwangsweise Ruhigstellung negativ, am deutlichsten im Gefängnis oder in der Zwangsjacke. Von daher müssen alle Konzepte zur Verkehrsberuhigung mit Widerständen rechnen, die nicht einfach zu brechen sind. Das bedeutet keine Kapitulation vor einer vernünftigen Verkehrspolitik, doch sie muss menschliche Grunderfahrungen und Bedürfnisse angemessen in Rechnung stellen und darf den Menschen nicht zu entmündigen suchen. – Mobilität ist auch nicht einfach Ruhelosigkeit, auch wenn sie sich in dieser Gefahr befindet. Denn Bewegung braucht immer auch Ruhepunkte, Orte der Besinnung darauf, wohin die Reise gehen soll. Red.

Mobilität als Evolutionsvorteil

The pursuit of happiness, die Suche und Verfolgung ihrer persönlichen Glücksvorstellung, haben die Amerikaner für jede Bürgerin und jeden Bürger in ihrer Verfassung als Recht festgeschrieben. Die Definitionen von *Glück* mögen im Einzelnen sehr differieren. Von singulären Asketen und klösterlichen Gemeinschaften abgesehen, dürfte indes für die meisten Menschen die Erfüllung der Grundbedürfnisse im Sinne *Maslows* eine prinzipielle Voraussetzung für die Erfahrung von Glück sein.

In den Jäger- und Sammlerinnengesellschaften der frühen Menschheit und in einigen wenigen Stammeskulturen noch heute war und ist Mobilität ein wesentliches Element zur Existenzsicherung. Denn Mobilität ist in erster Linie eine psychobiologische Ausstattung: nämlich die Fähigkeit zur Beweglichkeit, und damit Voraussetzung eines Vorgangs, der Fortbewegung. Sie bietet einen Evolutionsvorteil gegenüber der Verwurzelung an einem Ort: indem sie den Radius von Nutzungsmöglichkeiten erweitert.

Reiche Tierpopulationen führten zu einer höheren Reproduktionsrate des Stammes; waren die Jagdgründe erschöpft, zog das Volk weiter. Das im Kern nomadische Leben wurde auf einer dünn besiedelten Erde auch dann beibehalten, als einzelne Stämme zu Ackerbau und Viehzucht übergegangen waren. Im Kreislauf von Reproduktion und Erschöpfung der Ressourcen ist Mobilität jahrzentausedlang der entscheidende Faktor, die Existenz weiterhin zu sichern.

Mit der Entstehung von Sesshaftigkeit wurde Mobilität keineswegs hinfällig

Mit dem Entstehen von Sesshaftigkeit, von städtischen und staatlichen Strukturen wird Mobilität keineswegs obsolet, im Gegenteil. Ihre Bedeutung für die Sicherung von Grenzen und Eigentum und für die Gewinnung von Vorteilen durch Handel und den Austausch kultureller Güter nimmt zu. Ist Mobilität zunächst Voraussetzung für die Grundsicherung, wird sie im Weiteren zu ihrer Folge: im Wettbewerb werden die Möglichkeiten der Mobilität in der Hoffnung auf größere Gewinne durch immer höhere Leistungen ausgereizt. Kaufleute, Mönche, Beamte, Gelehrte und Künstler legen im Mittelalter und in der frühen Neuzeit in Europa unter unsäglichsten Bedingungen, was Wege und Transportmittel betrifft, Entfernungen zurück, über die wir uns im Concorde-Zeitalter nur wundern können. Treibendes Motiv, solche Strapazen auf sich zu nehmen, war – wenn auch in gottgläubiger Zeit als Unternehmen zum Ruhme des Herrn begründet – zweifellos gleichfalls die Verbesserung der Lebenssituation, oft im übertragenen Sinn: durch den Zugewinn von Macht.

Mobilität um besser leben zu können

Wenn wir nun heute von Mobilität sprechen, ob im großen Rahmen bei Migrationen ganzer Völker infolge von Hunger, Flucht oder Vertreibung, oder im kleinen Alltäglichen des berufsbedingten Pendlerverkehrs zwischen Wohnung und Ar-

beitsplatz, so sind die Beweggründe genau genommen immer noch rückführbar auf diesen Kern einer genetisch gegebenen Disposition – eines *animal migrans*, welches wandert, um zu leben. Die Unterscheidung zwischen politisch verfolgten Asylbewerbern, und solchen, die diskriminierend „Wirtschaftsflüchtlinge“ genannt werden, ist deshalb höchst problematisch. Beide nehmen enorme Risiken und Entbehrungen auf sich, um einer Notlage zu entinnen und besser zu leben.

Die Fähigkeit zur Fortbewegung ist indes keine Festlegung auf oder Bestimmung zur Wanderschaft. Die psychosoziale und kulturelle Entwicklung der Menschheit macht Mobilität heute zu einer *Wahlmöglichkeit*, auch noch bei existenzieller Not. Will sagen: sich zu bewegen, zu wandern, zu fliehen, mobil zu sein sind Entscheidungen, die in den meisten Fällen bewusst, in einem Willensakt getroffen werden.

SelbstFreizügigkeit und ausreichende Ressourcen haben aber nicht zu dauerhafter Sesshaftigkeit ganzer Gesellschaften geführt, da, wie *Marvin Harris* bereits 1977 auf der Basis umfangreicher Forschungen aus den 60er- und 70er-Jahren dargelegt hat, Sesshaftigkeit/Wanderung, Ressourcen und Bevölkerungsdichte in Interdependenz stehen und Wanderungsbewegungen bei erschöpften Ressourcen in stets erneuten Schüben erfolgen. Der Begriff *Ressource* muss für industrialisierte und technisch hoch differenzierte Gesellschaften dabei spezifisch anders gefasst werden als für Stammeskulturen. In den europäischen Großstädten sind entwickelte Infrastruktur, Freizeit- und Bildungsangebote, „Urbanität“ oder der Zugang zu Technologien und Institutionen ebenso dazu zu zählen wie finanzieller Rückhalt, der Ernährung und Wohnen gewährleistet. Die Sozialpsychologie rechnet auch familiäre, freundschaftliche und berufliche Netzwerke zu den Ressourcen. Sind sie erschöpft, so kommt es zu Migrationen. Die vier Stufen der Stadtentwicklung – Urbanisierung, Suburbanisierung, Desurbanisierung und Reurbanisierung; jeweils geknüpft an die mit den Produktionsweisen sich entwickelnde Transporttechnik – sind auch im Bezugsnetz von Ressourcenknappheit und daraus folgender (Ab-)Wanderungsbewegung zu verstehen.

Mehr als Fortbewegung im Raum

In unseren hochkomplexen und vielfach gegliederten Lebenswelten ist es indes nicht immer ganz einfach, hinter dem Verlangen nach Mobilität einen Akt der Existenzsicherung zu erkennen. Denn das Bewegungsbedürfnis manifestiert sich auch in Neugier, Abenteuerlust und Steigerung der Erlebnissfähigkeit, wofür die weltwei-

ten Touristenströme nur ein Indiz sind. Für das eingangs zitierte Streben nach dem persönlichen oder privaten Glück jenseits der Befriedigung von Grundbedürfnissen ist ein hohes Maß an Mobilität vonnöten. Wir leben nicht mehr in den fußläufigen Städten des Mittelalters, sondern Städte sind politische Räume aus Verwaltung, Planung, Verfügung, Aneignung und Enteignung, des Rechts. Sie sind Repräsentanten einer Kultur, ihrer Macht, ihres zentralistischen Sogs, sind Agenten ihrer ethnologischen und semiologischen Textur, der metropolitenen Zivilisation. Und doch formen sie zwangsläufig den „anorganischen“, sozialen Leib der Menschen, die sich in ihre Funktionszusammenhänge einfügen, eine Balance zwischen Fremdheit, Begegnung und Berührungsangst finden müssen. Der Begriff Mobilität umfasst deshalb inzwischen mehr als die Fortbewegung im Raum. *Michael Walzer* unterscheidet vier Typen:

1. die *geographische* Mobilität, als Folge berufsbedingter Ortswechsel,
2. die *soziale* Mobilität innerhalb der gesellschaftlichen Schichtung,
3. die *Beziehungsmobilität*, die die heranwachsende Generation nicht mehr mit den Lebenslegenden eines einzigen Elternpaares, sondern mit einer verwirrenden Vielzahl davon konfrontiert,
4. eine „*politische*“ Mobilität, die sich nicht mehr von Loyalitäten bestimmen lässt.

Diese Mobilitäten, in deren Ausleben sich nach liberalem Verständnis demokratische Freiheit artikuliert, hat nach *Walzer* die USA zu einer „zutiefst unsteten Gesellschaft“ gemacht. Er spricht deshalb auch von den Schattenseiten dieser Mobilität, den Erfahrungen von Wurzellosigkeit, Unbeständigkeit, instabiler Identitätsbildung, mangelnder Bindungsfähigkeit.

Die Stadt- und Verkehrsplanung, die den Begriff zumeist nur verkürzt unter den Gesichtspunkten von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und zu dichtem Individualverkehr diskutiert, nimmt seine lebensweltlichen Interdependenzen selten wahr. So wie sie die Beweggründe und das Ausmaß des individuellen Bedürfnisses nach Mobilität verkennt, wird auch die öffentliche Diskussion bestimmt durch Fehldeutungen, modische Vorgaben und Ideologisierungen.

Missverständnisse: Mobilität = Automobil = Geschwindigkeit?

Der Begriff Mobilität ist zu einer Hohlform degeneriert, die wir erst wieder füllen müssen, um uns sachlich verständigen zu können. Ein Beispiel: Auf der 1993er IAA trat BMW mit dem Slogan auf: „Mobilität ist Leben“, was man in dem dramatischen Vierzeiler gipfeln ließ:

„Wir leben in einem dynamischen Universum.
Alles ist in Bewegung.“

Alles ist vernetzt.
Mobilität ist Zukunft.“

In einem Artikel in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung kommentierte *Mark Siemons* diese erkenntnistheoretische Tautologie sarkastisch:

„Die Wörter, vom Gewicht einer spezifischen Bedeutung befreit, verstellen nicht



Reisen

ist nicht dasselbe wie Entfernungen überwinden. Der IC auf der „alten“ Rheinstrecke zwischen Koblenz und Bingen vermittelt das Gefühl des Reisens. Man sitzt bequem, genießt die Landschaft, kann sich bewegen – und ist von Frankfurt aus nur eine Stunde später in Köln als der neue Hochgeschwindigkeits-ICE auf der Schnellbahntrasse, mit dem eingegengten Fahrgefühl des Flugzeugs.

Foto: Peter Federmann

länger die Sache selbst: das Auto.“ Das Beispiel zeigt: Mobilität ist ein Fetisch, der um der *political correctness* willen hier einen anderen Fetisch ersetzt: das Automobil. Beides, Mobilität und Auto-Mobil aber sind Metaphern für ein Drittes: Geschwindigkeit. In der Psychologie unserer heutigen Gesellschaft unterliegt der Begriff Mobilität einem grandiosen Missverständnis. Wenn Geschwindigkeit gemeint ist, gilt als Maßstab die Kürze der Zeit, in der ein Weg zurückgelegt wird. Als Folge dieses Denkens wird derjenige als „besonders mobil“ geschätzt, der in einer gegebenen Zeitspanne mehr unterschiedliche Orte aufsucht als ein anderer, sein „mobiles Büro“ im Flieger und ICE aufschlägt. Mobilität wird dadurch zum Kompetenzkriterium und, in einem weiteren Trugschluss, zum Gradmesser von Effizienz und persönlicher Leistungsfähigkeit.

Die Missverständnisse der Bahn

Selbst bei der Deutschen Bahn scheint man – trotz Abmahnung im Verkehrsbericht des BMVBW – den Unterschied zwischen Mobilität und Geschwindigkeit nicht zu begreifen. Jedes Verkehrsmittel hat für seinen spezifischen Mobilitätseinsatz einen sinnvollen Geschwindigkeitsbereich. Die Bahn sollte als Konkurrenz zum Auto, nicht zum Flugzeug eingesetzt werden. Statt dessen werden um einen enormen ökonomischen, ökologischen und sicherheitstechnischen Preis neue ICE-Züge entwickelt, die Spitzengeschwindigkeiten von 300 km/h erreichen. Mobiler werden die Menschen damit nicht, auf der Strecke Köln–Frankfurt werden nur Minuten eingespart. Weniger schnelle, dafür aber pünktliche Züge ermöglichten den Menschen dagegen in der Tat einen breiteren Bewegungsradius, indem z.B. Anschlusszüge erreicht werden.

Mobilität = Flexibilität?

Ein weiteres Missverständnis liegt in der Gleichsetzung von Mobilität mit Flexibilität. Die modernen Arbeitskassen sollen flexibel sein, sprich, sich kurzfristig neuen Trends und Unternehmensinteressen anpassen können, und diese Erwartung beinhaltet sowohl räumliche wie mentale Beweglichkeit. Aber Geschmeidigkeit und Formbarkeit des Denkens setzen nicht per se auch geographische Mobilität voraus, schon gar nicht in Zeiten, in denen eine effizient genutzte Computertechnologie manche Bewegung im Raum überflüssig machen könnte. Die Folgekosten von mobilitätsbedingten privaten Spagat-Beziehungen sind in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung noch nie einbezogen worden.

Ideologien: Mobilität als Fetisch

Man darf sich allerdings fragen, warum Mobilität – jenseits der Tatsache, dass Beweglichkeit zur biologischen Ausstattung des Menschen gehört und sich in kulturellen Überformungen für den Gewinn von Macht und Besitz nutzbar machen lässt – heute (im Gespann mit Dynamik und Flexibilität) zu einem Fetisch geworden ist.

Die Gründe scheinen zum einen, wie gesagt, sozioökonomischer Natur. Der Wirtschaftsboom der 90er-Jahre, die rasante Entwicklung in den Telekommunikations- und Computertechnologien sowie neoliberalistische Wirtschaftskonzepte, die auf Fusion und Akquisition setzten, führten zu beispiellosen Verschiebungen auf dem Arbeitsmarkt. Durch Deregulierungsmaßnahmen entließ sich der Staat weitgehend aus der Verantwortung, so dass vor dem Hintergrund geschwächter Arbeitnehmerorganisationen und hoher Rationalisierungen gleichbleibend hohe

Arbeitslosenquoten die Unternehmen ihre Bedingungen diktieren konnten. Eine wesentliche war Mobilität. In der Gruppe der gut ausgebildeten 25- bis 45-jährigen wurde diese Vorgabe, da mit Erfahrungs- und Prestigegewinn verbunden, auch bereitwillig akzeptiert. Unter den Tisch fielen dabei, wie stets in Fragen der Mobilität (s.u.), die Älteren, die Langsameren, die weniger Gesunden. Auch viele der in den Arbeitskämpfen des 19. und 20. Jahrhunderts erreichten rechtlichen Absicherungen werden durch den Zwang zur Mobilität ausgehöhlt. Doch die Wirtschaft war bei dieser Sicht der Dinge nicht der Vorreiter, als der sie gemeinhin angesehen wird. Sie war vielmehr Erfüllungsgehilfe und Vollender einer ideologischen Kehrtwende hin zur Postmoderne, die sich kaum merklich seit den 60er-Jahren angebahnt hatte. In den erkenntnistheoretischen Diskursen, die, von Frankreich ausgehend, auf allen Lebens- und Wissensgebieten Entgegensetzungen zur klassischen Moderne vornahmen, gelten die Auflösung der festen Form und des Beharrens als zentrale Forderung. Nachdem diese Auffassung in den 70er-Jahren in Form des Happenings die Künste erreicht hat, greift sie in den 80ern auf die Architektur über und wird schließlich in den 90ern zum gesellschaftlichen und ökonomischen Leitbild.

Der Nomade als Signum der Postmoderne

Im Begriffsrepertoire der Philosophen spielt Mobilität zunächst keine große Rolle; erst in den geschwindigkeitsbehauchten Texten *Paul Virilios* wird Bewegung zum Angelpunkt. Ihren großen Exegeten findet sie dann in *Vilém Flusser*, der, gefolgt von *Zygmunt Bauman*, die Figur des Nomaden zum Signum der Zeit erhebt. *Flussers* Texte sind entschieden wertend, „Sesshafte sitzen und Nomaden fahren“ ist durchgehendes Motiv, und der

Sesshaftigkeit haftet bei ihm stets etwas Reaktionäres an. Wiewohl *Flussers* Essays brillant, in ihren Assoziationen lucide und partiell durchaus überzeugend sind, sind sie zugleich doch hochideologisch. Für Metaphern besteht aber kein Urheberrecht, meist liegen sie in der Luft wie Duftmarken des Zeitgeists, und dass in der Folgezeit Nomaden durch jedes Feuilleton geistern, ist weder *Flusser* noch *Bauman* anzulasten.

Begriffe aus Philosophie und Erkenntnistheorie finden in die Alltagsdiskurse und von dort in die persönlichen (Er-)Klärungen von Befindlichkeiten Eingang, wenn sie etwas abbilden und „passend“ scheinen. An der Oberfläche greift das Nomaden-Bild recht gut. Wesentliches geht jedoch verloren. Nomaden ziehen als wandernde Gemeinschaften (Stämme oder auch nur Familien), die modernen „Nomaden“ dagegen sind isolierte Wanderer, denen es infolge der gesetzten Sachzwänge nicht einmal mehr gelingt, sich zu Gemeinschaften von Wanderern (wie z.B. das „fahrende Volk“, die Gauklerzüge des Mittelalters) zusammenzuschließen. Ihr Status wird dadurch äußerst prekär, ihre Rechte erodieren (vergleichbar den Seeleuten früherer Jahrhunderte).

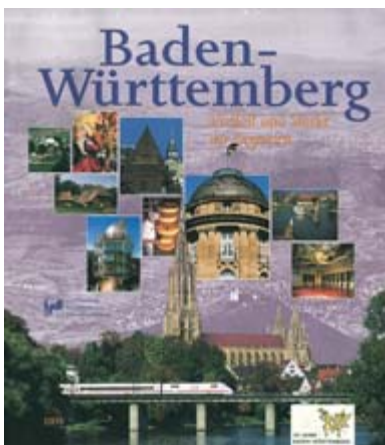
Trotzdem erlebt der mit der Nomaden-Metapher aufgepeppte Begriff Mobilität, in Opposition zu Fixierung und Stagnation, zu allem Abgelebten und Altmodischen, eine beispiellose Konjunktur, so als sei er gerade frisch erfunden worden. Kein Gedanke wird darauf verwendet, dass Menschen zu allen Zeiten zwangsläufig mobil waren, dass sie reisten, dass es Völkerwanderungen um die halbe Welt gab – nein, wirklich mobil, im Flugzeug zu Haus, den Laptop auf dem Schoß, das Mobiltelefon am Ohr war erst der Jungunternehmer der 90er-Jahre. In dieser eindimensionalen Überbewertung liegt die ideologische Usurpation, die der Begriff erfährt und die ihn normativ und zu einer psychologischen Fessel werden lässt.

Gesellschaftliche Bedingtheiten heutiger Bewegungslust

„Persönlichkeit“ ist ein Konstrukt der Psychologie. Wie viele andere Vorstellungen ist es in den Diskussionen der Postmoderne unter Beschuss geraten, wurde als „essentialistisch“ verpönt. Nun wurde aber überhaupt nie geleugnet, dass Persönlichkeit formbar ist, ja erst in der Wechselwirkung mit dem sozialen Umfeld entsteht. Mithin lässt sich sinnvollerweise differenzieren zwischen einerseits den genannten phylogenetischen Faktoren und andererseits jüngerem, in Reaktion auf Umweltveränderungen ausgebildeten Verhaltensweisen.

Für die heutigen Auswirkungen menschlicher Bewegungslust sind gesellschaftliche Prozesse und hier vor allem drei Faktoren ausschlaggebend:

1. das mit dem Beginn der Industrialisierung auch in Mitteleuropa *exponentielle Bevölkerungswachstum*, das sich erst seit zwei Jahrzehnten auf dem gegenwärtigen Stand einpendelt;
2. die *Demokratisierung*, die es erstmalig einer breiten, finanziell gesicherten Mittelschicht gestattet, ihrem Bedürfnis nach Mobilität bislang ohne nennenswerte äußere Beschränkung nachzugehen;
3. die Entwicklung *technischer Hilfsmittel*: nicht die Mobilität der Menschen hat sich verändert – im Durchschnitt sind sich die Anzahl der Wege und die dafür verbrauchte Zeit im Wesentlichen gleichgeblieben –, wohl aber haben sich einzelne Parameter gewandelt:
 - mit Hilfe neuer Verkehrsmittel legen wir für die Befriedigung gleich gebliebener Bedürfnisse *längere Strecken* zurück,
 - aber wir brauchen für die weiteren Wege in etwa die gleiche Zeit, d.h. unter Nutzung fortgeschrittener Technologien bewegen wir uns *schneller* durch den Raum.



Jubiläumsband in dritter Auflage

Zum Landesjubiläum „50 Jahre Baden-Württemberg“ hat die Landeszentrale für politische Bildung als Jubiläumsband herausgegeben:

Baden-Württemberg – Vielfalt und Stärke der Regionen

- 400 Seiten, 713 farbige Abbildungen
- Ausgabe der Landeszentrale: 15 Euro (zuzügl. Versandkosten)
- Buchhandelsausgabe (Leinen mit Schutzumschlag): 39 Euro

Die erste Auflage der Landeszentrale von 10 000 Exemplaren war innerhalb kürzester Zeit vergriffen, sodass das Buch in einer 2. Auflage von ebenfalls 10 000 Exemplaren nachgedruckt werden musste. Auch die ist inzwischen vergriffen. Eine Neuauflage von 5000 Exemplaren steht alsbald zur Verfügung.

Die aufwändigere Buchhandelsausgabe liegt jetzt ebenfalls in 3. Auflage vor, mit insgesamt 10 000 Exemplaren. Beide Ausgaben machen sich also nicht unbedingt Konkurrenz.

Wer das Land in seiner Vielfalt und mit seinen reichen Traditionen verstehen will, findet mit diesem Band das Richtige: bildreich, schön gestaltet, informativ, aber auch preiswert in beiden Ausgaben – und immer verlockend zum Blättern und Lesen.

Die Landeszentralen-Ausgabe kann bestellt werden bei: service@verlag-weinmann.com oder per Fax (0711) 16 40 99-77

Was dann als Persönlichkeit ins Auge fällt, in Selbstwahrnehmung und Selbstdarstellung wie im Fremdeindruck, konstituiert sich aus dem je eigenen Erleben, zeitgemäßen wie zeitgeistigen Vorstellungen und harten gesellschaftlichen Zwängen. Es bilden sich generationentypische spezifische Leitbilder heraus, die im Rückblick als Merkmale für „die 68er“, „die Generation Golf“ oder auch „die Dotcoms“ erfasst werden. Mobilität ist ein solches Leitbild, und die massive Verwendung im politischen und wirtschaftlichen Kontext verleiht ihr quasi höhere Weihen.

Wie menschliche Mobilität „an sich“ aussähe und wie sie sich in der menschlichen Psyche niederschläge, ließe sich erst bei völliger Freizügigkeit sagen. Die aber wird es auf absehbare Zeit nicht geben, da weiterhin Gruppen Besitzstände verteidigen werden, auch wenn diese in Zukunft im Sinne *Jeremy Rifkins* für eine bestimmte, eher kleine Schicht statt in Immobilien und mobilen Gütern im *Zugang* zu ihnen bestehen mögen.

Mobilität bedarf als Gegengewicht der Ruhe

In allen Zusammenhängen des öffentlichen Lebens wird „Mobilität“ – wie vage auch immer die inhaltliche Füllung – inzwischen vorausgesetzt und eingefordert. Verkannt wird, dass Mobilität im logischen wie im psychologischen Sinn des Gegengewichts der Ruhe bedarf. Wo alles in Bewegung ist, geht die Richtung verloren, kreist der Bewegte sich bewegend schließlich nur noch um sich selbst. Das Gegenteil von Mobilität ist eben nicht Stagnation, sondern Innehalten und Atemschöpfen, auch: sich orientieren, wohin die Reise eigentlich gehen soll. Solche Überlegung hätte gleichermaßen zu gelten für Politik und Wirtschaft, sie war jahrtausendlang Leitmotiv für die Stadtentwicklung („Naturwüchsigkeit“ hat es für die Stadt nie gegeben; ab einer gewissen Größe unterlag sie bis vor wenigen Jahrzehnten stets Planung und Vorgaben), sie sollte gelten für die Entwicklung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln. Doch der angesprochene Fetischcharakter, die Verzerrungen durch Verwechslung von Mobilität mit Geschwindigkeit und Adaptivität, die eine ganze Generation in ihren Bann gezogen haben, lassen die Notwendigkeit des Wechselspiels von Mobilität und Ruhe oft vergessen.

Dichte und Mobilität

Verstehen wir im weiteren Mobilität also nicht als Geschwindigkeit, sondern als energetischen Bewegungsimpuls und richten wir unser Augenmerk vorrangig auf die Mobilität im städtischen Raum. Dann ist es in individualpsychologischer wie in verkehrsplanerischer Hinsicht zweifellos ein Unterschied, in welchem Maß von Dichte sich Mobilität realisiert: wo heute in Deutschland rund 80 Millionen Einwohner leben, zählte man 1882 nur etwa 36 Millionen Menschen. Die Erlebnisqualität städtischen Raums wird jedoch genau durch die beiden Faktoren Dichte und Mobilität determiniert. *Ernst Gehma-*

cher destilliert das Wesen der Stadt in der Formel

$$V * O * G,$$

d.h. Vielfalt von **O**pportunitäten (wunterer Lebens- und Entfaltungschancen versteht) in einer gegebenen **G**röße der Ballung von Menschen und gebautem Raum: „Damit eine große Ballung unterschiedlicher Angebote (an Jobs, Wohnungen, Freizeitmöglichkeiten, Bildung, persönlichen Kontakten) für die Bewohner zugänglich wird, bedarf es der Optimierung (also der Maximierung bis zum abnehmenden Gesamtbetrag) der beiden Faktoren Dichte und Mobilität. (...) Jeder Versuch, Dichte und Mobilität zu verringern (oder ihrer Problematik zu entfliehen), mindert die Urbanität und ihre Vorteile.“

Mobilitätsverhalten wird wesentlich durch die Bedingungen des (Arbeits-)Marktes bestimmt

Nun sind aber durch die politischen, demographischen und wirtschaftlichen Verschiebungen der letzten Jahre vor allem die Variablen Vielfalt und Opportunitäten in Bewegung geraten: So verändert sich beispielsweise nicht die Gesamtmenge des kulturellen und Konsumangebots, wohl aber, durch den verengten Arbeitsmarkt, durch einen gewachsenen Anteil von Ausländerinnen und Ausländern, die Zusammensetzung des Spektrums. Dadurch wiederum wandeln sich die Stärke, die Richtung und die Heftigkeit einzelner Mobilitätsströme. Um es vereinfacht auszudrücken: Wenn das Geld knapper wird, zieht es einen höheren Prozentsatz von Leuten zu den Billiganbietern, deren Lokalisationen an anderen Orten einer Stadt zu finden sind als die Edelboutiquen. Dies wirkt sich sofort auf die Dichte des Individualverkehrs in einer bestimmten Gegend wie auf die Frequentierung des ÖPNV aus.

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

Doch auch Moden sind verhaltensprägend

Die Wahl des Mittels für die Befriedigung des Mobilitäts-Bedürfnisses ist in einer Kultur der Hyperdifferenzierung wieder unseren aber nicht mehr ausschließlich eine Frage des Einkommens und damit letztlich des Arbeitsmarktes. Moden, Ideologien und

Werte – die Grenzen zwischen ihnen sind fließend – sind auch hier verhaltensprägend, und die Fristigkeiten eines Trends lassen sich kaum prognostizieren. Einen zentralen Stellenwert für das Verhalten nehmen die *Medien* durch die Propagierung und Globalisierung bestimmter Mobilitätsvorstellungen ein. So wären als weitere *Einflussfaktoren* zu nennen:

- *Lebensstile* und mit ihnen verbundene Milieus, Normen und Werte,
- Aufbrechen und Veränderungen im *Rollenverhalten* der Geschlechter, aber auch der verschiedenen Berufs- und Statusgruppen,
- *Sinn-Vorgaben* wie beispielsweise „Lebenslanges Lernen“ mit den dafür nötigen faktischen und immateriellen Ausbildungswegen,
- Veränderungen der Berufsdefinitionen mit der Konsequenz des Job hopping,
- *Individualisierung und Versingelung*, die über den Individualverkehr als verstärkte Mobilität ins Auge fallen,
- auf der anderen Seite *Massen-Pilgerfahrten*, sei es zu Europapokalspielen oder auch nur zu den Chaos-Tagen,
- in einer Gesellschaft mit weitgehend befriedigten Grundbedürfnissen die *Suche nach dem „Kick“* – das kann sich im Tourismus äußern, in der Schnäppchen-Jagd am ersten Schlussverkaufstag oder auch darin, dass manche Menschen den Negativ-Effekten von Massen-Mobilität, nämlich den alljährlichen Ferienstaus, offenbar positive, zumindest jedoch reizvolle Erlebnisqualitäten abgewinnen.

Verkehrsberuhigung oder das Grundbedürfnis nach Bewegung ist nicht auszuschalten

Dem Mobilitäts-Bedürfnis als solchem ist, wie gesagt, nicht beizukommen – mit gutem Grund gelten Immobilisierungsmaßnahmen wie Zwangsjacke und Freiheitsentzug als Strafen. Also setzt man unter dem Stichwort Verkehrsberuhigung

- auf Verkehrsvermeidung,
- auf Verminderung der Fließgeschwindigkeiten,
- auf Steuerung
- und auf den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Da Fort-Bewegung ein biologisches Grundbedürfnis ist, das durch die Jahrmillionen einen Evolutionsvorteil gegenüber der Sesshaftigkeit geboten hat, ist Mobilität und damit Verkehr nicht zu vermeiden. Im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Gesamtrechnung wäre dies unter gesundheitlichen Gesichtspunkten auch nicht wünschbar. Die Vorstellung, dass der Ausbau der Computertechnologie in Kürze Büroarbeitsplatzkonzentrationen überflüssig macht, weil jede und jeder von ihrem und seinem Teleheimarbeitsplatz aus auch beruflich ins *Global Village* eingebettet und damit allüberallhin vernetzt ist, hat sich bereits als eine psychologie-ignorante Fehleinschätzung von Technologen und Bürokraten erwiesen. Das Bedürfnis nach Bewegung würde sich ggfs. nur verlagern, wie jetzt schon in weiten Teilen der westlichen Welt in den Fitness- und Freizeitbereich

mit seinen exzessiv bewegungsintensiven Sportarten. Auch was den innerstädtischen und den Stadt-zu-Stadt-Verkehr betrifft ist allenfalls eine Umschichtung auf andere Verkehrsmittel zu erreichen: aber nur bis zu einem gewissen Grad jeweils subjektiv-individueller Optimierung. Verkannt wird nämlich – darauf hat *Gerhard Bachleitner* in einem hinreißend auf Konfrontation angelegten Artikel hingewiesen –, dass jedes Verkehrssystem einen spezifischen sozialen Aggregatzustand impliziert, der sich, auch wenn ich der Mobilität höchste Priorität einräume, nicht einfach austauschen lässt. Stichworte: individuell ausgestaltete Umgebung beim eigenen Auto, Exposition in einen öffentlichen Raum und verschärfte Unterwerfung unter soziale Normen bei der Teilnahme am ÖPNV.

Tempo 30 scheint nicht immer situationsadäquat

Sodann die Geschwindigkeitsverminderung durch Maßnahmen wie 30-km-Zonen, Aufpflasterungen, Poller und Pflanzenkübel etc. Inzwischen haben Untersuchungen gezeigt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen zwar in der öffentlichen Diskussion akklamiert, im Alltag aber oft nicht eingehalten werden. Auch hierfür liegen die Gründe in der Vernachlässigung psychologischer Determinanten: *Bachleitner* macht deutlich, dass der Sachdiskussion moralische Polarisierungen überlagert werden. Zum vorhin aufgezeigten Fetisch Geschwindigkeit wird ein *Gegenfetisch* erstellt: die Entdeckung der Langsamkeit, die erst zur wahren Selbstentfaltung führe. Beide Positionen sind gleichermaßen ideologisch und für einen optimalen Verkehrsfluss fatal. Schließlich ist für niemanden einsichtig, wie durch steingewordene Obstruktionen, vorsätzlich herbeigeführte Stockungen, verlängerte Ampelphasen, separierte und damit Raum und Ampel-Standardzeit fressende Abbiegerspuren die Verkehrssituation für alle gemeinsam optimiert werden könnte. Daraus resultieren auch die vielfältigen Übertretungen von Verkehrsvorschriften. Sofern z.B. die Autofahrer ihr individuelles Verantwortungsbewusstsein nicht völlig der Verrechtlichung übertragen haben, werden sie situationsadäquat reagieren: also auf nächstens freier Wohnstraße mit 50 km/h im 4. Gang fahren statt mit 30 km/h im 3., weil das eben leiser und der Treibstoffverbrauch geringer ist.

Menschen wollen nicht alles abgenommen bekommen, erst recht nicht Verantwortung

Auch die Steuerung des Verkehrs über verschiedene Eingriffsmöglichkeiten, beginnend bei der automatischen Regelung des Bordgeschehens bis hin zu elektronischen City-Leitsystemen sieht den „Faktor Mensch“ im Wesentlichen unter den Gesichtspunkten

- a) der Unterbringung in und Durchschleusung durch ein verknapptes Raumangebot und
- b) eines hypostasierten Sicherheitsbedürfnisses. Hier werden ebenfalls psychologische Gegebenheiten, die nicht administra-

tiv oder technologisch steuerbar sind, ignoriert. Offenbar fragt man sich nicht, warum sich die Automatik-Getriebe gegenüber der allsportlich geltenden Benutzung von Kupplung und Steuerknüppel nicht durchgesetzt haben, warum nach den Vollautomatik-Kameras wieder Apparate mit Blenden- und Zeitvorwahl auf den Markt kamen – Menschen wollen nämlich auch selber etwas machen, nicht alles abgenommen bekommen, es sei denn, es handelt sich um reine Routinetätigkeiten. Gerade dazu aber zählt das Straßengeschehen mit seiner vielfältigen Stimulanz nicht. Mobilität, Fort-Bewegungslust ist ganz wesentlich von der Selbst-Erfahrung im Wortsinn geprägt und diese wiederum ist nur möglich auf der Basis von Risikobereitschaft. Wenn ich um meine Sicherheit besorgt bin, bleibe ich am besten im Bett.

Relikte streifenden Nomadentums oder warum der Umstieg auf den ÖPNV so schwer fällt

Für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel – vorausgesetzt, sie sind einigermaßen bedarfsgerecht ausgebaut – gilt das schon oben Geäußerte: wenn ich zu ihrer Benutzung nicht gezwungen werde, sei es infolge autofreier Innenstädte, verknappten Parkraums oder weil meine Finanzlage mir keinen Autobesitz gestattet, sind sie allemal weniger bequem und vor allem weniger für den Transport von Gütern geeignet als der Pkw. In Studien zur Frage der Nutzung von Parkgaragen war vorrangig dieses Moment von Bequemlichkeit: der Verbindung vom Ausgangs- zum Zielort ohne Anmarschwege, das ausschlaggebende Kriterium für die Pkw-Nutzung, neben der schon erwähnten Freude am „Selbermachen“. Der subjektiven Lust an der Bewegung durch den Raum entspricht – nachdem die Eisenbahn mit Hochgeschwindigkeitszügen dieses Moment von Sinnlichkeit längst eingebüßt hat – das Auto nach wie vor am besten. *Bachleitner*

spricht vom Fahren als Ausdruck von Entspannung, als der „städtischen Form der Meditation“. Man könnte auch sagen: Relikte streifenden Nomadentums, deren Gefühlsqualität und Intensität wir nicht unterschätzen sollten. Wie gebrochen auch immer spiegeln sie sich noch heute in der Beliebtheit von *Road Movies* wider.

Die Abhängigkeit von der Topographie

Und also ein weiterer, keineswegs letzter Gesichtspunkt ist die Wahl des Verkehrsmittels für die Mobilität selbstverständlich auch abhängig von der Topographie des Ortes. In einer klassischen Vorstellung nicht entsprechenden Stadt wie Stuttgart, in der jenseits des Kessels zwei Dutzend Dörfer, jedes hinter sieben Hügeln, sich voneinander abschotten, haben die öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem sehr viel rascheren Individualverkehr geringe Chancen; und wenn die Benutzung des Fahrrads zum Leistungssport wird, wo am Ende jeder Fahrt eine Dusche bereitstehen müsste, wird sein Anteil wohl kaum über die bisherigen 6% steigen.

Die optimierende Mischung der Verkehrssysteme als Zukunft?

Immerhin zeigt sich, dass bezüglich der Wahl der Verkehrsmittel einiges im Umbruch ist: Beispiel freiwilliger Autoverzicht oder *Carsharing*, sowie die Konjunktur der entleihbaren (München) oder unentgeltlichen (Wien) *City-Bikes*. So visualisiert *Ernst Gehmacher* bereits die „Kombi-Stadt“ mit „multimodalem Verkehrssystem“: „Die Evolution einer solchen Kultur ist im Gange: davon zeugt die wachsende Zahl von Leuten, die in wohldurchdachtem Wechsel alle Verkehrsmittel einer Stadt benutzen, Pkw genauso wie Bus und Tram, die aber auch, wenn es Strecke und Wetter empfehlen, gerne mit dem Rad fahren – und das Fußgehen in der Stadt als

Dieses Bild kann aus urheberrechtlichen Gründen nicht angezeigt werden

Jeder zweite Bürger hat ein eigenes Auto zur Verfügung, um zur Arbeit zu gelangen, Einkäufe zu erledigen oder ins Grüne zu fahren. Die größte Pkw-Dichte findet man im Saarland, in Rheinland-Pfalz und in Bayern, die geringste in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg – gleichwohl liegen die genannten Städte bei den Kämpfen der Autofahrer um Parkplätze an der Spitze. Globus

Vergnügen schätzen, dort, wo es auch eines ist.“

Gehmacher sieht die optimierende Mischung der Verkehrssysteme im Modal-Split als das derzeit vorherrschende Paradigma – ich bin mir da nicht ganz so sicher. Zweifelloos kommt es jedoch einer Lösung am nächsten, insofern „eine funktionierende Aufteilung der konkurrierenden Fortbewegungsarten („Mobilitätsmittel“) gelingt, die Ökologie, Kostenaufteilung (zwischen kollektivem Nutzen und dem individuellen ‚Weg-Genuss‘) sowie die sozialen und urbanen Auswirkungen berücksichtigt.“

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

Die Nutzung des Autos im Stadtkern kaum noch reduzierbar?

Das erwähnte Umdenken findet sich bislang vor allem bei jenen, die, finanziell abgesichert, sich einen Wertewandel leisten können. Der Soziologe *Thomas Krämer-Badoni* meint sogar, dass im innerstädtischen Bereich die Nutzung des Autos kaum noch reduzierbar sei, da hier die meisten Haushalte das Auto ohnehin nur noch sehr eingeschränkt nutzen oder ganz auf ein solches verzichteten. Der Verkehr würde in gut erschlossenen Vierteln vorwiegend durch Besucher von außen verursacht. Ich halte das für eine verkürzte Sicht. Denn das Auto übernimmt eben auch die Rolle des Lasttiers früherer Jahrhunderte. Durch Bring- und Lieferdienste wird es nicht ohne weiteres zu ersetzen sein, das zeigt die in Deutschland sehr geringe Akzeptanzquote beim elektronischen Handel. Menschen wollen Waren offenbar immer noch betasten – und müssen sie dann transportieren. Die menschliche Persönlichkeit ist eben doch ein hochkomplexes Ding.

Krämer-Badoni erläutert Mobilität und (Auto-)Mobilisierung deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Individualisierung, d.h. der Herauslösung aus historisch vorgegebenen Sozialformen und -bindungen und der Pluralisierung von Lebensentwürfen: Häufig sei der gelebte Lebensstandard ohne Auto gar nicht mehr machbar, vor allem in polyregionalen Strukturen. Das Auto bringe quasi seine eigene Nutzung hervor. Die Chancen einer freiwilligen Autoreduzierung seien gering, da sich Mobilitätsbeziehungen innerhalb des Umlandes entwickelt hätten, die durch den ÖPNV nicht abzubilden seien.

Der Blick auf die „Megacities“

Das bewahrheitet sich insbesondere, wenn man über den Horizont unserer „kleinen“ mitteleuropäischen Großstädte

mit ihren etwa zwei Millionen Einwohnern hinausschaut; für Megacities und schon für Agglomerationen wie Greater London ist effiziente Verkehrsmittel-Kombination unter zumutbaren Bedingungen kaum mehr zu haben: Das Regionalbahnnetz arbeitet nicht im Verbund, die Züge sind unpünktlich und überfüllt, Querverbindungen existieren oft nicht, die U-Bahnstationen liegen weit auseinander, Umsteigen erfordert oft Fußwege von 1 km Länge, Rolltreppen sind defekt, Fahrstühle zumeist nicht-existent; die Busse stecken trotz *Bus Lane* im Stau, Fahrradwege gibt es nur vereinzelt mit Längen von 100 bis 200 Metern, das Radfahren erfordert wegen der Diesel-Busse und -Taxis eine Aktivkohlefiltermaske. Trotz umfänglicher Werbekampagnen in den vergangenen Jahren beträgt der Radfahreranteil am Verkehr in ganz Großbritannien nach wie vor nur 2%, in London selbst ist er kaum messbar (zum Vergleich: in Bremen liegt er bei 22% und in München, das das Wegenetz inzwischen auf fast 500 km erweitert hat – genauso lang wie das gesamte S-Bahnnetz – ist er in wenigen Jahren von 15 auf 20% gewachsen). Ab einer bestimmten flächenmäßigen Ausdehnung einer Stadt funktioniert die Kombination verschiedener Mobilitätsmittel nicht mehr, weil der Einkauf, die Unternehmung ohnehin zu einer „Reise“ geraten (*Plan your journey* ist der Slogan von *London Underground*), die viele Stunden des Tages aufzehrt. Die Stadt ist eine unbarmherzige Maschine: Alte, Behinderte, alle jene, die nur bedingt teilhaben an Konsum und wirtschaftlicher Produktivität, sind aus dem Zentrum weitgehend verbannt.

Die Londoner Verhältnisse verdeutlichen, dass die Infrastruktur der nachindustriellen Stadt sehr viel sorgfältiger zu planen und zu entwickeln wäre, ohne dass dabei den vielfältigen Vorstellungen von Lebensqualität Gewalt angetan werden dürfte – zumal durch die zu erwartenden massiven Migrationen aus den bevölkerungsreichen Ländern Nordafrikas sich auch das kontinentale Europa auf Menschen mit anderer Hautfarbe und anderer Religion in bisher nicht gekanntem Ausmaß einstellen muss. Die kontinuierliche Pflege und Erneuerung dieser Infrastruktur muss in den Haushaltsetats Priorität haben, auch weil ein effizientes Mobilitätsmanagement den Kommunen enorme, selten berechnete Folgekosten erspart (geringere Arbeitszeitverluste, geringerer Krankenstand, weniger „Problemzonen“, Zufriedenheit, Zeitgewinn für soziale Kontakte und kulturelle Aktivitäten).

Neue Techniken der Raumüberwindung

Es geht mithin um eine parallele Evolution von Stadtkultur und Infrastruktur. Dafür bedarf es interdisziplinärer systemanalytischer Ansätze, die mit einer Höchstzahl von Variablen, auch mit Blick auf die nationalen Ökonomien und den internationalen Wettbewerb, im Feld von Wahrscheinlichkeiten operieren und in ihrer Differenziertheit attraktive alternative Szenarios entwickeln.

Bei aller menschlichen Bewegungslust, die den öffentlichen Raum inzwischen mit einem bunten Mix aus Fortbewegungsmitteln aufmischt – Füße und Skateboards und Kinderwägen, Trambahnen, Busse, Pkws, Fahrräder, U-Bahnen, „Kickboards“ und Roller Blades – sollten dennoch die Potenziale der virtuellen Mobilität nicht vergessen werden. Schon heute findet Recherche statt in Bibliotheken weitgehend am heimischen oder betrieblichen Internet-Anschluss statt. Die neue „Technik der Raumüberwindung“ hat auf jeden Fall das Potenzial, Flächen und Ressourcen zu schonen sowie physische Verkehrsströme zu beeinflussen.

Literaturverzeichnis

- Bachleitner, Gerhard: Verkehrsberuhigung? Gründe zur Beruhigung über die Ziele „ökologischer Stadtplanung“. In: *Perspektiven*, Heft 8, 1993, S. 24–29.
- Bauman, Zygmunt: *Flaneure, Spieler und Touristen. Essays zu postmodernen Lebensformen*. Hamburg: Hamburger Edition, 1997.
- Beck, Ulrich: *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt: Suhrkamp, 1986.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung – BMBF: *Projekt Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen*, Berlin, 2000.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – BMVBW (Hrsg.): *Verkehrsbericht 2000: Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für die Zukunft*. Berlin, November 2000.
- Department for Transport: *Government put brakes on cycling targets*. London, 21/09/2000.
- Flusser, Vilém: *Wohnung beziehen in der Heimatlosigkeit (Heimat und Geheimnis – Wohnung und Gewohnheit)*. In: *Bodenlos. Eine philosophische Autobiographie*. Düsseldorf, Bensheim: Bollmann Verlag 1992, S. 247–264.
- Ders.: *Vom Subjekt zum Projekt. Menschwerdung*. Schriften Band 3. Bensheim/Düsseldorf: Bollmann, 1994.
- Gehmacher, Ernst: *Stadtverkehr – Problem ohne Lösung? Ist die „Kombi-Stadt“ mit multimodalem Verkehrssystem eine Utopie?* In: *Perspektiven*, Heft 9, 1994, S. 12–13.
- Geiger, Gabriele/Steierwald, Marcus: *Benutzerfreundliche Parkgaragen. Expertise, erstellt im Auftrag der Landeshauptstadt München*, 1992.
- Goeudevert, Daniel: *Mit dem Träumen beginnt die Realität. Aus dem Leben eines Europäers*. Berlin: Rowohlt, 1999.
- Government Annual Report: *Achieving a better quality of life. Review of progress towards sustainable development. Chapter Three – Indicators: H11 – Road traffic*. London, 13/03/2002.
- Greater London Authority (ed.): *Getting London moving*. ON-Magazine, London, Summer 2002.
- Harris, Marvin: *Cannibals and Kings*. New York: Random House, Inc., 1977. Dt.: *Kannibalen und Könige: die Wachstumsgrenzen der Hochkulturen*. Stuttgart: Klett-Cotta, 1990.
- Klotz, Arnold/Swoboda, Hannes: *Von alten Plätzen und neuen Orten*. In: *Perspektiven*, Heft 8, 1993, S. 15–16.
- Matthias Kracht: *Virtual Mobility. Mobilitätsverhalten und Mobilitätsanforderungen von Internetnutzern*. Projekt am Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin, Abteilung Stadtforschung und Geoinformatik. 2001. Internet: <http://userpage.fu-berlin.de/~makracht/virtual-mobility/Hintergrund.htm>
- Krämer-Badoni, Thomas: *Stadtstruktur und Lebensqualität in einer mobilen Gesellschaft. Einführungsreferat auf der Tagung der SPD Eimsbüttel: Urbanität – Mobilität – Lebensqualität. Widersprüche und Perspektiven von räumlicher Stadtentwicklung und Verkehrspolitik*. Hamburg-Eimsbüttel, 25. September 1999.
- Maslow, Abraham: *Motivation und Persönlichkeit*. Olten, Freiburg i.Br.: Walter, 1977 (am. OA: 1970).
- Reichhoff, Josef H.: *Erfolgssprinzip Fortbewegung. Die Evolution des Laufens, Fliegens, Schwimmens und Grabens*. München: Deutscher Taschenbuch Verlag, 1992.
- Rifkin, Jeremy: *The Age of Access*. New York: J.P. Tarcher/Putnam, 2000.
- Sennett, Richard: *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin: Berlin Verlag, 1998 (am. OA 1998).
- Siemons, Mark: *Subkultur der Sprachlosen. Was die Automobilausstellung so pflegt*. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 15.9.1995, S. 39.
- Simmel, Georg: *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*. Darin: *Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft*, 5. Teil. Berlin: Duncker & Humblot Verlag, 1908, S. 460–526.
- Walzer, Michael: *Sphären der Gerechtigkeit. Ein Plädoyer für Pluralität und Gleichheit*. Frankfurt: Campus Verlag 1993.

Was ist und welchen Sinn hat Mobilität?

Mobilität und gesellschaftliche Entwicklung

Von Walter Vogt



Dr. Walter Vogt ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Lehrstuhl für Straßenplanung und Straßenbau, der Universität Stuttgart.

Mobilität als das Streben nach neuen Möglichkeiten, nach verbesserten Lebensbedingungen bedeutet immer auch Befreiung, Emanzipation. Moderne, demokratische Gesellschaften sind geradezu gekennzeichnet durch die freie Beweglichkeit, sozial und nicht zuletzt auch räumlich.

Mobilität als Fort-Bewegung im Raum vollzog sich über die Jahrtausende hinweg annähernd nur im Schritt-Tempo. Erst die Erfindung der Dampfmaschine machte Eisenbahn und die moderne Schifffahrt möglich. Die Geschwindigkeit als neue Kategorie kam auf. Einen weiteren Schritt bedeutete die Massen-Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg bei uns. Seitdem erweiterte sich unser Radius immer weiter. Doch um welchen Preis? Zersiedlung und Umweltbelastung sind nur einige der negativen Folgen. Auch das Recht auf Mobilität muss verantwortlich wahrgenommen werden, im Hinblick auf die heutige Gesellschaft wie auch auf die Lebenschancen der nachfolgenden Generationen. Red.

„Das ganze Unglück der Menschen rührt daher, dass sie nicht still in einem Zimmer bleiben können.“ (Blaise Pascal, um 1650)

Die Bereitschaft, die Fähigkeit als auch die Bewegung selbst

Mobilität ist in den letzten Jahren ein viel verwendeter, häufig schlagzeilenträchtiger Begriff. Die Eingabe von „Mobilität“ in ein Suchprogramm erzeugt rund 107 000 Anzeigen; eine Recherche in einer fachspezifischen Dokumentation wie der „Dokumentation Straße“ (FGSV o.J.) erbringt immerhin rund 350 Literaturstellen. Buch-

titel sprechen von „Mobilität für alle“ (Zeller 1992), „Crashtest Mobilität“ (Vester 1995), „Mobilität für morgen“ (Petersen u.a. 1995) oder befassen sich mit „Mobilität der Moderne“ (Rammler 2001). Forschungsvorhaben gelten „Dynamik und Routinen im Verkehrsverhalten“ (Mobidrive, vgl. König u.a. 2001), den „langfristigen Entscheidungen und ihrer Wirkung auf die Alltagsmobilität“ (Mobiplan – eigene Mobilität besser verstehen und planen, vgl. Friedrich u.a. 2001) oder der „Freizeitmobilität“ (BMBF 2002). Dem Ziele einer nachhaltigen oder zukunftsfähigen Mobilität nahe zu kommen, ist Gegenstand einer anderen aktuellen Forschungsrichtung (z. B. BMBF 1997, Umweltbundesamt 2002). Grund genug, sich dem Phänomen Mobilität von seiner begrifflichen Seite zu nähern. Was eigentlich ist Mobilität?

Mobilität im ureigentlichen Sinne bezeichnet zunächst die Bereitschaft und Fähigkeit zur Bewegung als auch die Bewegung selbst. Laut Stowasser (1998) bedeutet der lateinische Ausdruck *mobilitas* zwar

1. Beweglichkeit, Schnelligkeit, Bewegung und als *mobilitas animi* (geistige) Gewandtheit,
2. aber auch und durchaus ambivalent zu 1. Veränderlichkeit, Unbeständigkeit, Wandelmut.

In allgemeinen Nachschlagewerken findet man über viele Jahrgänge hinweg ein auf die Bevölkerungsstatistik eingegrenztes Verständnis von Mobilität:

„Mobilität, *Bevölkerungsstatistik*: die Häufigkeit des Wohnsitzwechsels einer Bevölkerung durch Auswanderung oder Binnenwanderung. Auf 1000 Einwohner und einen bestimmten Zeitraum bezogen, ergibt sie die Mobilitätsziffern.“ So lautet es beispielsweise im Brockhaus der Fünfzigerjahre (Brockhaus 1955). Rund fünf Dekaden später unterscheidet der Brockhaus (Brockhaus 1993) drei Bereiche, in denen Mobilität eine Rolle spielt. Zur Bevölkerungsstatistik treten die Soziologie und die Volkswirtschaftslehre:

„2) *Soziologie*: soziale M., Beweglichkeit und Bewegung von Personen, Gruppen oder Kollektiven in der Gesellschaft. Als horizontale M. werden regionale Veränderungen (Ortswechsel, Wanderungen), als vertikale M. Veränderungen des sozialen Status (sozialer Auf- oder Abstieg) bezeichnet. Eine stärkere horizontale M. wurde v. a. durch Industrialisierung und Verstädterung bewirkt (Landflucht), die zugleich von zunehmender vertikaler M. i. S. eines Abstiegs (Proletarisierung) oder Aufstiegs (Bildung einer neuen Mittelschicht) begleitet wurde. M.-Schranken wurden im Zug der Modernisierung traditioneller Agrargesellschaften durch Emanzipationsbewegungen sowie durch Aufhebung von Privilegien abgebaut (Freiheit

der Berufswahl, der Niederlassung, der Gewerbefreiheit u. a.). In den entwickelten Industriegesellschaften verursachen fortwauernde Verschiebungen der Arbeitsplatz- und Berufs-M., die Konzentration von Industriebetrieben Pendelwanderungen zw. Arbeits- und Wohnort. Polit. Krisen und Kriegshandlungen führen immer wieder zu Flüchtlingsbewegungen. Folgen erhöhter M. sind v. a. Abbau traditioneller Denkmuster, Bereitschaft zum Wechsel von Einstellungen und Verhaltensweisen, auch Rollenunsicherheit, → Anomie und Delinquenz.

3) *Volkswirtschaftslehre*: die Neigung und Fähigkeit der Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital, von einem Wirtschaftssektor in einen anderen oder von einer Wirtschaftsregion in eine andere überzuwechseln.“

Analog beschränkt sich in *Fremdwörterbüchern* Mobilität auf

1. (geistige) Beweglichkeit,
2. Bewegung von Individuen oder Gruppen innerhalb der Gesellschaft,
3. (Bevölkerungsstatistik) die Häufigkeit des Wohnsitzwechsels einer Person.

Aufschlussreich ist ein Blick in das Bedeutungswörterbuch (Duden 2002). Dort heißt es für das Adjektiv mobil (Mobilität selbst wird nicht erläutert) neben „beweglich, nicht an einen festen Standort gebunden“ auch „wer mobil sein will, sollte sich ein Auto mieten“ – eine durchaus verbreitete, bewusste oder unbewusste Kopplung von Mobilität mit Automobil, Automobilität, die in einer relativ einseitigen, der Komplexität des Begriffes nicht gerecht werden den Betrachtungsweise endet.



Schlagzeile Mobilität

Quelle: Beilage im Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 15. 6. 01.

Der Begriff ist positiv besetzt

Aber auch diese, in aktuellen Nachschlagewerken enthaltene Definition des Begriffes Mobilität greift noch zu kurz, denn die Anwendung von Mobilität auf Verkehr und die Gleichsetzung von Mobilitäts- mit Verkehrsproblemen, die die Diskussion bestimmt, ist noch relativ neu. Mobilität im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich heute zu einem facettenreichen, im Allgemeinen positiv besetzten Begriff entwickelt, der eines der tragenden Elemente heutigen Wertgefühls des „Up-to-date-“ oder „In-Sein“, d. h. gegenwärtigen Zeitgeistes zu bilden scheint. Nichts verdeutlicht dies vielleicht besser als die Gegenüberstellung der Synonyme und Antonyme von „mobil“ und „immobil“ (Bulitter 2001): Mobil steht u. a. für beweglich, agil, rege, betriebsam, vif, geschäftig, anpassungs- oder wandlungsfähig; der Duden (2002) fügt noch dynamisch, flott, lebhaft, schwungvoll, temperamentvoll, vital hinzu. Mit immobil verknüpft sind Synonyme wie ortsfest, unbeweglich, träge, faul, müde, matt.

Mit Mobilität verbindet sich also Jugendlichkeit, Dynamik, Agilität, Flexibilität in vielfacher Hinsicht: Tätigkeiten und Orte, Sozialkontakte und berufliche Positionen rasch und jederzeit wechseln zu können, scheint eine ebenso wichtige identitätsstiftende Bedeutung zuzukommen wie einer prinzipiell geforderten körperlichen und geistigen Beweglichkeit. Grammer u. a. (1993) wagen die These „Wer mobil war, war erfolgreich“ und Hilgers (1992) erkennt in einer autokritischen Betrachtung, dass „jemand zu sein“ eng mit der Fortbewegung verknüpft ist: „Man ist man selbst, wenn man sich bewegen kann; man ist, wenn man auto-mobil ist.“ Mobilität umschreibt im weitesten Sinne somit die von hoher Wahlfreiheit und Selbstbestimmtheit geprägte Möglichkeit der Teilhabe an Prozessen des sozioökonomischen, technischen und räumlich-strukturellen Wandels.

Mobilität und Verkehr

Unter den Mobilitätsdefinitionen des Brockhaus (1993) kommt die so genannte horizontale oder auch geographische oder räumliche Mobilität dem Verständnis von Verkehr am nächsten – Verkehr als Überlagerung, als Summe der Fortbewegungen von Individuen im Raum oder Verkehr als „Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“ Pirath (1949). (Man beachte jeweils den Plural!) Verkehr als Kommunikation (das Gespräch, der Versand eines Briefes oder Paketes oder das Bezahlen einer Rechnung („Rechnungsverkehr“) leitet dabei auf eine spezielle Ausformung dieses Begriffs über, die heute im Zusammenhang mit den Wechselbeziehungen zwischen (physischem) Verkehr und (virtueller) Telekommunikation, d. h. der Übermittlung von Informationen mit Hilfe moderner Informations- und Kommunikationssysteme, neues Gewicht erhält.

Rotach u. a. (1986) fällt das Verdienst zu, die verschiedenen Definitionen und Formen von Mobilität in einem Schaubild zu strukturieren (Abb. 1). Es deutet gleichzei-

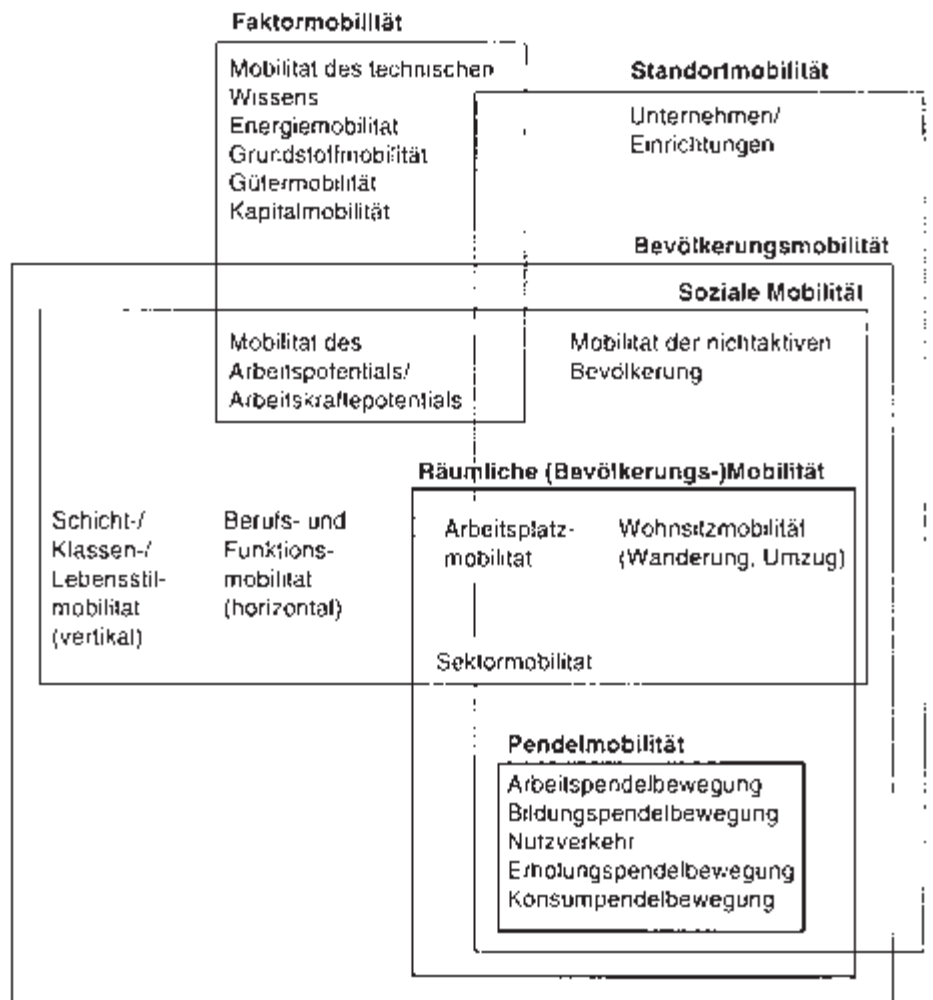


Abb. 1: Strukturierungsvorschlag unterschiedlicher Formen von Mobilität.

(Rotach u. a. 1986)

	Mobilität	Mobilität
Allgemeiner Sprachgebrauch	eine eher ein Potenzial repräsentierende, abstrakte, latente Ortsveränderung von Personen	eine eher reale, konkrete, manifeste Ortsveränderung von Personen
Verkehrsplanerischer Aussagebezug	personenbezogen (auf ein Individuum bezogen)	infrastrukturbezogen

Abb. 2: Gegenüberstellung der Begriffe Mobilität und Verkehr.

(Cerwenka 2000)

tig die Vernetzung, Schnittmengen und Wechselbeziehungen der unterschiedlichen Mobilitätsformen an wie etwa den für die Verkehrsplanung bedeutsamen, engen Zusammenhang zwischen Wohnsitz- und Pendelmobilität.

Cerwenka (2000) erweitert den Mobilitätsbegriff im Personenverkehr durch eine Gegenüberstellung der Begriffe Mobilität und Verkehr im allgemeinen Sprachgebrauch bzw. im verkehrsplanerischen Aussagebezug (Abb. 2).

Basiskonzepte der individuellen Mobilität im Personenverkehr sind demnach

- die *Mobilitätsrate*, *Wegehäufigkeit* oder *-intensität* als Anzahl der Wege außer Haus je Person und Zeiteinheit (üblicherweise Tag),
- das *Mobilitätsstreckenbudget* oder *Mobilitäts(wege)längenbudget* als zurückgelegte Wegelänge (Anzahl zurückgelegter Wegekilometer) je Person und Zeiteinheit (üblicherweise Tag)

sowie

- das *Mobilitätszeitbudget*, die *Verkehrsbeteiligungsdauer* oder *Unterwegszeit* als für Ortsveränderungen aufgewendete Zeit (Anzahl aufgewendeter Wegestunden) je Person und Zeiteinheit (üblicherweise Tag) (vgl. auch FGSV 1987).

Bewusst wird in den Bezugsgrößen dieser Definitionen nicht von „Fahrten“, sondern von „Ortsveränderungen“ oder „Wegen außer Haus“ gesprochen, da diese im Gegensatz zur Bezugsgröße „Fahrt“ den nicht motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) einschließen.

Im Güterverkehr umschreibt Mobilität die zwischenbetriebliche Beförderung und die Versorgungstransporte für Endverbraucher, d. h. die Transporte von Roh-, Halb- und Fertigprodukten der produzierenden und handelstreibenden Wirtschaft (Aberle 1996).

In aggregierter Form, d. h. auf die Summe der Ortsveränderungen eines Gebietes



Wo Mittelalter und Industriegesellschaft aufeinander treffen

Die Hohenzollernbrücke in Köln ist genau auf den Dom ausgerichtet, sodass bis heute die Züge auf das mittelalterliche Gotteshaus zufahren. Ein geplanter Effekt: Bahn und Technik als die Symbole des industriellen Zeitalter, in der die Entfernungen nicht mehr im Schritt-Tempo zurückgelegt werden, wie in den Jahrtausenden davor, und Geschwindigkeit zur neuen Messlatte geworden ist. Foto: Inge Decker/Köln Tourismus

(z. B. Bundesrepublik Deutschland) oder eines Verkehrswegeabschnitts bezogen, werden in statistischen Zahlenwerken des Verkehrswesens (vgl. BMVBW 2001) für quantitative Beschreibungen des Verkehrs üblicherweise die Größen *Verkehrsaufkommen* und *Verkehrsleistung* ausgewiesen:

- *Verkehrsaufkommen* als Zahl der Ortsveränderungen (Wege) von Personen oder (Gewicht von beförderten) Gütern je Zeiteinheit (z.B. je Tag) in einem definierten Gebiet oder am Querschnitt eines Verkehrsweges

und

- *Verkehrsleistung* in der Dimension Personen- oder Tonnenkilometer je Zeiteinheit als Produkt des Verkehrsaufkommens und der zurückgelegten Entfernungen in einem definierten Gebiet oder auf den Abschnitt eines Verkehrsweges bezogen.

In verkehrswirtschaftlichem Zusammenhang werden Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung als Maßgrößen eingeführt (Aberle 1996):

- Das *Verkehrsaufkommen* (Transportaufkommen) misst im Personenverkehr beförderte Personen (Beförderungsfälle) bzw. im Güterverkehr transportierte Tonnen (Tonnen, t).
- Die *Verkehrsleistung* (Transportleistung) ergibt sich durch Multiplikation der Verkehrsaufkommenswerte mit den jeweils zurückgelegten Entfernungen (Personenkilometer: Pkm bzw. Tonnenkilometer: tkm).

Die jeweils korrespondierenden Kenngrößen *Fahrzeugaufkommen* und *Fahrleistung* ersetzen die Bezugsgröße Person, Gut bzw. dessen Gewicht durch die Bezugsgröße Fahrzeug (Anzahl bewegter Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkilometer) und reduzieren die Betrachtung in der Regel auf den motorisierten Verkehr. Je nach Fragestellung ist der eine oder andere Indikator von Informationswert. Die Fahrleistungen im motorisierten Kraftfahrzeugverkehr etwa bilden sowohl für die Belastung der Verkehrswege als auch hinsichtlich der Abschätzung verkehrlicher Wirkungen wie z. B. Kraftstoffverbrauch oder Schadstoffemissionen eine wichtige Grundlage. Im Güterverkehr fördern beispielsweise eine verbesserte Fahrzeugauslastung und Tourenoptimierung die Auseinanderentwicklung von Fahr(zeug)- und Verkehrsleistungen; im öffentlichen Verkehr erlangen die Fahrleistungen vor allem in betriebswirtschaftlicher Hinsicht Bedeutung. Kopplungsgröße zwischen Fahr- und Verkehrsleistung im Personenverkehr ist der *Besetzungsgrad* bzw. im Güterverkehr die *Auslastung* der Fahrzeuge.

Mobilität ist kein Selbstzweck

Allen genannten Kenngrößen der *Persoen-Mobilität* ist eigen, dass auch sie nur als Basisdefinition von Mobilität angesehen werden können. Im Sinne eines erweiterten Mobilitätsbegriffes ist es notwendig, noch etwas weiter auszuholen und die Merkmale zu definieren, die mit räumlicher Mobilität im Sinne „vorübergehender Ortsveränderungen“ oder „Wege“ verknüpft sind. Im Vordergrund steht der Personenverkehr, der allein von der Menge der Fahrzeug- und Personenwege weitaus überwiegt, wenngleich nicht verkannt werden soll, dass der Straßengüterverkehr aufgrund der aktuell erwarteten höheren Steigerungsraten in absehbarer Zukunft zunehmend größere Probleme bereiten wird.

Mobilität als Ureigenschaft des Menschen und als unabdingbare Voraussetzung für das Überleben ist kein Selbstzweck, denn sie ermöglicht die Aktivitäten des Menschen im Raum. Man geht oder fährt, um zu arbeiten, um einzukaufen, um sich zu bilden, etwas zu erledigen oder sich zu erholen. Damit ist der *Zweck* der Mobilität definiert, die erste Erweiterung des Mobilitätsbegriffes. Und es gilt zu beachten, dass am Beginn einer Ortsveränderung getroffene Mobilitätsentscheidungen (z. B. Kinobesuch) häufig bereits die Modalitäten des Rückweges zum Ausgangsort ebenso einbeziehen wie den Umstand, dass es sich ggf. um eine Folge von Aktivitäten handelt, die an verschiedenen Orten im Raum ausgeübt werden (z. B. Kinobesuch und anschließen-

der Kneipenbummel). Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel beim Verlassen des Ausgangsortes legt, von Ausnahmen abgesehen (z. B. Park and Ride, Fahrgemeinschaft), die Benutzung dieses Verkehrsmittels in der Regel für sämtliche Wege einer Wegeketten fest.

Mit dem Zweck der Mobilität verbunden und dennoch abzugrenzen ist das *räumliche Ziel*, an dem die Tätigkeit ausgeübt werden soll. Mobilität ist zwar auch ohne räumliches Ziel realisierbar („der Weg ist das Ziel“), sie unterliegt dennoch einem Zweck: Als Erlebnismobilität bezeichnet (vgl. ADAC 1987), kann sie in ihrer sanfteren Form, z.B. bei einer Wanderung, der Erholung und dem Naturerlebnis dienen, in ihrer furchtbaren Ausprägung aber auch dem Austoben, der Flucht und dem Abbau von Aggressionen. Die Einbeziehung des räumlichen Zieles in den Mobilitätsbegriff, wodurch der Weg als vektorielle Größe gesehen wird, stellt die zweite Erweiterung und eine unabdingbare Voraussetzung zur Beurteilung der Auswirkungen von Maßnahmen dar.

Jahrtausendlang ging es nur im Schrittempo voran

Räumliche Mobilität war stets von hoher evolutionärer Bedeutung, denn räumliche Mobilität bedeutete ursprünglich Befreiung, Emanzipation und Steigerung der Lebensmöglichkeiten. Die Wanderung vom Land in die Stadt brachte Befreiung von Hunger und Leibeigenschaft („Stadtluft macht frei“) und noch bis vor etwa zweihundert Jahren war räumliche Mobilität zu einem guten Teil ein Privileg des Adels und des wohlhabenden Bürgertums. Reiseponiere wie *Erasmus von Rotterdam* oder *Mozart* legten den Grundstein für die Einheit der europäischen Kultur. Gerne zitiert wird aus den Erfahrungen der „Italienischen Reise“ des Freiherrn (und unter anderem auch Weimarer Wegebaudirektors) *Johann Wolfgang Goethe* (*Keßler* 1999). „Früh drei Uhr stahl ich mich aus Karlsbad, weil man mich sonst nicht fortgelassen hätte ... Ich warf mich ganz allein, nur einen Mantelsack und Dachsranzen aufpackend, in eine Postchaise und gelangte halb acht Uhr nach Zwota, an einem schönen stillen Nebelmorgen ... Um zwölf in Eger, bei heißem Sonnenschein; ... Da nun zugleich das Land abfällt, so kömmt man fort mit unglaublicher Schnelle, die gegen den böhmischen Schneekengang recht absticht ... Genug, ich war am andern Morgen um zehn Uhr in Regensburg und hatte also diese vierundzwanzig und eine halbe Meile in einunddreißig Stunden zurückgelegt“ (*Goethe* 1976). D. h., im ersten Teil seiner Reise erreichte Goethe eine Reisegewindigkeit von rund 5 km/h. Historisch betrachtet, bleibt über Jahrtausende für den Fußgänger und das Pferd gespannte der kürzeste Weg auch der schnellste, denn jahrtausendlang bestimmten die „natürlich“ gegebenen Kräfte und Geschwindigkeiten die Aktionsradien und damit die Möglichkeiten menschlicher Aktivitäten: „die Schrittempo des Menschen, die Fortbewegungsgeschwindigkeiten der Reit- und Lasttiere, die Fließgeschwindigkeit der

Von Brüssel nach	Entfernung in [km]	Beförderungszeiten	
		im Sommer	im Winter
Innsbruck	765	5½ Tage	6½ Tage
Rom	1570	10½ Tage	12 Tage
Neapel	1770		14 Tage
Paris	290	44 Stunden	54 Stunden
Toledo	1560	13 Tage	14 Tage

Tab.1: Vertraglich festgesetzte Beförderungszeiten der Taxis'schen Post (*Hitzer* 1971).

Flüsse und die Windgeschwindigkeit zum Segeln“ (*Schmitz* 2001).

Im Römischen Reich etwa garantierte das hervorragend befestigte und instand gehaltene, die Gebiete um das Mittelmeer und große Teile Westeuropas umfassende „europäische Fernstraßennetz“, das im Abstand einer Tagesreise Unterkünfte für Mensch und Tier (*mansiones*, Herbergen) sowie Pferdewechselstationen vorhielt, auch über längere Strecken eine „hohe“ Reisegeschwindigkeit. Für eine Reise von Rom nach Köln benötigte man z. B. mit einem Reisewagen etwa 10½ Tage. Reitenden Boten genügte etwa die Hälfte. Cäsar verlangte von seinen Legionären auf dem Weg nach Gallien ein Tempo von 75 km in 30 Stunden (2,5 km/h).

Seit dem Mittelalter waren der zunehmende Partikularismus, eine miserable Wegequalität, vielfach erhobene Wege- und Brückenzölle sowie die stete Gefährdung auf Reisen (Raubritter und Wegelagerer) für die gesellschaftliche Entwicklung äußerst abträglich. „Erlaube mir über die Straßen im Allgemeinen eine kleine, vielleicht nicht überflüssige Expektoration. Es ist empörend, wenn dem Reisenden Geleite und Wegegeld abgefordert wird und er sich kaum aus dem Kot herauswinden kann, um dieses Geld zu bezahlen. Die Straßen sind einer der ersten Polizeiarartikel, an den man fast überall zuletzt denkt. Geleite und Wegegeld und Postregal haben durchaus keinen Sinn, wenn daraus nicht für den Fürsten die Verbindlichkeit entspringt, für die Straßen zu sorgen; und die Untertanen sind nur dann zum Zuschuss verpflichtet, wenn jene Einkünfte nicht hinreichen.“ – Soweit ein Auszug aus der Reisebeschreibung von *Johann Gottfried Seume* auf seiner Fußreise von Leipzig nach Syrakus noch im Jahre 1801/02 (*Seume* 1803), die wohl auch die Verhältnisse des Mittelalters beschreiben könnte und gleichzeitig einen aktuellen Hinweis über die heutige Diskussion um Straßennutzungsgebühren enthält.

Überlandverkehr war seit dem Mittelalter überwiegend Gütertransport mit vierrädigen Wagen mit geringer Tragfähigkeit. Personenverkehr war ungewöhnlich und fast ausschließlich beruflich bedingt (Händler, Boten, Handwerksgesellen, Studenten, Gaukler, [Pilger], Mönche). Transportkosten zu Lande waren erheblich teurer als mit dem Schiff. Eine Reisegeschwindigkeit von 4 km/h und eine Tagesleistung von 40 Kilometern bedingten sowohl für eine tägliche Hin- und Rückreise zwischen zwei Orten als auch für eine Tagesetappe zwischen zwei Rastorten ein engmaschiges Siedlungsnetz. Immerhin erreichte die Taxis'sche Post im 16. Jahrhundert wieder in etwa die Reisezeiten des Römischen Reiches und legte den Grund-

stein für einen regelmäßigen Transport von Nachrichten und Informationen (Tab.1). Mit dem Chausseebau des Postkutschenzeitalters entstanden erstmals Straßen mit höherer Qualität als in der Antike. Das frühzeitliche Postwesen nimmt mit der Struktur regelmäßiger Raumproportionen (Unterteilung in Relais, Pferdewechsel- bzw. Raststationen) und „genormten“ Raum-Zeit-Relationen auf den Postkursen Elemente des modernen Verkehrs voraus (*Behringer* 1997).

Mit der industriellen Revolution beginnt eine neue Phase der Mobilität

Bis zur Erfindung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert blieb das Tempo des Verkehrs das des alten Rom. Straßenbau im modernen Sinn begann erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Erst mit der industriellen Revolution beginnt eine neue Phase der Mobilität, gekennzeichnet durch einen Sprung in der Geschwindigkeit, die plötzlich innerhalb eines Jahrhunderts auf das 10- bis 20-fache ansteigt. Der Aktionsradius weitet sich aus. Den energetischen Aufwand zur Überwindung des Raumes übernimmt nun die Maschine. Der Umweg wird damit unter Umständen der schnellste Weg und bietet die Möglichkeit, Städte oder sensible Wohnbereiche zu umgehen. Mit der größeren Entfernung verbunden ist aber eine wesentliche Erhöhung des energetischen, vom Fahrzeug übernommenen Aufwandes. Der Energieverbrauch, der Flächenanspruch und auch die Emissionen nehmen zu, und zwar exponentiell mit wachsender Geschwindigkeit. Die *Geschwindigkeit* wird daher zu einem weiteren konstituierenden Merkmal im Rahmen der Mobilitätsdefinition.

Mit Namen wie *James Watt* oder *George Stephenson* verbindet sich die Erfindung der Dampfmaschine bzw. der Lokomotive, bei der im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts zum ersten Mal eine Maschine die natürliche Fortbewegungskraft ersetzt. Innerhalb von etwas über 60 Jahren erreicht das europäische Streckennetz der Eisenbahn im Jahr 1910 mit 282 000 km nahezu bereits die Länge des Jahres 1950 mit 315 000 km. Diese „erste Mobilitätsrevolution“ ermöglicht neue Formen der Arbeitsteilung. Die Bahn, in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens vor allem eine Güterbahn, transportiert Rohstoffe und Produkte in bis dahin unbekannter Menge und Schnelligkeit auf dem Landwege. Die produzierenden Firmen benötigen Arbeitskräfte, die Menschen ziehen vom Land in die Städte und beginnen, zwischen Wohnungen und Arbeitsplätzen längere Distanzen zurückzulegen. Die auf Fußdistanz angelegte Stadt des Mittelalters beginnt

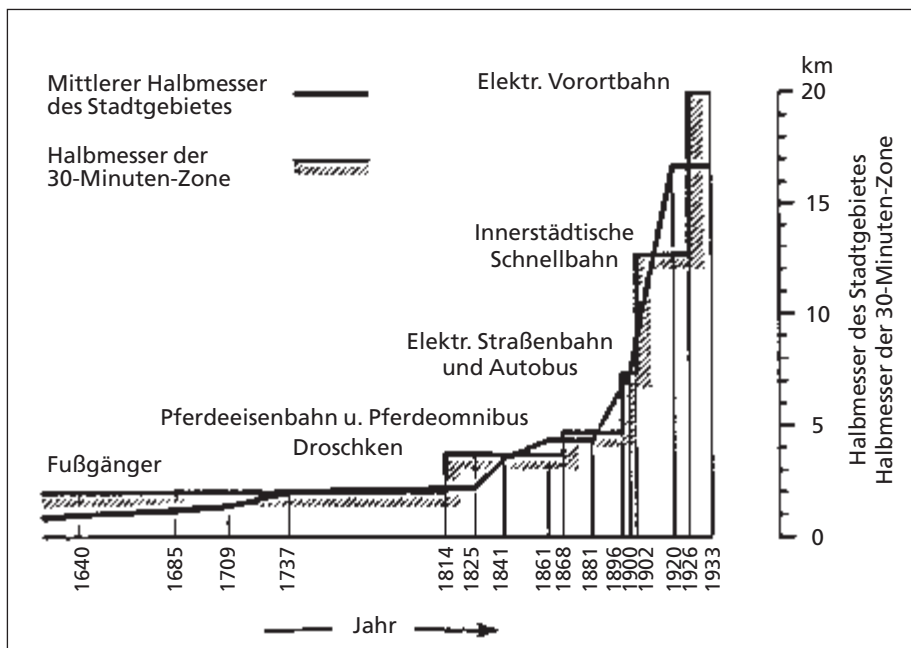


Abb.3: Stadtausdehnung und Verkehrsmittel (Lehner 1966).

über die in den napoleonischen Kriegen geschleiften Festungswälle in die Landschaft zu wachsen, entlang der Bahnlinien und mit den Bahnhöfen als neue Zentren der Entwicklung. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts beginnt der Aufschwung der Massenverkehrsmittel mit dem Bau der S-Bahnen in den Metropolen und den Straßenbahnen in größeren Städten. Stadtausdehnung und Verkehrsmittel stehen in engem Zusammenhang, wie es (Lehner 1966) in seinem bekannten Schaubild festgehalten hat (Abb.3).

Die Massenmotorisierung als zweite Mobilitätsrevolution

Die Massenmotorisierung läutet in den westlichen Industrieländern die zweite Mobilitätsrevolution ein. Aufgrund mangelnden ökonomischen Wohlstandes und zweier Weltkriege dauert der Durchbruch des Automobils in Deutschland deutlich länger als bei der Eisenbahn. Erst zu Beginn der 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts waren die Voraussetzungen für einen Aufschwung gegeben, dessen Entwicklung bis heute von Prognostikern unterschätzt wird. Nahezu alle zwei Jahre mussten die Vorstellungen über den Sättigungswert der Pkw-Motorisierung revidiert werden: Das Statussymbol der 30er-Jahre wurde zum „Volkswagen“; das Zweitauto folgte dem Erstauto, der Gelände- dem Geschäftswagen. Mit dieser Entwicklung verknüpft war eine ungeheure Ausdehnung des Mobilitätsstreckenbudgets.

Mit der Telekommunikation kündigt sich ein dritter Mobilitätssprung an

Mit der Telekommunikation kündigt sich heute ein dritter Sprung in der Entwicklung der Mobilität an, der die Reduktion der Reisezeit durch die Annäherung der Geschwindigkeit an die Lichtgeschwindigkeit gegen Null gehen lässt. Eine Lösung der Probleme der physischen Mobilität mit Hilfe der Informations- und Kommunikationstechnologien alleine ist aus gegen-

wärtiger Sicht jedoch kaum zu erwarten (vgl. z. B. (Vogt/Denzinger u.a. 2001, Vogt u.a. 2002).

Aber auch der erweiterte Mobilitätsbegriff, in den der Zweck, das Ziel und die Geschwindigkeit eingehen, reicht zur Abbildung des Verkehrsgeschehens keineswegs aus. Jeder Weg, jede Fahrt und jede Reise umfassen nicht nur diese Größen, sondern auch den *Zeitpunkt von Beginn und Ende*. Sie werden damit zu komplexen Vorgängen in Zeit und Raum, deren Gesamtheit betrachtet werden muss, will man die Vielfalt der Reaktionsweisen des Einzelnen auf Handlungsstrategien sachgerecht beurteilen.

Mobilität entsteht aus Mangel an Teilhabe

Warum blieb der Mensch nicht, dem Zitat von *Blaise Pascal* folgend, zeitlebens ein „Stubenhocker“? Folgt man dem Verständnis von Mobilität als genereller Möglichkeit der Teilhabe an sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozessen, entsteht Mobilität letztlich aus einem individuell, bewusst oder unbewusst empfundenen Mangel an Teilhabe – Teil-

habe z. B. an Aktivitäten, Erlebnissen oder Kontakten. Die Umsetzung derartiger, latent vorhandener Bedürfnisse in reale Ortsveränderungen setzt – neben den verfügbaren Ressourcen (Zeit, Geld usw.) zur Durchführung der Ortsveränderung selbst – Angebote im Raum (Flächennutzung, Einrichtungen) voraus, an denen die Bedürfnisse befriedigt werden können. Nach (Heidemann 1985) liegen Ursachen der Mobilität somit in den durch

- Sozialverhältnisse (Normen, Lebensstile, Handlungsziele, Handlungspräferenzen, Handlungsmöglichkeiten, Mitteleinstellungen usw.),
- Zeitordnungen (zeitliche Teilnahmemöglichkeiten usw.) und
- Sachkonfigurationen (räumliche Gelegenheitsangebote, Verkehrsnetze und Verkehrsangebote)

geprägten

- Tätigkeiten-Repertoires von Personen und Haushalten,
- zeitlichen Anordnungen von Tätigkeiten-Repertoires zu Tätigkeitenprogrammen sowie
- räumlichen Manifestierung in Tätigkeitsmustern als zeitliche und räumliche Regelmäßigkeiten (vgl. auch Beckmann 2002).

Ruske (1994) zeigt fiktiv, aber sehr anschaulich die unterschiedlichen Tätigkeitsprogramme von vier Personen (Abb. 4),

- einem *Erwerbstätigen* mit dem einfachen Tätigkeitsprogramm morgens von der Wohnung zur Arbeit und abends nach Hause zurück,
- einem *Studenten* mit relativ vielseitigem Tätigkeitsprogramm (Wohnen, Studieren, Versorgen, Studieren, Wohnen, Freizeit, Wohnen) über einen ausgedehnten Zeitraum eines Tages,
- einer *Hausfrau* mit Tätigkeiten wie Einkauf, Kinderspaziergang, Besuch, die sich auf einen engeren Vor- und Nachmittagsbereich konzentrieren,
- einem *Geschäftsreisenden*, dessen Zeitbedarf für die Ortswechsel deutlich hervortritt.

An diesem Beispiel wird zweierlei deutlich:

1. Tätigkeiten sind häufig nicht unabhängig voneinander;
2. Aktivitäten sind nicht beliebig auszuführen, sondern die Tätigkeitsorte müssen erreichbar und zugänglich sein (z. B. der Laden zum Einkauf geöffnet).

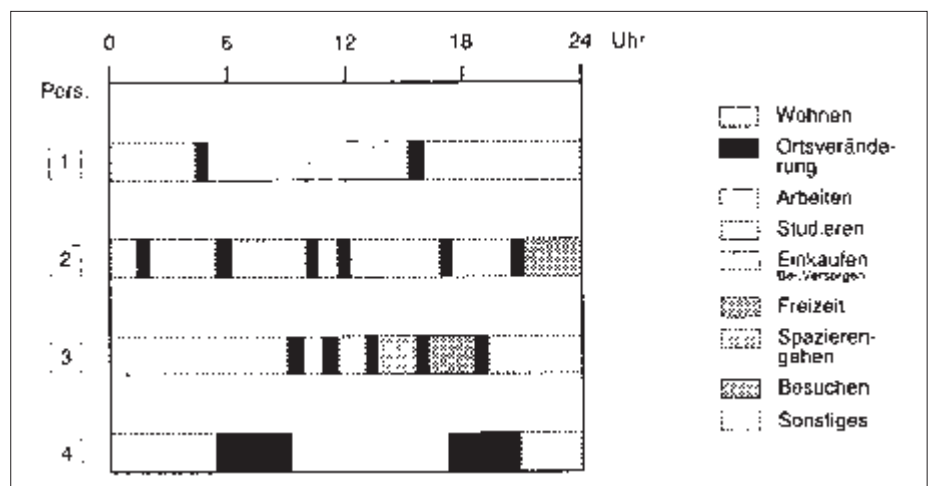


Abb. 4: Tätigkeitsprogramme verschiedener Personen (Ruske 1994).

Mobilitätsindikator Erhebung, Jahr	Mobilitätsrate (Wegehäufigkeit) [Wege/(P*d)]	Mobilitätsstrecken- budget [km/(P*d)]	Mobilitätszeitbudget [min/(P*d)]	Durchschnittliche Wegelänge [km]	Durchschnittliche Wegedauer [min]
KONTIV 1976	2,62 3,09 3,43	23,1 26,9 29,9	58 68 76	8,7	22,2
KONTIV 1982	2,64 3,04 3,70	27,2 30,5 37,1	62 71 87	10,0	23,6
KONTIV 1989 4)	– (2,75) (3,24)	– (26,9) (31,6)	– (61) (73)	9,8	22,2
KONTIV 2002 5)	?	?	?	?	?
PANEL 1994	3,32 3,61	39,3 –	79 –	11,8	
PANEL 1995	3,39 3,61	39,2 –	80 –	11,5	
PANEL 1996	3,46 3,73	39,6 –	81 –	11,5	
PANEL 1997	3,52 3,82	40,4 –	82 –	11,5	

Tab. 2: Kenngrößen für die Mobilität in der Bundesrepublik Deutschland (alte Länder) 3)

Erläuterungen zu Tabelle 2:

1) Erhebungen zum kontinuierlichen Verkehrsverhalten (KONTIV 76, 82, 89)

1. Wert, Basis: alle Personen > 10 Jahre, nach (Brög 1985)

2. Wert, Basis: alle Personen > 10 Jahre, gewichtete und hochgerechnete Fallzahlen

3. Wert, Basis: alle mobilen Personen > 10 Jahre, gewichtete und hochgerechnete Fallzahlen

Quellen 2. und 3. Wert: KONTIV 76, KONTIV 82, KONTIV 89; Berechnungen des DiW (Kloas 1994)

2) Haushaltspanel zum Verkehrsverhalten (MOP) (Zumkeller 1999; Chlond u.a. 1996)

1. Wert: Basis: alle Personen > 10 Jahre

2. Wert: Basis: alle mobilen Personen > 10 Jahre

3) Die Zahlenwerte sind nur bedingt miteinander vergleichbar, da unterschiedliche methodische Anlage der Untersuchung, einbezogene Bevölkerung (z. B. Altersgrenze, Ausländer, Erhebungen [nur] an Werk- oder an Wochentagen usw.), Art der Hochrechnung auf die Werte Einfluß nehmen (vgl. z.B. Kloas 1994). Insbesondere gilt dies für Vergleiche zwischen MOP und KONTIV.

4) Die Klammerwerte deuten an, dass die Werte der KONTIV 89 wegen methodischer Einflüsse zeitliche Vergleiche im Längsschnitt nur sehr eingeschränkt zulassen.

5) Auch die derzeit laufende KONTIV 2002 wird wegen des langen Zeitabstands und methodischer Probleme nicht unmittelbar mit den vorangegangenen Erhebungen vergleichbar sein (Engelhardt u.a. 2002)

Regelmäßigkeiten im Tagesablauf

Überlagert man die Tätigkeitsprogramme vieler Personen, beginnen sich bereits Regelmäßigkeiten im Tagesablauf abzuzeichnen, wie sie beispielsweise bei Messungen an einem Straßenquerschnitt über den Tag als Tagespegel oder Tagesganglinie des Verkehrs beobachtet werden können. Eine Analyse dieser Tätigkeitsprogramme zeigt, dass bestimmte Muster besonders häufig vorkommen und eine bereits relativ kleine Zahl an Tätigkeitsprogrammen einen relativ hohen Anteil an Ortsveränderungen enthält. Statistisch ableitbare Zusammenhänge zwischen Tätigkeitsmustern und Personenmerkmalen macht man sich für Verkehrsmodelle zunutze (z. B. Ansätze mit verhaltensähnlichen Personengruppen, vgl. *Wermuth* 1994). Derartige Modelle beruhen im Wesentlichen auf individuellen Faktoren der Aktivitätennachfrage wie Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit, Führerscheinbesitz oder Pkw-Verfügbarkeit, um nur einige zu nennen.

Alltägliche Mobilität wird neben solchen objektiven, aber auch durch subjektive Faktoren beeinflusst wie z. B. persönlicher Lebensstil und Mobilitätseinstellung. Es deutet einiges darauf hin, dass die individuellen Handlungsspielräume bei entsprechend hohem Wohlstandsniveau, flexibleren Zeitstrukturen mit höherer Zeitsouveränität zunehmen und bei einer damit einhergehenden zunehmenden Individualisierung von Wertvorstellungen

und Orientierungen zu einer Ausdifferenzierung der Mobilitätswünsche führen. Neuere Forschungsarbeiten versuchen, mit Ansätzen der Lebensstilforschung sowie unter Berücksichtigung der subjektiven Einstellungen wichtige Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten zu gewinnen (vgl. z. B. *Hunecke* u. a. 2000; *Schneider* u. a. 1999).

Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland

Am Beispiel ausgewählter Indikatoren lässt sich die Entwicklung von Mobilität und Verkehr der letzten Dekaden in Deutschland nachzeichnen. Bei Zeitreihenbetrachtungen ist es aus inhaltlichen wie statistischen Gründen zweckmäßig, den Zeitraum vor bzw. nach der Wiedervereinigung zu unterscheiden.

Über die Personen-Mobilität in der Bundesrepublik (Westdeutschland) liegen aus den kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV = schriftliche Haushaltsbefragungen) in den Jahren 1976, 1982 und 1989 empirische Werte über die Alltagsmobilität vor (siehe z. B. *Socialdata* 1984, *Brög* 1985, *EMNID* 1991). Alltagsmobilität bedeutet, dass aufgrund von Problemen der Vergleichbarkeit nur dieser, allerdings wesentliche Teil der gesamten Personenmobilität betrachtet wird, Fernreisen beispielsweise also außer Betracht bleiben. Nach *Kloas* u. a. (1994) sind wegen methodischer Einflüsse generell zeitliche Vergleiche von Entwicklungen des Personenverkehrs über die drei

KONTIV nur eingeschränkt möglich; vor allem trifft dies auf die Gegenüberstellung von Absolutwerten der Wegehäufigkeiten und -merkmale der KONTIV 89 und denjenigen der vorhergegangenen Erhebungen zu.

Einige Schlussfolgerungen aus Tab. 2, in der ergänzend die neueren Werte des Mobilitätspanels (*Zumkeller* 1999) eingetragen sind, sind insofern mit der gebotenen Vorsicht zu ziehen. So scheint es,

- dass sich die Zahl der täglichen Wege im westdeutschen Mittel aller Personen älter als 10 Jahre zwischen 3,0 und 3,6 Wegen pro Tag bewegt und dass die Entwicklung über den Betrachtungszeitraum durch eine relative Konstanz bis leichte Zunahme geprägt ist. Zum Vergleich: Der SrV-Städtepegel für ostdeutsche Städte weist zwischen 1987 und 1994 Werte zwischen 2,93 (1987) und 3,25 (1994) Wege pro mittlerem Werktag auf Basis aller Personen aus (ohne Fußwege unter 5 min Dauer) (vgl. *Ackermann* u.a. 1999)
- dass sich auch das Mobilitätszeitbudget über alle Personen über 10 Jahren mit zwischen 60 und 70 Minuten pro Tag relativ stabil, ggf. leicht zunehmend verhält (laut SrV-Städtepegel ist das Mobilitätszeitbudget in ostdeutschen Städten von 53 min [1987] über 68 min [1991] auf 74 min [1994] angestiegen)
- dass das Mobilitätsstreckenbudget hingegen wohl zunimmt, was bei relativ stabilem Zeitbudget auf eine Zunahme der mittleren Reisegeschwindigkeit hinweist.

Eine Verlagerung auf den motorisierten Verkehr

Die Vergrößerung des Mobilitätsstreckensbudgets spiegelt sich im Vergleichszeitraum 1975 bis 1990 auch im Anstieg der Verkehrsleistung der Bundesrepublik (alte Länder) – mit einem überproportionalen Anstieg der motorisierten Verkehrsleistung (ca. 31%) – wider, während das Verkehrsaufkommen etwas geringer zugenommen hat (ca. 25% im motorisierten Verkehr) und das spezifische Wegeaufkommen pro Person nahezu unverändert blieb. Eine differenzierte Analyse dieser Entwicklung nach Verkehrsmitteln zeigt deutlich, dass eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage von den nicht motorisierten zu den motorisierten Verkehrsmitteln stattfand. Insbesondere Wege zu Fuß wurden durch Autofahrten ersetzt. Laut Beckmann (2001) ist dies wohl kaum als Mobilitätszunahme im Sinne einer Zunahme von teilnahmeorientierten Wegen zu interpretieren. „Es ist vielmehr Ausdruck einer Verlagerung auf motorisierte Individualverkehrsmittel und damit einer Zunahme der (mittleren) Weglängen.“ Als Folge einer höheren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und einer massiven Ausweitung der Verfügbarkeit der Fortbewegungsmittel hat sich der Raumwiderstand im Zeitablauf zunehmend verringert und die zurückgelegten Entfernungen sind gestiegen. Die Aktionsradien werden größer und die Fahrleistungen nehmen zu. Die Zunahme der Verkehrsleistung korrespondiert mit der Motorisierungszunahme (Pkw-Motorisierungsgrad) der Bevölkerung, begründet u. a. in der Zunahme des Anteils der Bevölkerung im fahrfähigen Alter und entsprechend von Personen mit Führerscheinbesitz (insbesondere Frauen) sowie in der Zunahme des Anteils motorisierter Rentner. Gründe liegen aber auch in strukturellen Entwicklungen wie Zunahme der Erwerbsbevölkerung und der Erwerbsbeteiligung der Frauen, Anstieg der Zahl der Haushalte (abnehmende Personenzahl je Haushalt), Zunahme der Freizeit und Flexibilisierung der Arbeitszeit, aber auch in der Entwicklung der Siedlungsstrukturen (Wohnansprüche, Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten, räumliche Konzentration von Verwaltungs- und Ausbildungseinrichtungen, Konzentrationsprozesse bei Arbeitsstätten und Handelseinrichtungen (Globalisierung) in der quantitativen und qualitativen Verbesserung der Verkehrsstrukturen, in den Kostenstrukturen der Verkehrsmittelnutzung und in der zunehmenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel. Generell sind die Ursachen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung vielfältig und in hohem Maße wechselseitig verflochten. Wie die KONTIV-Erhebungen belegen, ist in der Mehrzahl der Fälle der räumliche *Ursprung* außerhäusiger Aktivitäten von Personen letztlich auch wieder das *Ziel*; mit jeder Aktivität sind maximal zwei Wege verbunden. Wohnungsbezogene *Wegeketten* mit nur zwei Wegen stellen das Gros der Aktivitätenmuster, darunter in erster Linie die Aktivitätenfolge Wohnen – Arbeiten – Wohnen. Andererseits gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher und komplexe-

rer Wegeketten, auf denen mehrere Aktivitäten miteinander verknüpft werden, wie, im einfachen Fall, etwa der Einkauf auf dem Nachhauseweg von der Arbeit. Alltagsmobilität spielt sich zu beträchtlichen Teilen innerhalb kurzer Distanzen ab. Von den Entfernungen her führen rund die Hälfte aller Wege mit dem Pkw nicht weiter als 5 km.

Betrachtet man den Anteil der Personen mit Wegen außer Haus (so genannte mobile Personen) an allen erhobenen Personen der KONTIV-Erhebungen, zeigt sich auch dort eine allenfalls leicht steigende Mobilitätsquote über den Zeitraum 1976 bis 1989. Am häufigsten bleiben Rentner zu Hause. Sie können zusammen mit Kindern und Jugendlichen, Frauen und Mitgliedern autoloser Haushalte am ehesten in ihren Mobilitäts- und Teilnahmemöglichkeiten eingeschränkt sein.

Zwei Drittel aller Wege müssen zurückgelegt werden

Differenziert man die Verkehrsleistung nach Wegezwecken, dominieren Arbeit, Einkauf und Freizeit die täglichen Aktivitäten. Freizeit- und Urlaubswege machen mittlerweile über die Hälfte der Wegeleistungen aus. Es sind Aktivitäten, die von hoher Wahlfreiheit und individueller Disposition gekennzeichnet sind. Dem stehen die Pflicht- oder Zwangsaktivitäten gegenüber: Berufstätige müssen zur Arbeit, Schüler zur Ausbildung und die für die Versorgung des Haushalts Verantwortlichen zum Einkauf. Vom Verkehrsaufkommen sind gut zwei Drittel der Wege nicht disponibel.

Bezogen auf den Anteil des nicht motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen der Bundesrepublik (alte Länder) nahm das Zufußgehen im Zeitraum 1976 bis 1989 (KONTIV) von 33,6 auf 26,6% ab, das Fahrrad von 8,6 auf 9,8% zu (Pez 1997). Die Verkehrsleistungsanteile sind aufgrund der kurzen Weglängen im nicht motorisierten Verkehr gering: So sank der Anteil des Zufußgehens von 3,9 auf 2,6%, beim Fahrrad blieb er mit 2,2 bzw. 2,3% nahezu unverändert. Die nicht motorisierten Fortbewegungsarten dominieren vor allem beim Einkauf und in der Freizeit. In Städten sind diese Anteile zum Teil deutlich höher.

Für den Berufsverkehr zeigt die Entwicklung eine Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Pkw, eine Zunahme der durchschnittlichen Wegeentfernung, während die für den Arbeitsweg benötigte Zeit nahezu unverändert bleibt. Bedenkenswert ist die Entwicklung der so genannten Fernpendler, d. h. der Anteil der Erwerbstätigen der Bundesrepublik Deutschland, die täglich einen Arbeitsweg mit einer einfachen Wegstrecke von 50 km oder mehr zurücklegen. In knapp 20 Jahren hat sich die Fernpendlerquote von 1,5% (1978) auf 4,6% (1996) mehr als verdreifacht (Abb. 5). Auch wenn ein Anteil von knapp 5% eher unbedeutend erscheint, so wird von diesen Berufspendlern eine beachtliche Verkehrsleistung erbracht. Werden die Pendleranteile mit den zurückgelegten Distanzen gewichtet, zeigt sich, dass die Fernpendler immerhin

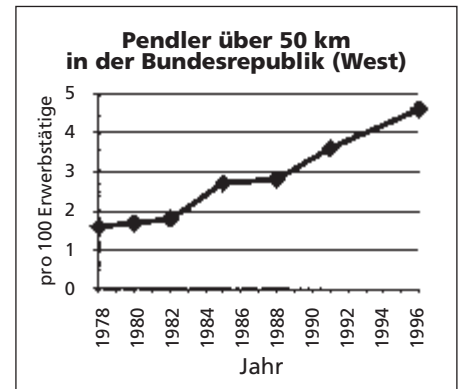


Abb. 5: Fernpendleranteile in der Bundesrepublik (alte Länder) zwischen 1978 und 1996 (Vogt u.a. 2001).

gut 25% der Verkehrsleistung im Berufsverkehr erbringen (Vogt u.a. 2001).

Bis zum Jahr 2002 gab es seit der Wiedervereinigung keine bundesweite Erhebung des Mobilitätsverhaltens mehr. Die Ergebnisse der derzeit laufenden 4. KONTIV werden erst in einem Jahr vorliegen und neue Aufschlüsse über die Mobilität in Deutschland geben. Was Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung angeht, liefert das Tabellenwerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen jährlich statistische Zahlen zum Verkehrswesen (BMVBW 2001). Auch hier ist ein vorsichtiger Umgang mit den Zahlen angebracht, da die enthaltenen Werte aus der Zusammenführung unterschiedlicher Erhebungen und teilweise mit Modellrechnungen stammen. Die Befunde zur Entwicklung des motorisierten Personenverkehrs zwischen 1991 und 1999 lassen sich wie folgt zusammenfassen: Das motorisierte Personenverkehrsaufkommen in Gesamtdeutschland ist wie die Verkehrsleistung um rund 9% gestiegen. Dies würde eine Konstanz der durchschnittlichen Fahrtweite im Bezugszeitraum bedeuten, was im Gegensatz zu Befunden lokaler und regionaler Untersuchungen steht. Der weit überwiegende Teil des motorisierten Verkehrsaufkommens ist Pkw-Verkehr mit weiterhin wachsender Tendenz und mit auf hohem Niveau (über 80%) stagnierendem Anteil an der Verkehrsleistung.

Zivilisatorischer Fortschritt und wirtschaftliches Wachstum bislang parallel zur räumlichen Mobilität

Räumliche Mobilität ist heute ein immenser Bestandteil unserer Gesellschaft. Die Begegnung von Menschen, der Austausch von Waren, Dienstleistungen und Informationen verursachen, aber setzen auch Mobilität und damit Verkehr voraus. Die historische Betrachtung zeigt, dass sich zivilisatorischer Fortschritt, wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung der räumlichen Mobilität weitgehend parallel vollzogen. Verkehr war und ist für die Entwicklung unserer Gesellschaft offensichtlich Folge und Grundlage zugleich. Und noch nie in der Menschheitsgeschichte war die Fortbewegung so einfach wie heute: Flugzeuge, Schiffe, Hochgeschwindigkeitszüge und nicht zuletzt das Automobil rücken jeden Ort in prinzipiell erreichbare Nähe.

Die Kehrseiten der Mobilität

Aber auch noch nie so erkennbar wie zuvor rücken die Kehrseiten der „entfesselten Mobilität“ in das Bewusstsein (vgl. *Wegener 1994*):

- Die Aufhebung der Isolation der ländlichen Regionen findet ihre Kehrseite in der *Zersiedlung* der Ränder der ausufernden Verdichtungsräume.
- Die Teilnahme der Peripherie an der Kultur in den Metropolen verringert die Ungleichheit der Lebensbedingungen, impliziert aber auch die Aufwertung der Ferne zu Lasten der Nähe und damit ein Stück *Verlust der regionalen und lokalen Identität*.
- „Automobilität für alle“ erweist sich als *Fiktion*, da erhebliche Teile der Bevölkerung an ihr nicht partizipieren können.
- Internationaler Austausch verschiedener Personengruppen fördert Völkerverständigung, Toleranz und Interesse für fremde Kulturen, geht aber auch Hand in Hand mit *Massentourismus* und rücksichtsloser *Kommerzialisierung*.
- Immer längere Reiseentfernungen mit immer schnelleren Verkehrsmitteln führen zu immer stärkeren *Belastungen der Umwelt* durch Lärm und Luftverschmutzung.
- Die Verkehrsinfrastruktur beansprucht erhebliche *Flächen* in den Städten und in den für den Naturhaushalt wichtigen großflächigen Freiräumen.
- Insbesondere der hohe Verbrauch an fossiler Energie und der damit verbundene Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid durch den Verkehr sind Gegenstand wachsender Besorgnis geworden – nicht zuletzt in der Frage des Umgangs mit *natürlichen Ressourcen* in Bezug auf Folgegenerationen.

Das zunehmende Bewusstsein um die Kehrseite der Mobilität, insbesondere der Auto-Mobilität, zeigt unterdessen zwar noch keinen grundlegenden Verhaltenswandel; gleichwohl entstanden in Gesellschaft und Technik zahlreiche Initiativen oder – um „im Bild“ zu bleiben – die Bewusstseinsbildung hat „mobilisiert“, hat in Richtung einer Diskussion um die „Grenzen der Mobilität“ (vgl. auch *Güller u.a. 1991*) etwas in Bewegung gebracht. Vielleicht beruht die Schwerfälligkeit eines Wandels im Mobilitätsverhalten, dem im Grundsatz von vielen durchaus beige-pflichtet werden mag, zu wesentlichen Teilen darin, dass Mobilität in unmittelbarer Weise mit der Vorstellung persönlicher Freiheit verknüpft ist. So beruht unser *Freiheitsbegriff* zu einem beträchtlichen Teil auf dem Recht zu gehen, wann immer und wohin man möchte, also in der Freiheit, jeden Ort jederzeit verlassen zu können. Unfreie Herrschaftssysteme zeichnen sich demgegenüber in der Regel gerade durch eine Einschränkung der Reisefreiheit aus.

Friedrich Dürrenmatts groteske Erkenntnis

„Die politischen Systeme unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, ob sie unter dem Patronat der Freiheit oder der Gerechtigkeit stehen. Ist sein oberstes Prinzip die Freiheit, so ist das politische System mit

Dieses Bild kann aus urheberrechtlichen Gründen nicht angezeigt werden

Die Wuppertaler Schwebebahn

als intelligentes Verkehrssystem: vor mehr als hundert Jahren erdacht und gebaut, im engen Tal der Wupper über dem Fluss schwebend, bis heute unersetzlich, um Mobilität in einer dicht besiedelten Industriestadt zu gewährleisten. *Foto: dpa-Fotoreport*

einer Gesellschaftsordnung zu vergleichen, die aus dem Straßenverkehr hervorgegangen ist. Anfangs kannte diese glückliche Fußgängergesellschaft keine Einschränkung ihrer Freiheit, jeder verließ sein Haus, wann er wollte, wanderte, wohin er wollte, nicht einmal Straßen waren notwendig, Trampelpfade genügten, über die Bäche halfen gefällte Bäume, gespannte Seile über Flüsse, waren sie nicht zu durchwaten. Erst die Kutschen machten Straßen und Brücken notwendig, doch vermochte man sich durch Zurufe persönlich zu einigen. Die Zeit floss gemächlich dahin, Karbolagen kamen so gut wie nie vor. Dann wurde die Eisenbahn erfunden, Schienen durchzogen das Land. Eisenbahnbesitzer regierten, bestimmten die Abfahrts- und Ankunftszeiten, setzten die Tarife fest. Darauf die Erfindung des Autos,

des Symbols der Freiheit. Es rattete über staubige Straßen, überfuhr Scharen von Hühnern, die Bauern warfen ihm Steine nach, doch schon wurden die Straßen verbreitert und geteert, die Hühner überquerten nicht mehr die Straße. Autobahnen wurden gebaut. Die Eisenbahn verkam immer mehr zum Armeeleuterverkehrsmittel, ging ein, Gras wuchs über die Geleise, der letzte Eisenbahnbaron erhängte sich an einer Signalstange, sein Monokel zerschellte auf einer Schienenschwelle. Doch auch beim Autoverkehr machten sich Schwierigkeiten bemerkbar. Die Unfälle hatten ein beängstigendes Maß angenommen. Im Straßenverkehrsamt, noch eine windschiefe Baracke, musste allmählich an eine Straßenverkehrsordnung gedacht werden, obgleich dadurch die Freiheit in Gefahr geriet.“

Auch für die Mobilität gilt Kants „kategorischer Imperativ“

So beginnt eine Groteske von *Friedrich Dürrenmatt* (Dürrenmatt 1989), die am Ende in der Erkenntnis mündet „Freiheit und Gerechtigkeit sind komplementäre Begriffe, weder ist Freiheit ohne Gerechtigkeit, noch Gerechtigkeit ohne Freiheit möglich“. Menschen können nach *Zimmerli* (1995) deshalb konstitutiv definiert werden durch ihre Freiheit, jeden Ort zu verlassen. Allerdings – und dies gerät wie auf anderen Feldern unserer Zivilisation häufig in Vergessenheit – geht dieses Element der Freiheit, des „Rechts“, unmittelbar und in demokratischen Systemen unzertrennlich einher mit dem Element der Verantwortung, der Pflicht.

Auf die im Sinne einer Verantwortungsethik präzisere Frage nach Verantwortungsgrenzen der Mobilität führt *Zimmerli* (1995) deshalb aus:

„Das moralische Recht auf Mobilität verantwortlich wahrzunehmen heißt, die potenziellen negativen Folgen der Ausübung dieses Rechts bezüglich ähnlicher oder mindestens vergleichbarer Rechte anderer Personen mitzubedenken.“

Dieser „Kant'sche Imperativ“ („Stelle Dir bei Deinem eigenen Mobilitätsverhalten jederzeit vor, was passieren würde, wenn alle Menschen so handelten wie Du selbst!“ [Rommerskirchen 1991]) für eine zukunfts-fähige Gestaltung von Mobilität führt den Begriffsinhalt zurück auf Beweglichkeit als Fähigkeit zur Bewegung, nicht jedoch auf die Bewegung an sich. „Mehr Mobilität zu haben bedeutet also, mehr Optionen für räumliche Bewegungen zu haben – aber nicht unbedingt, sie auch alle wahrzunehmen ... Die Fähigkeit zur Beweglichkeit kann nur dann aufrechterhalten werden, wenn maßvoll Gebrauch von den Möglichkeiten gemacht wird“ (Petersen u.a. 1995). Oder in den Worten von *Topp* (2001): „Mobilität bedeutet aber nicht nur Raumüberwindung; Mobilität bedeutet vielmehr den eigenen Lebensraum nutzen und erleben zu können. Mobil in diesem Sinne ist, wer viele Möglichkeiten für unterschiedliche Aktivitäten ohne größeren Aufwand erreichen kann.“ Das Wachstum der Fahrleistungen von Personen ist somit keineswegs per se ein Indikator einer verbesserten Mobilität im Sinne erweiterter Möglichkeiten der Teilhabe und des Austauschs. Vielmehr ist im Sinne der Nutzung und des Erlebens des Nahumfeldes der Wohnung und den ihr zugeordneten regelmäßigen Aktionsräumen ein Verlust an Lebensqualität möglich. *Holz-Rau* (1993) plädiert aus diesem Grund dafür, den Begriff „Verkehrsleistung“ durch „Verkehrsaufwand“ zu ersetzen, da dieser gänzlich falsche Werte setze: „Wer will schon eine Leistung verringern, wer aber einen Aufwand erhöhen?“

Ob die mit einer Definition von Mobilität in diesem Sinne verbundene Vorstellung einer notwendigen Selbstbegrenzung (Petersen u.a. 1995) in Zeiten zunehmend funorientierter Lebensstile westlicher Gesellschaften und angesichts einer zunehmenden Globalisierung mehrheitsfähig wird oder ob andere Lösungen gleichwertige Alternativen bilden, bleibt eine der wichtigen Fragen für die Gestaltung unserer Zukunft.

Literaturverzeichnis

- Aberle, G. (1996): Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen. München, Wien.
- Ackermann, K.; Schöppe, E.; Badrow, A.; Ließke, F. (1999): System repräsentativer Verkehrsbefragungen 1998 – Erhebungsmethode und ausgewählte Ergebnisse. In: Straßenverkehrstechnik (43), Heft 8.
- Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) (1987): Mobilität. München.
- Beckmann, K. J. (2001): Mobilität. In: Köhler, U. (Hrsg.): Verkehr. Straße, Schiene, Luft. Kassel, S.87/106.
- Beckmann, K. J. (2002): Freizeitverkehr und Freizeitgroßeinrichtungen – Bedeutung, Veränderungstendenzen, Erschließungsanforderungen und Handlungsrelevanz. In: Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt (AMUS)“. Schriftenreihe Stadt – Region – Land des Instituts für Stadtbauplanung und Stadtverkehr der RWTH Aachen, Heft 73, S.3/18.
- Behringer, W. (1997): Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution. In: Dienel, H.-L.; Trischler, H.: Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert. Frankfurt, New York.
- Brockhaus (1955): Der Große Brockhaus, Bd. 8, Mik – Par, Wiesbaden.
- Brockhaus (1993): Der Große Brockhaus, Bd.14, Mandschuria bis Moorgat. Wiesbaden.
- Brög, W. (1985): Verkehrsbeteiligung im Zeitablauf. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (56), Heft 1, S. 3/49.
- Bullitt, E. u. H. (2001): Wörterbuch der Synonyme und Antonyme. Frankfurt.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (1997): Mobilität. Eckwerte einer zukunftsorientierten Mobilitätsforschungspolitik. Bonn.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (2002): Freizeitverkehr. Neue Wege der Freizeitmobilität: Ohne Stau zum Ziel. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hrsg.) (2001): Verkehr in Zahlen 2001/2002 (jährliche Erscheinungsweise).
- Cerwenka, P.; Hauger, G.; Hörl, B.; Klammer, M. (2000): Kompendium der Verkehrssystemplanung. Wien.
- Chlond, B.; Lipps, O.; Zunkeller, D. (1996): Auswertung der Paneluntersuchung zum Verkehrsverhalten. Schlussbericht des Forschungsauftrags BMV FE 90 442/95. Karlsruhe.
- Duden (2001): Das Fremdwörterbuch. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich.
- Duden (2002): Das Bedeutungswörterbuch. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich.
- Dürrenmatt, F. (1989): Auto- und Eisenbahnstaaten. Eine zum ersten Mal veröffentlichte Groteske. In: Feuilleton der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, 25./26.3.1989.
- EMNID (1991): KONTIV 89. Bericht zur Methode. Anlagenband und Tabellenteil. Bielefeld.
- Engelhardt, K.; Follmer, R.; Hellenschmidt, J.; Kloas, J.; Kuhfeld, H.; Kunert, U.; Smid, M. (2002): Mobilität in Deutschland. KONTIV 2002: Methodenstudie mit experimentellem Design zur Vorbereitung der Erhebung. In: Internationales Verkehrswesen (54) Heft 4, S.140/144; Repräsentative Daten zum Personenverkehr/Design der Erhebung. In: Internationales Verkehrswesen (54), Heft 5, S. 206/209.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (ohne Jahresangabe): Dokumentation Straße. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (1987): Erhaltung der Mobilität. Arbeitspapier 14. Köln.
- Friedrich, M.; Haupt, T. (2001): Mobilitätsplanung im Internet. In: Tagungsband zum 2. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt AMUS 2001“, Schriftenreihe Stadt – Region – Land, Heft 71 des Instituts für Stadtbauplanung und Stadtverkehr, RWTH Aachen, S.115/128.
- Goethe, J. W. (1976): Goethe Italienische Reise. Frankfurt, Leipzig, S.13/14.
- Grammer, K.; Atzwanger, K. (1993): Aspekte der Mobilität in menschlichen und tierischen Gesellschaften. In: Schaulfer, H. (Hrsg.): Mobilität und Gesellschaft. München, S.121.
- Güller, P./Arend, M./Busset, T./Eisner, M./Stolz, J. (1991): Untere Grenzen der Mobilität. Forschungsauftrag. Güllert + Reinhardt + Arend, Zürich.
- Harloff, G. (1979): Lineare Programme für den Entwurf des Stadtplanes. In: Berichte Stadt – Region – Land des Instituts für Stadtbauplanung der RWTH Aachen, Heft B2, S. 45.
- Heidemann, C. (1985): Zukunftswissen und Zukunftsgestaltung – Planung als verständiger Umgang mit Maßnahmen und Gerüchten. In: Daimler-Benz AG (Hrsg.): Langfristprognosen – Zahlenspieler oder Hilfsmittel für die Planung. Schriftenreihe Report 5, Düsseldorf, S. 47/62.
- Hilgers, M. (1992): Total abgefahren – Psychoanalyse des Autofahrens. Freiburg.
- Hitzer, H. (1971): Die Straße. München.
- Holz-Rau, C. (1993): Verkehrssparbarkeit als Standortfaktor der Zukunft. In: Verkehr und Technik (), Heft 7, S. 287/291.
- Hunecke, M.; Wulforst, G. (2000): Raumstruktur und Lebensstil – wie entsteht Verkehr? In: Internationales Verkehrswesen (52), Heft 12, S.556/561.

- Keßler, S. (1999): Johann Wolfgang Goethe. Wegebau-direktor des Herzogtums Sachsen – Weimar – Eisenach. Bergisch-Gladbach.
- Kloas, J.; Kunert, J. (1994): Über die Schwierigkeit, Verkehrsverhalten zu messen. Die drei KONTIV-Erhebungen im Vergleich. In: Verkehr und Technik (47), Heft 3, S. 91/100 (Teil I) und Heft 5, S.187/197 (Teil II).
- König, A.; Axhausen, K. W. (2001): Verkehrsentscheidungen in Mobidrive. In: Tagungsband 2. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt (AMUS)“. Schriftenreihe Stadt – Region – Land des Instituts für Stadtbauplanung und Stadtverkehr der RWTH Aachen, Heft 71, S.165/176.
- Lehner, F. (1966): Wechselbeziehungen zwischen Städtebau und Nahverkehr, Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Heft 29, Bielefeld.
- Petersen, R.; Schallaböck, K. O. (1995): Mobilität für morgen. Chancen einer zukunfts-fähigen Verkehrspolitik. Berlin, Basel, Boston.
- Pez, P. (1997): Zufußgehen – die vergessene Fortbewegung. In: Der Städtetag (50), S. 326/337.
- Pirath, C. (1949): Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin, Göttingen, Heidelberg.
- Rammler, S. (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin.
- Rommerskirchen, S. (1991): Mehr Mobilität – mehr Wohlstand? In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (62), Heft 3, S.158/170.
- Rotach, M.; Hoppler, F./Mötteli, M. (1986): Erarbeitung eines Forschungsprogrammes Mobilität. Forschungsauftrag. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau an der ETH Zürich.
- Ruske, W. (1994): Nutzungen – Strukturen – Wirkungen. In: Steierwald, G.; Künne, H.-D. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen – Methoden – Ziele. Berlin, Heidelberg, New York, S.39/82.
- Schmidt, G.; Thomas, B. (1996): Hochrechnungsfaktoren für manuelle und automatische Kurzzestzählungen im Innenbereich. In: BMV (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 732, Bonn.
- Schmitz, S. (2001): Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel. Stadtforschung aktuell, Band 83. Opladen.
- Schneider, N.; Spellerberg, A. (1999): Lebensstile, Wohnraumbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen.
- Seume, J. G. (1803): Spaziergang nach Syrakus. In: Nationale Forschungs- und Gedenkstätten der klassischen deutschen Literatur (Hrsg.): Seumes Werke in zwei Bänden. 1. Bd., Berlin und Weimar, S.262/263.
- Socialdata (1984): KONTIV 82. Bericht. München.
- Stowasser (1998): Lateinisch-deutsches Wörterbuch. München.
- Topp, H. H. (2001): Kürzere Wege, mehr Mobilität, weniger Verkehr. In: Koch, M.: Ökologische Stadtentwicklung: Innovative Konzepte für Städtebau, Verkehr und Infrastruktur. Stuttgart, Berlin, Köln.
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2002): Lokal handeln: Nachhaltige Mobilitätsentwicklung als kommunale Aufgabe. Berlin.
- Vester, F. (1995): Crashtest Mobilität. Die Zukunft des Verkehrs. München.
- Vogt, W.; Denzinger, S.; Glaser, W. u. M.; Kuder, T. (2001): Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M128, Bergisch Gladbach.
- Vogt, W.; Lenz, M.; Kalter, F.; Dobeschinsky, H.; Breuer, P. (2001): Tägliches Fernpendeln und sekundär induzierter Verkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V88, Bergisch Gladbach.
- Vogt, W.; Lenz, M.; Schwarz, H.; Glaser, W. u. M.; Kuder, T. (2002): Verkehrliche Auswirkungen von Teleshopping und Telecommerce auf die Mobilität privater Haushalte. Veröffentlichungen aus dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart, Heft 32.
- Wegner, M. (1994): Die Stadt der kurzen Wege – müssen wir unsere Städte umbauen? Arbeitspapier am Institut für Raumplanung der Universität Dortmund, Dortmund.
- Wermuth, M. (1994): Modellvorstellungen zur Prognose. In: Steierwald, G.; Künne, H.-D. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen – Methoden – Ziele. Berlin, Heidelberg, New York, S. 221/273.
- Zeller, C. (1992): Mobilität für alle! Umrisse einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel. Stadtforschung aktuell, Band 35. Opladen.
- Zimmerli, W. C. (1995): Verkehrssysteme – unser Schicksal. In: Spektrum der Wissenschaft. Dossier Verkehr und Auto. S. 100.
- Zunkeller, D. (1999): Das Mobilitätspanel (MOP) – eine neue aktuelle Datenbasis für eine integrierte Verkehrsplanung. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Zukunftsfähige Mobilität in Stadt und Region. Köln, S.103/115.

Anmerkungen

- ¹ Fußwege zu bzw. von der Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels oder vom Ausgangsort zum geparkten Auto bzw. von dort zum Zielort bleiben außer Betracht, da definitionsgemäß ein Weg eine Aktivität an der Quelle (z. B. Wohnen) mit einer Aktivität am Ziel (z. B. Einkauf) verbindet und die verknüpfende Ortsveränderung in diesem Zusammenhang nicht als Aktivität betrachtet wird. Man ordnet dem Weg in diesen Fällen ein so genanntes Hauptverkehrsmittel zu.

Vom „Fernweh“ der Deutschen

Die Entfaltung des Massentourismus zwischen wirtschaftlicher Ratio, Suche nach dem kleinem Glück, Kulturkritik und Ökoschelte

Von Hans-Jürgen Teuteberg



Professor Dr. Hans-Jürgen Teuteberg lehrte zwischen 1974 und 1995 an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster neuere und neueste Sozial- und Wirtschaftsgeschichte und beschäftigte sich unter anderem als Leiter des Seminars für Verkehrsgeschichte der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. auch mit strukturellen Umwälzungen im Verkehrswesen in den letzten zwei Jahrhunderten. Neben einem internationalen Tagungsband über Reiseberichte als Quellen der europäischen Kulturgeschichte (Wolfenbüttel 1982) veröffentlichte er Abhandlungen zur Geschichte der deutschen und britischen See- und Binnenschifffahrt sowie ihrer großen Häfen und über die Entwicklung der Verkehrstheorie. Der größeren Öffentlichkeit wurde er vor allem durch die im Auftrag des Bundesverkehrsministers mitherausgegebene amtliche Festschrift „Nord-Ostsee-Kanal 1895–1995“ (Neumünster 1995) bekannt.

Die Deutschen haben sich vom „Hungerleider“ in der schweren Nachkriegszeit seit den späten 1950er-Jahren zum „Reiseweltmeister“ emporgearbeitet. Nicht nur kleine, elitäre vermögende Kreise, sondern auch die Masse der deutschen Staatsbürger kann sich seitdem erstmals regelmäßige Urlaubsreisen leisten. Auffallend ist, dass sich der Massentourismus parallel zur Verkehrsentwicklung gesteigert hat. Insbesondere die individuelle Motorisierung und dann die Entwicklung im Flugverkehr sind hier von erheblichem Einfluss gewesen – und wohl auch umgekehrt. Die Urlaubsziele spiegeln die Sehnsüchte der Deutschen wider. Für die Zielregionen selbst hat der wachsende Tourismus erhebliche ökonomische Impulse gebracht. Dass damit auch nachteilige Folgen verbunden sind – etwa für Natur und Umwelt –, darf nicht verschwiegen werden. Red.

Durchschnittlich zwei Wochen im Jahr fort von zu Hause

Die deutschen Reiseveranstalter haben nach dem Luftterroranschlag am 11. September 2001 erstmals nach langer Zeit unisono über einen drastischen Umsatzrückgang beim Flugtourismus geklagt, doch keineswegs über eine allgemeine Reiseunlust. Wie zuvor scheint der Schlag „Pack die Badehose ein“ aus den 1950er-Jahren immer noch das Urlaubsverhalten der meisten Deutschen trefflich zu charakterisieren. Um die Osterzeit setzen jedes Jahr die großen Reisewellen ein, bei der sich die Zahl der mobilen Urlauber insgesamt kaum verändert hat. Nach einer Studie der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) unternahmen im Jahr 2000 die Bundesbürger über 14 Jahren 62,2 Mill. Urlaubsreisen von mindestens fünftägiger Dauer. Neben der traditionellen großen Urlaubsreise gönnte sich jeder Dritte zusätzlich noch einen 2- bis 4-tägigen Kurzurlaub; durchschnittlich wurden damit fast zwei Wochen im Jahr außerhalb von zu Hause verbracht.

Die großen Reisetrecks hatten dabei immer zwei dominierende Zielrichtungen – die Gebirge und Strände am Mittelmeer sowie an der Nord- und Ostsee. Auch die Großstädte spielten eine herausragende Rolle, jedoch lassen sich hier Urlaubs- und Geschäftsreisen nicht trennen. Berlin konnte hier seine führende Stellung mit 9,5 Mill. Übernachtungen ausbauen, gefolgt von dem früher führenden München sowie Hamburg, Frankfurt a. M. und Köln. 18,2 Mill. Urlaubsreisen mit einem Anteil von 29 Prozent am Reisemarkt wurden trotz unsicherem Wetter innerhalb Deutschlands unternommen, wobei Bayern mit 6 Prozent weit vorn rangierte. Doch konnte in der Beliebtheitsskala Mecklenburg-Vorpommern (3,8 Prozent) inzwischen Schleswig-Holstein (3,7 v.H.) überholen und Thüringen (1,2 Prozent) Rheinland-Pfalz und das Saarland (je 1,2 Prozent) hinter sich lassen. Bei den Auslandsreisen standen nach dieser Studie Spanien (8,8 Mill. Reisen mit 14 Prozent) und Italien (9 Prozent mit 5,8 Mill. Reisen) an der Spitze und damit auf dem zweiten und dritten Platz aller Reiseziele. Es folgten dann Österreich, Griechenland, Frankreich und die Türkei, deren Badeorte zunehmend an Gewicht gewonnen haben.

Zumeist mit dem eigenen Auto

Interessanterweise blieb trotz gestiegener Benzinpreise das eigene Auto (zusammen mit dem Wohnmobil) immer noch für fast jeden zweiten Urlauber das am meisten benutzte Transportmittel, doch konnte das Flugzeug mit 34,6 Prozent seine Posi-

tion zu Lasten von Bus (9,1 Prozent) und Bahn (5,8 Prozent) weiter ausbauen. Die Deutschen haben offenbar Jahr für Jahr auch mehr Geld für das Reisen ausgegeben. Im Jahr 2000 stieg die Gesamtsumme auf 96 Mrd. DM, d.h. 1549 DM pro Person und Urlaubsreise, was einen Anstieg von 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutete. Den größten Anteil hatten dabei Luxusreisen (9000 DM pro Person und Reise) mit einem Wachstum von 28 Prozent, was mit dem deutlich gestiegenen Angebot von Schiffskreuzfahrten zusammenhängen mag. Aber auch die „All-inclusive“-Reisen konnten sich seit den 1990er-Jahren bis auf 10 Prozent besonders bei den Fernreisen vermehren. Nach Mitteilung des Freizeitforschers Horst W. Opaschowski, der 5000 Personen im Jahr 2000 nach ihrem Urlaubsverhalten befragen ließ, bleiben die Deutschen ihrem Ruf als Reiseweltmeister treu, trotz gewisser Sättigungs-, Verdrängungs- und Krisenerscheinungen. Wenn wird im Urlaub, aber nicht am Urlaub gespart. Immer mehr Individualreisende haben sich in die Arme der organisierten Gruppenreisen begeben, da die großen Reiseunternehmen die Individualisierung aller Lebensbereiche erkennend ihre früher starren Angebotsformen hier aufgegeben haben.

Spitzenreiter Mecklenburg-Vorpommern

Die unverändert große Reiselust geht schließlich auch daraus hervor, dass im Jahr 2000 die Hotels, Pensionen, Jugendherbergen und Campingplätze in der Bundesrepublik 6 Prozent mehr Übernachtungen als im Vorjahr zählten. Wenngleich auch hier Bayern mit 74 Mill. oder 23 Prozent aller Übernachtungen erwartungsgemäß die Spitzenposition einnahm, so konnten einige Regionen in den neuen Bundesländern zwischen Ostseeküste und Erzgebirge mit gut 10 Prozent Wachstum kräftig aufholen und demonstrieren, dass der Tourismus hier zum wichtigen Wirtschaftszweig geworden ist. Mecklenburg-Vorpommern erreichte mit 10 199 Urlaubsübernachtungen auf je 1000 Einwohner sogar die Spitze. Daraus könnte man pauschal folgern, dass die Küsten die Berge zu verdrängen beginnen. Tourismusexperten sehen freilich auch den Trend, dass die Bundesrepublik wegen ihrer unvergleichlich vielen Sehenswürdigkeiten immer mehr zum typischen Kurzurlands für in- wie ausländische Kulturtouristen zu werden beginnt.

Wie dieser Überblick über den deutschen Tourismus zeigt, handelt es sich um einen mächtig herangewachsenen Zweig des Freizeitgewerbes, der scheinbar nur von Gesetzen der grenzüberschreitenden

Tourismus in Deutschland im Jahr 2000

Bundesländer	Übernachtungen in Hotels, Pensionen etc. je 1.000 Einwohner	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Urlaubsgäste in Tagen
Baden-Württemberg	3.745	2,9
Bayern	6.092	3,2
Berlin	3.370	2,3
Brandenburg	3.224	2,8
Bremen	1.985	1,8
Hamburg	2.841	1,8
Hessen	4.239	2,6
Mecklenburg-Vorpommern	10.199	4,3
Niedersachsen	4.489	3,4
Nordrhein-Westfalen	2.036	2,6
Rheinland-Pfalz	4.752	3,0
Saarland	2.001	3,3
Sachsen	3.268	2,8
Sachsen-Anhalt	3.370	2,3
Schleswig Holstein	7.511	4,8
Thüringen	3.649	3,0
Deutschland	3.972	3,0

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden

Marktwirtschaft beherrscht wird. Aber schon bei der Erörterung der Reiseziele und Reisemotivationen wird transparent, dass dieses Phänomen auch der psychosozialen und geistig-kulturellen Erklärung bedarf, will man die Grundzusammenhänge erkennen. Ihm kann man sich am besten von der historischen Seite nähern. Um die seit Jahrzehnten große Reiselust der Deutschen besser zu verstehen, sollen daher nachfolgend die Entstehung und Entwicklung des modernen Massentourismus kurz skizziert werden.

Die Schlüsselrolle der Verkehrsentwicklung

Bekanntlich haben die menschlichen Bedürfnisse, die nicht nur materiell verstanden werden dürfen, gleichsam inneren Uhrfedern den Fortgang der Wirtschaft wie Kultur stets vorangetrieben und sind daher als unendlich anzusehen. Sie waren immer auch von einer tendenziell wachsenden Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen begleitet, die analog steigende Verkehrsleistungen auslöste. Ohne die *technischen Innovationen* auf dem Transportsektor wäre die Entwicklung von der Urgesellschaft bis zum heutigen Wohlfahrtsstaat in der sich immer mehr vernetzenden Weltwirtschaft nicht möglich gewesen. *Verkehr* bedeutet die Summe aller Vorgänge, die der Raumüberwindung, nämlich dem Transport von Menschen, Gütern und Nachrichten zu Wasser, auf dem Landwege oder durch die Luft dienen. Verkehr lässt sich auch als Bestandteil der Produktion begreifen, denn die Umwandlung eines konsumfernen Produktes in ein verbrauchnahes Wirtschaftsgut ist ebenso entscheidend wie die Gewinnung von Rohstoffen und ihre Verarbeitung. Aber auch die Befriedigung von Dienstleistungen, z.B. bei den stark gewachsenen Gesundheits- wie Kulturbedürfnissen, ist auf Verkehr angewiesen. Alle Ortsveränderungen von Menschen, Gütern und Diensten sind daher Prämissen der sich immer mehr arbeitsteilig spezialisierenden Wirtschaft und modernisieren

den Gesellschaft. Das Wachstum von Wirtschaft und Verkehrswesen waren stets engstens miteinander verkoppelt und gewährleisteten erst zusammen die Hebung des Lebensstandards.

Die Mechanisierung des Verkehrs in der Industrialisierung der letzten zwei Jahrhunderte hat die alten Bindungen des Individuums an seinen Heimatort erstmals dauerhaft gelockert, gewaltige Wanderungsbewegungen ausgelöst und zur Zentralisierung der Produktion in bestimmten Regionen und Staaten sowie zur Verstädterung mit der folgenreichen Trennung der Lebensbereiche Wohnen und Arbeiten geführt, was zu großen Anpassungsproblemen führte. Aber die immer mehr sich verdichtenden Verkehrsnetze erzeugten auch nicht minder folgenreiche Integrationsprozesse. Die zunehmende Raumüberwindung bildete die Basis aller nun einsetzenden Versuche, wirtschaftliche wie soziale Ungleichheiten auszugleichen und das Gefälle zwischen armen und reicher ausgestatteten Räumen zu mindern. Die verkehrsmäßige Erschließung wirtschaftlich zurückgebliebener Gebiete bringt auf die Dauer nicht nur eine günstigere Verteilung der Güter, Dienste und Einkommen im Sinne einer verbesserten Daseinsfürsorge, sondern in weiteren Stufen auch eine früher nicht gekannte allgemeine Verbreitung der Fortschritte der Wissenskultur. Dass dies aus vielfältigen Gründen noch recht unvollkommen und nicht schnell genug geschah, darf nicht bestritten werden.

Der Verkehr führt ferner zu neuer Identifikation des Menschen mit größeren Räumen und erleichterte die Kooperation in territorialen, nationalen und internationalen Zusammenschlüssen. Der europäische Einigungsprozess wäre ohne den kontinuierlichen Verkehrsausbau nicht denkbar. Freilich hat die so gewachsene räumliche Mobilität, die mit der ebenso größer gewordenen sozialen Mobilität zusammengesehen werden muss, wie jeder Fortschritt ein janusköpfiges Gesicht: Auf der einen Seite Stärkung des freien friedlichen Handels der Völker und eine bessere

sowie relativ billiger werdende Versorgung der Haushalte mit den notwendigen Gütern und Diensten, die Gewinnung neuer Erlebnishorizonte und unter Umständen Hebung des körperlichen wie emotionellen Wohlbefindens, auf der anderen Seite aber den Einsatz der neuen Verkehrsmittel und Kommunikationstechniken bei militärischen Konflikten und der Kriminalität, zunehmender Verbrauch natürlich begrenzter und nicht erneuerbarer Ressourcen sowie eine wachsende Umweltbelastung durch toxische Schadstoffe. Solche Übel sind aus historischer Sicht keineswegs alle neu und nicht immer dem industriellen Zeitalter anzulasten, aber als ein vom Staat zu lösendes Zentralproblem definitiv erkannt worden.

Wie reiste man in vormodernen Zeiten?

Der heutige Massentourismus als Teil des Verkehrs unterscheidet sich ganz erheblich vom Fortbewegen in früheren vormodernen Jahrhunderten. Ist das Reisen heute meist mit angenehmen Gefühlen verbunden, so war dies früher fast immer mit körperlichen Strapazen und Entbehrungen, teilweise sogar mit *Gefahren* für Leib und Leben verbunden, die von der natürlichen Wildnis oder menschlichen Feinden ausgehen konnten. Räuberische Überfälle auf Reisende, die stets bewaffnet waren oder geschützt werden mussten, waren bis zur Schaffung eines flächendeckenden Amts- und Verwaltungsstaates mit einer Übertragung der Gewalt an die Polizei bis zum späten 18. Jahrhundert die Normalität. Auch auf dem Meer war der Verkehr voller Gefahren, weshalb viele Jahrhunderte jedes Handelsschiff zugleich ein Kriegsschiff war und dieses oft im Geleitzug fuhr. Erst die Zunahme des Weltseeverkehrs mit den regelmäßigen Postdampferlinien sowie die Telegrafie beseitigten die jahrhundertelange Piraterieplage.

Zwar sind aus allen älteren Jahrhunderten Reisen überliefert, aber hierbei handelte es sich in erster Linie um Eroberungszüge und Kriegsfahrten, kirchliche Wallfahrten in Gruppen, die von wenigen Missions-, Gesandten- und Handelsreisen ergänzt wurden. Bezeichnenderweise hatte das mittelhochdeutsche Wort „reise“ die Bedeutungen Aufstehen, Aufbruch und Heerfahrt, wobei bewaffnete Reiter auch „Reisige“ genannt wurden. Mobil waren ferner die großen Scharen des *fahrenden Volkes* bestehend aus wandernden Handwerksburschen, Scholaren und Hökern, aber auch aus Spielleuten, Gauklern, Gaunern und Bettlern, die ein Leben auf den Straßen in mehr oder weniger erzwungener Ortsveränderung zubrachten.

Die sich aus der *adeligen Kavalierstour* und der Gelehrtenreise im Humanismus entwickelnde bürgerliche Bildungsreise im 18. Jahrhundert, ganz besonders die dem Vergnügen und der Erholung dienende *Bade-reise*, sind dann mit dem Ausbau des Postkutschenwesens und der Einführung der Eisenbahn sowie des Dampfschiffs im 19. Jahrhundert zur eigentlichen Wurzel des modernen Tourismus geworden. Seine Ferien-, Erholungs- und Jugendreisen basieren prinzipiell auf der Freiwilligkeit im

Unterschied zu den gleichzeitig anwachsenden Geschäfts-, Kur-, Forschungs- und Pilgerreisen, deren Typen sich freilich oft vermischt haben.

Die Romantisierung der Natur als Geburtshelfer des Tourismus

Entscheidend für die erste Entfaltung des modernen Tourismus war die neu sich herausbildende Auffassung von der Natur. Galt diese bis zum Ende des Aufklärungszeitalters noch als ein Inbegriff der Unordnung, die der kunstvoll leitenden Hand des Menschen und seiner Technik bedurfte, so wurde sie in der nachfolgenden Romantik nun als eigenständiges Phänomen in den Mittelpunkt der Betrachtung gerückt. Die Genese des neuen kosmischen Denkens, wie der niederländische Kulturhistoriker *Johan Huizinga* diesen Vorgang in der europäischen Geistesgeschichte treffend genannt hat, lässt sich am religiösen Pietismus, der Literatur der Sentimentalität, der Landschaftsmalerei, der emotionalen Lyrik und Musik, aber auch den ästhetischen Theorien eines *Herder* und *Rousseau* sowie an dem englischen *landscape gardening* ablesen, das den rational abgezirkelten älteren Barockgarten ablöste.

Das erste Reisen in die Berge und an das Meer, die Romantisierung der Alpen und des Rheins bildeten den Auftakt für das nun herannahende Zeitalter des Tourismus. *Badeorte* wie Cheltenham, Bath, Baden-Baden, Karlsbad und Vichy wurden Treffpunkte des geselligen Lebens von Adels- und Patrizierfamilien, bei denen neben den medizinischen Einrichtungen die „Conversationsräume“, Kurgärten, Orchestermuscheln für Freiluftkonzerte, Spielbanken und Promenaden als Vorböten des Massentourismus eine Rolle spielten. Die Gesundheitspflege diente mehr dazu, den Vergnügungsaufenthalt, der zugleich als Heiratsmarkt diente, moralisch zu legitimieren. Erst nach der Entstehung der wissenschaftlichen Balneologie (Bäderkunde) und der Naturärzte mit ihren Wasserkuren wurde der Charakter der Heilbäder mehr betont.

An die See und in die Berge

Recht ähnlich entwickelten sich die Reisen zu *Seebädern*. 1793 entstanden im mecklenburgischen Doberan-Heiligendamm und 1797 auf der Insel Norderney die ersten deutschen Seebäder nach englischem Vorbild mit Badekarren, Flanieren auf der Strandpromenade und Spielcasinos, wo nach Eröffnung des Eisenbahn- und Dampfschiffverkehrs die wenigen durch gesellschaftlichen Stand privilegierten Familien von den schnell wachsenden Scharen bürgerlicher Gäste nach 1850 immer mehr an den Rand gedrängt wurden.

Die Zahl der *Alpenreisen* verstärkte sich, als im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Vereine das Bergsteigen ideell erstmals förderten: 1862 wurde in Nachahmung eines britischen Vorgängers der *Österreichische Alpenverein* und 1867 der *Deutsche Alpenverein* gegründet, die sich 1874 im Deutsch-Österreichischen Alpenverein (DÖAV) vereinten. Diese Vereinigungen, welche auch in der Schweiz, Italien und

Frankreich entstanden, sorgten nicht nur für eine Verbesserung der Verkehrsmittel zu den oft abgelegenen kleinen Orten, sondern auch für Unterkunftsmöglichkeiten, bauten Schutzhütten im Gebirge und gaben Wanderkarten aus. Zugleich begann eine *Sympathiewerbung* für die Alpen als Erholungs- und Erlebnisgebiete, wobei z. B. das Zillertal in Tirol in deutschen Großstädten bekannt gemacht wurde. Die Erhaltung der Schönheit und Ursprünglichkeit der Natur spielte von Beginn an in dem nationalkonservativen *Deutsch-Österreichischen Alpenverein* eine große Rolle. Seine Mitgliederzahl stieg von 10 000 (1882) auf 30 000 (1894) und dann auf 200 000 (1930). Wie sehr man auf den einfachen Bürger zielte, geht aus den *Tölzer Richtlinien* hervor, welche die Hüttenwirte verpflichteten, „Selbstverpfleger“ zu dulden und den DÖAV-Mitgliedern verbilligte Speisen anzubieten. Es wurden zudem Senner, Hirten und Jäger, sogar Schmuggler und Wilderer als ortskundige Bergführer oder Gepäckträger angeheuert und eine spezielle Literatur herausgegeben, da die ersten Reisehandbücher von *Baedeker*, *Weidmann* und *Koch* noch zu wenig Informationen boten. Das Bergsteigen und Klettern mit Bergführern, dann das um 1900 beginnende Wandern in Gruppen, das die frühere reine Naturbeobachtung ablöste, und schließlich der unter skandinavischem Einfluss seit 1890 entstehende *Skisport*, der freilich erst durch den Bau von Berg- und Seilbahnen sowie Lifts und Anlage von Skipisten und Hotelkomplexen bis zu 3–4000 m Höhe nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem der größten Zweige des Massentourismus wurde, hat hier den Anfang genommen. Alle diese Bade-, See- und Alpenreisen, zunächst nur von der hauchdünnen Schicht der Aristokratie und des neureichen Besitzbürgertums in Anspruch genommen, müssen als die prägenden Vorläufer des späteren Massentourismus angesehen werden.

Thomas Cooks erste Gesellschaftsreisen

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts fehlten nicht nur geeignete Transportmittel für einen massenhaften Verkehr, sondern die mehrheitlich rein agrarisch geprägte Gesellschaft hatte einfach kein Bedürfnis nach Reisen aus bloßem Vergnügen, da die Bereiche Arbeit, Wohnen und Freizeit noch nicht getrennt waren. Die Masse der Bevölkerung arbeitete mit längeren Pausen so lange, wie es das Glockengeläut und das Tageslicht erlaubten. Der Feierabend wie die kirchlichen Feiertage waren nach konfessionell-lokalem Ritus streng geregelt und hatten nichts mit individueller Selbstverwirklichung und Freizeiterlebnissen zu tun. Reisen wurden nur aus wirtschaftlicher Notwendigkeit oder obligatorischem Bildungszweck unternommen.

1841 kam der englische Baptistenprediger *Thomas Cook* auf die Idee, 570 Arbeiter und ihre Familien von der Industriestadt Leicester auf einer neugebauten Eisenbahnlinie als Gruppe zu einem Vortrag gegen den Alkoholismus in einer nahen anderen Stadt in einem besonderen Zug reisen zu lassen. In dem Reisepreis von

1 Shilling waren Tee, Schinkenbrote, Sport, Spiele und Tanz einbegriffen. Die privaten Eisenbahngesellschaften witterten hier ein Geschäft und überredeten ihn, *charming excursions* zu Parks adeliger Schlösser sowie in romantische Gegenden und zu Wanderungen im schottischen Hochland zu organisieren, was mit Hilfe seines 1845 gegründeten Reisebüros dann durchgeführt wurde. 1851 war er bereits durch seine Reisesprospekte so bekannt, dass er 165 000 Reiselustige zur ersten Weltausstellung in London transportierte. *Cook's Travel Agency* organisierte sodann Pauschalreisen auf den Kontinent unter seiner Führung, wozu er selbst alle Reisepläne ausarbeitete und mit ausgesuchten Gasthöfen Verträge schloss. Dadurch wurden vielfach erste Grundsteine für einen emporblühenden „Fremdenverkehr“ gelegt. Später brachte er Reisegruppen zum Vesuvkrater bei Neapel, ließ eine Nilschiffsflotte in Ägypten bauen; sein Sohn dehnte den organisierten Touristenverkehr bis nach Indien aus. Sogar der letzte deutsche *Kaiser Wilhelm II.* bediente sich dieser ersten Reiseagentur, als er 1896 mit seinem großem Gefolge Jerusalem offiziell einen Besuch abstattete.

Der Beginn der Pauschalreisen in Deutschland

Diese ersten englischen Gruppenreisen wurden zuerst von der Hamburger Reiseagentur *Carl Stangen* nachgeahmt, die später unter dem Namen *Hapag Lloyd Reisebüro* firmierte. Es übernahm *Cooks* Hotelbuchungs- und Ticketsystem, beschränkte sich aber auf das finanziell besser situierte Besitzbürgertum wegen seiner höheren Preise für Pauschalreisen. Der Bremer *Wilhelm Scharnow*, Begründer des späteren Unternehmens *Scharnow-Reisen*, war der Erste in Deutschland, der Ende der 1920er-Jahre billige, kleine Gruppenreisen anbot, zuerst in die Lüneburger Heide und den Harz, dann nach Helgoland und Oberbayern.

Mehr Erfolg erzielte sein Landsmann und Jugendfreund *Dr. Carl Degener*, der seit 1932 mit seinem *Berliner Reisebüro* betont auf den „Volkstourismus“ setzte. Anders als der auf klassische Bildungsreisen setzende *Dr. Hubert Tigges* aus Wuppertal versprach *Degener* seinen Kunden richtigen „Remmidemmi“ im gemeinsamen Urlaub. Als Arbeitsamtsdirektor schwebte *Degener*, der die schlimmen psychischen Auswirkungen der Massenarbeitslosigkeit der Weltwirtschaftskrise täglich erlebte, eine sozialtouristische Bewegung nach *Cooks* anfänglichem Muster vor. Zwar ging die von ihm mit den Sparkassen gegründete *Deutsche Reisespar-GmbH*, mit der minderbemittelte Familien eine Urlaubsreise ansparen sollten, wieder ein, doch gelang es ihm, eine achttägige Pauschalreise in das österreichische Alpendorf Golling bei Salzburg für 69 RM in größerer Zahl zu verkaufen, die nach dem Warenhausprinzip „großer Umsatz – kleiner Nutzen“ etwas Gewinn einbrachte. Die anderen Reisebüros erklärten ihn als schlichtweg verrückt und verweigerten die Auslage seiner Reisesprospekte. Als nach *Hitlers* Machtübernahme zur Sicherung der knap-

pen Devisen das Reisen in das billigere Österreich dadurch erschwert wurde, dass jeder Reichsdeutsche vor dem Grenzübergang 1000 RM hinterlegen musste, verlegte Degener seine Reisen ins oberbayerische Dorf Ruhpolding, das nun zum ersten Zielort des deutschen Massentourismus emporstieg. 1933 empfing dort eine Blaskapelle bereits 5863 Gäste, davon allein 3000 aus Degeners Reiseunternehmen.

Die KdF-Reisen unter dem Hakenkreuz 1933–1939

Die Idee der billigen Volksreisen wurde bald von der nationalsozialistischen Freizeitorganisation *Kraft durch Freude* (KdF) aufgegriffen, welche aus Propagandagründen nun einwöchige Oberbayernfahrten für 39 RM anbot, sodass Degener wie Scharnow und Tigges auf finanziell besser gestellte Schichten ausweichen mussten. Später arbeitete er aber mit KdF zusammen, sodass man ihn zum Leiter der gleichgeschalteten „Fachgruppe Reiseunternehmen“ bestellte, wodurch er den gesamten Tourismus im Dritten Reich koordinieren konnte. Die KdF-Organisation, nach dem Vorbild einer ähnlichen Organisation des italienischen Faschismus ins Leben gerufen, hatte nur die Organisation von Massenreisen für Arbeiter im Auge. KdF-Reisen sollten eine frohe Urlaubsgestaltung für die einfachen Werktätigen ermöglichen und ein Inbegriff der neuen NS-Sozialpolitik bilden. Da die Masse der Arbeiter völlig reiseunerfahren war, wurden von dieser Staatsorganisation fertige Urlaubsprogramme ausgearbeitet, die vom klassischen Konzert bis zum Sackhüpfen reichten. Für einen Arbeiterurlaub fehlten noch entsprechende touristische Verhaltensmuster, die nun erst entwickelt werden mussten. Dieser „Sozialismus der Tat“, wie die KdF-Reisen genannt wurden, entfalteten eine große Breitenwirkung und haben bei einfachen Menschen das positive Bild vom ganzen Nationalsozialismus entscheidend mitgeformt.

Angeboten wurden neben Ausflügen, Wanderungen, Hochseefahrten und acht-tägigen Urlaubsreisen in deutsche Feriengebiete die legendären Kreuzfahrten nach Norwegen, Portugal, Spanien und Italien. Die Schiffsreise mit der „Wilhelm Gustloff“ nach Madeira war die Spitze, da hier Arbeiter erstmals den exklusiven Ferienort der „stinkfeinen Leute“ besuchen konnten. Die massenhaften Reisen waren aber nur möglich, weil die Reichsbahn einen Preisnachlass von 75 Prozent und die Hoteliers sowie Gastwirte wegen der 100-prozentigen Auslastung erhebliche Rabatte gewähren mussten. Auch Degeners Idee des Reisesparens wurde übernommen und die Arbeitgeber zur Auffüllung der Reisekasse obligatorisch herangezogen. Zur Herstellung der viel beschworenen „Volks-gemeinschaft“ sollte hier eine „Brechung bürgerlicher Privilegien“ stattfinden. Zwischen 1934 und 1939 verkaufte KdF 43 Millionen Reisen, wovon aber 84 v.H. Tages- oder Kurzausflüge waren, die nur 5 RM kosteten. Da aber schon die älteren Wandervereine so etwas boten, bedeutete das nur eine quantitative Ausweitung. Innovativ waren dagegen die 7 Mill. mehrtä-

gigen Ferienreisen, die nach 1938 vor allem nach Österreich führten. Das deutsche Nachbarland blieb daher nicht zufällig eines der Hauptziele des deutschen Tourismus bis heute. Die KdF-Reisen hatten bei den mehrtägigen Reisen aber nur einen Arbeiteranteil von 23 bis 39 v.H., nur 2 bis 3 v.H. der Minderbemittelten kamen in den Genuss einer längeren Urlaubsreise, bei den Kreuzfahrten wurden vor allem verdiente Parteigenossen damit belohnt, bei denen 14 bis 17 v.H. Arbeiter waren. Wenn-gleich es keineswegs zu einer wirklichen Sozialisierung des Reisens kam, grub sich das Bild vom „Arbeiter der Faust“ im Liegestuhl eines Ozeandampfers tief ins Bewusstsein ein. Die Formierung der heutigen Urlaubsgesellschaft deutete sich erstmals an.

Zwischen 1945 und 1951 waren Auslandsreisen kaum möglich

Nach dem Zusammenbruch 1945 ging es im kriegsverwüsteten zerteilten Deutschland ums nackte Überleben, bei dem nicht an Urlaubsreisen zu denken war. Dafür kamen besonders aus den USA Touristen-gruppen, um sich im Rahmen des von Cook und der *American Express Company* (Amexo) organisierten „Ruinentou-rismus“ die zerbombten Städte anzusehen. Die Deutschen waren dagegen im Ausland, selbst in Österreich, unerwünscht. Die Alliierten gaben für den normalen Bürger keine Reisepässe aus; selbst die Besatzungszonen bedeuteten inner-deutsche Grenzen. Die wenigen Antrag-steller für einen Reiseausweis ins Ausland mussten sich mühevoll ein Einreisevisum mit schriftlicher Einladung, eine Bestäti-gung über die Sicherung der Aufenthaltskosten sowie einen entlastenden Entnazifizierungsbescheid besorgen. Theodor Heuss beklagte als erster deutscher Bundespräsident auf dem „Deutschen Fremdenverkehrstag“ 1950 die Isolation der Deutschen, deren Lage er mit einem Gefängnis verglich, und wies auf das Reisen als Mittel der Völkerverständigung hin. Dank der ständigen Forderungen nach Reisefreiheit erhielt die Bundesrepublik 1951 die Passhoheit zurück, doch musste man noch bis 1954 viele Fragebogen, Stempel und Gebühren wegen des Visums in Kauf nehmen. 13 europäische Staaten, darunter alle großen Urlaubsländer bis auf Spanien, verzichteten seitdem auf die Visumpflicht für deutsche Touristen.

Motorisierungsgrad und Zahl der Urlaubsreisen wuchsen parallel

Die in den folgenden Jahren einsetzende und lang anhaltende wirtschaftliche Erholung mit dem Übergang zur heutigen Wohlstandsgesellschaft ist oft unter dem Signum „Deutsches Wirtschaftswunder“ beschrieben worden. Unter anderem brachte es auch einen Wiederanstieg der längerfristigen Urlaubsreisen. Die gleich-zeitig einsetzende Verkürzung der Arbeitszeit und Ausdehnung des tariflichen Urlaubsanspruchs bildeten hierfür wichtige Voraussetzungen. Herrschte 1950 noch in den Ländergesetzen die Sechstas-tigwoche mit 48 Stunden Arbeitszeit und

12 arbeitsfreien Tagen im Jahr vor, so wurden 1956 die Fünftagewoche mit 45-stündiger Wochenarbeitszeit und 1962 dann 15 sowie ab dem 35. Lebensjahr 18 arbeitsfreie bezahlte Tage eingeführt. 1970 erhöhte sich nach dem Übergang zur 42-Stunden-Woche der Urlaubsanspruch auf 18 bzw. 20 Tage. Die Zahl der jährlichen arbeitsfreien Tage einschließlich der Sonn- und Feiertage war damit von 86 im Jahr 1950 auf 127 im Jahr 1970 angestiegen. Der endgültige Durchbruch zum Massentourismus wurde aber auch durch die anhaltende Geldwertstabilität seit der Währungsreform 1948 sowie die mehrfachen DM-Aufwertungen gegenüber den „weichen Währungen“ in den Haupturlaubs-ländern zusammen mit dem Anstieg der Realeinkommen erreicht. Die Kosten einer Ferienreise erschienen damit relativ geringer und für mittlere und untere Einkommensgruppen erschwinglicher. Sie wurde seit dem Ende der 1950er-Jahre zu einer der beliebtesten Konsumausgaben. Schon 1962 wurden 34,6 Mrd. DM für Reisen außerhalb der Bundesrepublik ausgegeben, während ausländische Touristen in der Bundesrepublik nur 2,2 Mrd. DM ließen. Da der deutsche Touristenstrom ins Ausland immer weiter answoll, wurde die deutsche Zahlungsbilanz chronisch defizitär, was aber durch die ebenso perma-nenten hohen Devisenüberschüsse bei der Außenhandelsbilanz volkswirtschaftlich wieder ausgeglichen werden konnte. Das 1965 zusätzlich vereinbarte Urlaubsgeld für alle Arbeitnehmer bildete einen weiteren Anreiz für vermehrtes Reisen.

Die wachsende Kaufkraft seit Ende 1950er-Jahre beförderte die schon vorher begonnene Motorisierungswelle, die sich jährlich mit steilen Zuwachsraten fortsetzte. Die Zahl der zugelassenen Privatkraftwagen wuchs von 35 500 (1949) auf 900 000 (1952), womit der Stand von 1938 überrundet wurde, und dann auf 11,7 Mill. (1969). Die Zahl der Motorräder, Kabinenroller und „Mopeds“ nahm anfangs ebenso rasant zu, ging aber dann seit Ende der 1950er-Jahre wieder zurück, als sich immer mehr Menschen ein Auto leisten konnten. Seine erste Anschaffung wurde oft mit einem Urlaubswunsch motiviert, sodass hier enge Wechselwirkungen bestanden. Wie der ADAC damals feststellte, sind Motorisierungsgrad und Zunahme der Urlaubsreisen tatsächlich lange parallel gelaufen. Wenngleich auch die Zahl der Omnibusse von 14 300 (1950) auf 44 000 (1969) anstieg, so bildete das private Automobil den größten touristischen Antrieb. Man kann daher sagen, dass der ungeheure Motorisierungsprozess der 1950er- und 1960er-Jahre mit dem Ausbau von Straßen, Autobahnen und Tankstellen das räumliche Muster der touristischen Nachfrage revolutioniert hat.

Viele Reisewünsche sind sicher durch die Massenmedien stimuliert worden: Hörfunk, illustrierte Zeitschriften, Kinofilme und dann das sich verstärkende Fernsehen sowie die Schlagermusik wandten sich betont den Österreich- und Italienreisen zu. Es gab Reisebeilagen, Reisehefte und große farbige Werbeplakate, welche die andersartige Urlaubswelt als Kontrast zur grauen Arbeitswelt den so lange isolierten

Deutschen vorzauberten. Neben der dekorativen Kulisse bemühten sich die Redaktionen aber auch um informative Hintergrundberichte über die Urlaubsregionen. Das deutsche Hotel- und Gaststättengewerbe bemühte sich, unter diesen Anstößen auch durch Anzeigen in überörtlichen Presseorganen auf seine Angebote nun aufmerksam zu machen. Die anspruchsvollen *Merian*-Reisehefte eines alten Schulbuchverlages wandten sich an das Bildungsbürgertum, um die kulturelle Eigenart fremder Länder den Reisenden näher zu bringen, während kleine Reisetaschenbücher den Reiseunerfahrenen mehr praktische Tipps von Ausflugsempfehlungen bis zu Kleiderordnung gaben. Land und Leute wurden dabei kritiklos schöngefärbt.

Urlaub als Flucht aus der „Unwirtlichkeit der Städte“

Die neue Reisewelle spiegelte aber auch die sich schon im späten 19. Jahrhundert bei der Lebensreformbewegung besonders in Deutschland zeigende und bis zur heutigen ökologischen Bewegung reichende emotionelle Feindschaft von Teilen des Bildungsbürgertums gegenüber der industriellen Großstadt wider. Dieser Kulturkritik hat der Psychoanalytiker *Alexander Mitscherlich* in seinem damaligen Bestseller *Die Unwirtlichkeit unserer Städte* Ausdruck verliehen. Die in den frühen 1950er-Jahren schnell hochgezogenen Wohnsilos in den historisch sterilen und nur auf nackte Funktionalität angelegten Trabantenstädten, die räumliche Enge im Untermieterdasein und die noch nicht beseitigte Wohnungsnot lassen das zunehmende Reisen rückblickend auch als eine Flucht in eine andere „heile“ Welt erscheinen. Der auffällig niedrige Anteil von Reisenden aus dem ländlichen Bereich verstärkt den Eindruck, dass es sich bei dem Massentourismus vornehmlich um ein großstädtisches Phänomen zunächst gehandelt hat. 1961 fuhrten nur 11 Prozent der Bewohner von Landgemeinden in den Urlaub, dagegen 46 Prozent von größeren Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern. Dabei muss freilich beachtet werden, dass die immer stärker abschmelzende bäuerliche Bevölkerung immer noch keine geregelte Arbeits- und Urlaubszeit kannte. Es gibt aber keinen Zweifel, dass sich seit der Mitte der Fünfzigerjahre die längeren Freizeitreisen insgesamt intensivierten: Unternahmen 1954 erst 24 Prozent der über 14 Jahre alten Westdeutschen eine oder mehrere Urlaubsreisen, so waren es 1962 28 Prozent und 1970 schon 32 Prozent. 1976 waren 55 Prozent im Jahr unterwegs. Von diesem Zeitpunkt an blieb es dann bei etwa 65 Prozent Urlauber im Jahr.

Der explodierende Auslandstourismus

Hatte bis zum Zweiten Weltkrieg fast nur die „Sommerfrische“ im Inland dem Fremdenverkehr gedient, so zog es die reisenden Westdeutschen seit der Mitte der 1950er-Jahre in steigendem Maß ins Ausland. Verbrachten 1954 noch 7,9 Mill. (84 v.H.) ihre Ferien in der Bundesrepublik und

nur 1,4 Mill. (14 v.H.) jenseits der Grenzen, so hatte sich 1970 die Relation völlig umgekehrt: 10,5 Mill. (54 v.H.) fuhrten ins Ausland, während 8,5 Mill. (46 v.H.) deutsche Erholungsorte bevorzugten. Zwar wuchs wegen der zunehmenden Gesamtzahl der Urlauber auch die Zahl der Inlandsreisen, aber längst nicht in diesem Umfang. Dieser Trend verstärkte sich weiter, denn 1989 standen z.B. 69 v.H. Auslandsreisen nur noch 31 v.H. Inlandsreisen aus Urlaubszwecken gegenüber. Meinungsumfragen zeigen die Ursachen dieser Entwicklung: Das bessere Klima und Kennenlernen von Land und Leuten machten die Hälfte der Motive für eine Auslandsreise aus. Als weitere Begründungen folgten die schönen Landschaften und Sehenswürdigkeiten, der billigere Aufenthalt als zu Hause und der Kontrast von Arbeit und Alltag. Die Argumente, man würde die deutschen Urlaubsregionen schon kennen oder hätte schlechte Erfahrungen mit den dortigen Unterkünften gemacht, spielten dagegen nur eine marginale Rolle.

Motorisierte Urlaubskarawanen nach Österreich und „Bella Italia“

Wenn das Urlaubsmachen im nahen Österreich frühzeitig massenhafte Züge annahm, so hatte das natürlich mit gemeinsamer Geschichte und Sprache, der schönen Alpennatur und ländlichen Beschaulichkeit, aber auch mit den vielen Wochenendausflügen und Transitübernachtungen zu tun. So stieg die Zahl der deutschen Touristen von 1,2 Mill. (1955) auf 2,2 Mill. (1962) und dann auf 4,4 Mill. (1970). Im Jahr 1957 trug der Tourismus z.B. mit 18,4 v.H. zur Wertschöpfung der gewerblichen Wirtschaft im Land Tirol bei und lag damit an dritter Stelle hinter Handwerk (23,5 v.H.) und Industrie (23,2 v.H.) noch vor Handel, Verkehr, Banken und Versicherungen. Die wichtigsten Beiträge erbrachten hierzu das Beherbergungs- und Gastronomiegewerbe, doch profitierten auch andere Wirtschaftszweige indirekt vom ausländischen Touristenstrom. Dies wirkte sich günstig auf den Arbeitsmarkt aus, der in den Urlaubsregionen eine permanent geringe Erwerbslosenrate aufwies. Kein Wunder, dass die meisten Österreicher bei Konjunkturumfragen den Tourismus positiv einschätzten, zumal die ausländischen Gäste nicht nur wie früher nur im Sommer, sondern auch zunehmend mehr in der Wintersaison kamen. Der alpine Tourismus behielt im Gegensatz zu anderen Urlaubsreisen ins Ausland seitdem bis zur Gegenwart seine stabile Basis.

Sonne, Sand, Exotik und Erotik

Italien war schon seit dem Mittelalter das „Land der ewigen deutschen Sehnsucht“, an die der Pauschalismus mit kirchlich subventionierten Pilgergruppenreisen nach Rom und bürgerlichen Bildungsreisen anknüpfte. Die jährlichen Grenzübertritte der Deutschen erhöhten sich von 2,3 Mill. (1955) auf 6,6 Mill. (1970). Italien lag damit nach der Liberalisierung des Reiseverkehrs gleich an der Spitze des deutschen Auslandstourismus. Nicht unwesentlich war dabei, dass das italienische

Touristenministerium, aufgeschreckt von zeitweise zurückgehenden Übernachtungen, eine rigorose obrigkeitliche Kontrolle der Hotelpreise, die Eindämmung von Lärm und Verschmutzungen sowie die Ausgabe von Benzingutscheinen und Senkung der Mautgebühren für ausländische Reisende einführte. Diese staatliche Bevorzugung des Touristenverkehrs zeigte seine Wirkungen: Manche Küstenstreifen Italiens wurden seit den 1960er-Jahren primär von deutschen Touristen geprägt, wie etwa Marina Massa. Hatte der kleine Fischerort an der Blumenriviera 1950 nur 800 Bewohner, so beherbergte er 1962 schon 17 000 Urlauber, darunter 8000 Deutsche. Die Sonnengarantie, die pittoreske Landschaft mit Mittelmeervegetation, aber auch die freundliche Aufnahme deutscher Urlauber (ganz im Gegensatz zu einigen anderen europäischen Staaten), so z.B. das häufige Schild „Hier spricht man deutsch“ in Restaurants, halfen mit, den Fremdenverkehr zum größten Wirtschaftszweig Italiens zu machen. Rundfunk, Kino und Illustrierte wie *Quick*, *Bravo*, *Stern* und *Revue* verstärkten diese touristische „Völkerwanderung“, indem sie die Verlockungen einer Reise nach „Bella Italia“ oder schlicht das dortige „Amore“ priesen. Diese geschickte Mixtur von Sonne, Sand, Exotik und Erotik machten die Urlaubsreise dorthin zu einem Sehnsuchtsträger, der zugleich zu Hause das Sozialprestige hob.

Mallorca wurde erst verspätet zur Trauminsel der Deutschen

Nach Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten schwenkte mit gewisser Verspätung auch Spanien in die Reihe der Massentouristiksländer ein. Die Costa Blanca und Costa del Sol, dann aber Mallorca wurden besonders beliebte deutsche Reiseziele. Verzeichnete die größte Baleareninsel 1950 erst 229 deutsche Einzelreisende, so kamen 1954 mit der Eröffnung der Pauschalreisen immer mehr dorthin. 1967 wurden dort bereits 267 000 deutsche Urlauber gezählt. Diese deutsche Trauminsel wurde fortan zum Testgebiet von Kampfpreisen großer Reiseveranstalter. Seit 1966 konnten deutsche Rentner für 750 bis 900 DM preiswert sogar überwintern. 1971 veranstaltete *Scharnow-Reisen* erstmals viertägige Wochenendausflüge dorthin für 149 DM. Mit 2 Stunden Flug kam ein Hamburger Ausflügler im bequemen Jet-Sessel schneller dorthin als an den überfüllten Ostseestrand. 1965 verbrachten erstmals 1 Million Deutsche ihren Urlaub in Spanien, das hinter Italien und Österreich den dritten Platz in der Beliebtheitskala erhielt, bis es in den 1970er-Jahren mit 6 Mill. deutschen Touristen sogar die Spitze des deutschen Auslandstourismus erreichte. Andere europäische Urlaubsländer konnten bis in die 1970er-Jahre nur geringe Anteile am deutschen Massentourismus gewinnen. Touren in die benachbarten *Benelux-Staaten* hatten meist nur den Charakter verlängerter Wochenendausflüge, während der Reiseverkehr nach *Skandinavien*, wo der nahe deutschsprechende Teil Dänemarks ein Drittel aller deutschen Urlauber aufnahm, aus preis-



„Fernweh“

Dagegen hift der nur der Flieger denken viele Deutsche und starten dorthin, wo sie Sonne und Strand erwarten – und vielleicht noch einiges mehr.

Foto: Flughafen Stuttgart GmbH

lichen wie klimatischen Gründen keinen Massentourismus anziehen konnte. Norwegen und Schweden fanden zwar stets Liebhaber für ihre herben Naturschönheiten, aber die Zahl der Reisenden belief sich nie mehr als einige Zehntausende im Jahr. Die weltberühmten *Schweizer Ferienorte* wie auch die französische *Riviera*, wo der europäische Hochadel stets sein Winterquartier aufschlug, bis er dann von der neureichen „Jetset-Society“ in der Nachkriegszeit abgelöst wurde, blieben an einem „Billigtourismus“ uninteressiert.

Der Flugtourismus setzte 1962 ein

Das frühere Jugoslawien und Griechenland rückten erst nach dem Bau der großen Transitstraße „Autoput“ 1961 den automobil Touristen näher, doch blieben solche Fahrten wegen des dünnen Tankstellennetzes, der fehlenden Autokarten und Ersatzteile mehr ein Abenteuer für Wagemutige, die von den niedrigen Lebenshaltungskosten und einem Campingaufenthalt angezogen wurden. Die beiden Balkanländer profitierten aber später ebenso wie Tunesien, Marokko, Ägypten und endlich auch die Türkei von den deutschen Touristen, die neue Länder sehen wollten. Zwar bot *Touropa* schon 1956 nach Wiedererlangung der Lufthoheit erste Flugreisen nach Sizilien, Capri und die Adriaküste an, bei denen man die Zielorte in 2 bis 3 Stunden statt in 15- bis 20-stündiger Bus- oder Bahnfahrt erreichen konnte, doch war der Preis in den 12 kleinen Maschinen der vier Charterfluggesellschaften so hoch, dass sich nur wenige solchen Lufttourismus leisten konnten.

Erst 1962 setzte allmählich der massenhafte organisierte Flugtourismus ein. Nach dem Übergang zum großen Düsenflugzeug rückten nun auch die Atlantikinseln, die Palmen-Oasen Nordafrikas sowie die Küsten Kleasiens in die normale Distanz von 2 bis 3 Flugstunden. Zwischen 1957 und

1967 versechsfachte der Flugtourismus seinen Marktanteil, und die Zahl der beförderten Passagiere stieg von 13 700 (1963) auf 1 250 400 (1969). Alle größeren Reiseveranstalter boten nun Flugreisen an, was zu erbitterten Niedrigpreisschlachten führte. Der Flughafen Palma de Mallorca, der 1969 47 v.H. aller deutschen Pauschalflugreisenden abfertigte, wurde nun zum Symbol für die verlorene Exklusivität der Flugreise. Das schnellste Urlaubsverkehrsmittel verlieh diesen Reisen einen ganz neuen Charakter, da man hier nicht mehr länger in Kilometern und Seemeilen, sondern in Minuten dachte.

Touristica Teutonica im Kreuzfeuer bürgerlicher Kulturpolitik

Der Massentourismus hat nach seinem Entstehen zahlreiche Untersuchungen über Reisemotive, Reiseintensität und Reisedauer sowie die Verkehrsmittel, Reiseunternehmen und Reisebüros, über die speziellen Reisearten sowie das Verhältnis des Touristen zu den Einheimischen am Urlaubsort, die sozialen wie ökologischen Schattenseiten ausgelöst (vergl. Literaturhinweise). Konsens besteht wohl darin, dass der massenhafte Reisedrang der Deutschen nichts mehr mit der alten romantischen Naturverherrlichung an sich und der bürgerlich-elitären Bildungsreise des 18./19. Jahrhunderts zu tun hat, sondern eine neue Art der Lebensglücksuche in der Wohlstandsgesellschaft bildet. Die immer größer gewordene arbeitsfreie Zeit wird neben Familie und Beruf nun als tertiärer gleichberechtigter Lebensansatz verstanden. Die Urlaubsreise bietet die Chance, den potenziellen Trägern des „persönlichen Glücks“ näher zu kommen. Wenngleich die Auffassung fremder Natur und Kultur weiter von Klischees dominiert wird, so wird doch diese Illusion für eine kurze Zeit mit der Realität verwechselt und so eine Reisemotivation ausgelöst. Diese

„Entwürfe für ein kleines Paradies“, die eine Flucht aus dem Alltagsmilieu für einige Wochen oder Tage verheißt, darf nicht hochnäsiger pauschal vom intellektuellen Standpunkt herabgewürdigt werden. Bildung und Reisen gehören heute nicht mehr unbedingt wie früher zusammen.

Der Massentourismus ist deshalb seit seinem Auftauchen auch zum Exerzierfeld harscher bildungsbürgerlicher Kulturkritik geworden. *Hans Magnus Enzensberger* hat sich 1958 in einem Aufsatz der Zeitschrift *Merkur* zu ihrem ersten Sprachrohr gemacht und das organisierte Gesellschaftsreisen angeklagt, weil es alle Kennzeichen des seelenlosen Maschinenwesens trage: Normierung und Serienproduktion. Weniger emotionsgeladen lässt sich dies auch als Rationalisierung und Mechanisierung des Fremdenverkehrs bezeichnen. Der bekannte Lyriker und Essayist hat diesen in der ganzen modernen Wirtschaftsgeschichte registrierten Vorgang hier zum Anlass seiner Kritik genommen, beim Tourismus werde Freiheit als „Massenbetrug“ verkauft. Die Reisekataloge suggerierten Glück und produzierten Unfreiheit, da sie den Menschen nur temporär von der monotonen Alltagswelt befreiten und in eine neue kollektive Abhängigkeit trieben. Die großen Touristikunternehmen würden quasi-militärisch mobil machen und wie bei den KdF-Reisen generalstabsmäßig „Verschickungen“ von Menschenmassen in „Ferienlager“ mit „unsichtbaren Wachtürmen“ vornehmen, wobei die Reiseleiter und Hoteliers von ihm als gerissene „Bettenhändler“ karikiert wurden. Die Leitbilder des modernen Tourismus, nämlich das romantische Erleben von Natur und Zeugnissen menschlicher Geschichte sowie die Sehnsucht nach der Ferne, würden hier kaufmännisch profitabel vermarktet.

Die Tourismusbranche hat diese Fundamentalkritik, mit *Dr. Hubert Tigges* als erfahrenen Arrangeur von Pauschalreisen an

der Spitze gereizt Punkt für Punkt zurückgewiesen. Auch die nun aufkommende Tourismuswissenschaft widersprach *Enzensbergers* Pauschalverdammung. Der moderne „Serientourismus“ als direkte Folge der modernen Verstädterung und Industrialisierung spiegele ihrer Ansicht nach nur den Gang der wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Entwicklung wider. Wurde früher eine teure Bade-, Bildungs- oder Vergnügungsreise aus angesammeltem Vermögen finanziert, so könne sie nun als eine übliche Haushaltsausgabe betrachtet werden, die sich auch einfache Arbeitnehmer, selbst allein stehende Frauen und Rentner, im Gegensatz zu früher leisteten. Der jährliche Urlaub ist in der Tat für breite Bevölkerungsschichten realisierbar geworden und Bestandteil des modernen Konsumstils, dessen saisonalen und modischen Trends er seitdem unterliegt. Der neue „Sozialtourismus“ bedeutet daher eine Demokratisierung des Reisens und zugleich eine gewisse geistig-psychische Horisonterweiterung gerade für die breiten Schichten, was auch für Inlandsreisen gilt. Der manchmal verspottete und geschmähte Massentourismus hat früher unbekannte Lebensgefühle vermittelt, alte Sozialkonflikte entschärft und durch die Entprivilegierung des ursprünglichen Luxusgutes „Urlaubsreise“ zur inneren wie äußeren Stabilisierung der Bundesrepublik beigetragen.

Über das Auftreten von Millionen deutscher Urlauber, die inzwischen selbst im höheren Greisenalter biologisch rüstig fast alle Gegenden der Welt bereisen, kann man aus Sicht der Kleiderästhetik, höflicher Manieren und Achtung fremder Sitten machmal verschiedener Meinung sein, aber es hieße einen normalen Touristen überfordern, überall als Botschafter seines Heimatlandes feingeschliffen aufzutreten. Reisende Ausländer zeigen in der Bundesrepublik auch ihre uns manchmal höchst seltsam erscheinenden Eigenarten, die wir lächelnd hinnehmen.

Hässliche Kehrseiten und Plädoyer für einen unsanften Tourismus

Ebenso falsch ist es, den modernen Tourismus generell für die Zerstörung unverbauter Natur oder der Sozialstruktur eines kleinen Fischerortes mit seiner angeblich „heilen Tradition“ allein verantwortlich zu machen. Verfolgt man den Einzug des Tourismus in einer bestimmten Region historisch-minutiös, dann entdeckt man stets komplexe Phänomene einer sich lokal rationalisierenden Wirtschaft, vor allem den notwendigen Ausbau der Infrastruktur, und der Verstädterung, also Elemente

eines sowieso irreversiblen Modernisierungsprozesses. Die zweifellos vorhandenen ökologischen Übel des Massentourismus, die zunächst übersehen oder zu gering eingeschätzt wurden, werden inzwischen durch das Zusammenwirken verschiedener Institutionen seit den 1980er-Jahren dauernd sich verstärkend angegangen. Von der übrigen sozialen Umwelt abgeschottete Ferienclubs mit *All-inclusive-Service* oder klotzige Fünfstern-Hotels inmitten einer bitterarmen einheimischen Bevölkerung, aber auch leichtsinnige Abenteurerreisen, Erdbeben und Schneelawinen auslösende Skipisten in den Alpen, Drogen- und Sextourismus wie auch die „Bleischlangen“ auf den Straßen in Naturschutzgebieten, rufen nach weiteren rechtlichen Regulierungen, deren internationale Umsetzung aber schwierig bleibt. Alle diese Missstände als hässliche Kehrseite des modernen Tourismus rechtfertigen aber keine prinzipielle Einschränkung der gewonnenen Reisefreiheit als Form der grundgesetzlich und in der EU garantierten Freizügigkeit. Es erscheint widersprüchlich, wenn gerade Verfechter individueller Emanzipation des Bürgers hier nach dem starken Staat rufen.

Wie hoch dieses Konsumgut Mobilität als urdemokratisches Grundrecht anzusehen ist, zeigte das Reiseverhalten der DDR-Bewohner. Bekanntlich trugen gerade die mangelnden Auslandsreisemöglichkeiten zur Destabilisierung der zweiten deutschen Diktatur bei. Nach 1989 steuerten die Ostdeutschen nicht zufällig sofort die Urlaubsziele in Österreich und Italien mit Pauschalreisen an. Der zu Unrecht geschmähte Massentourismus, der längst alle Länder Europas erfasst und globale Ausmaße angenommen hat, wird auf die Dauer mit Sicherheit weiter expandieren, wobei der „sanften Form“ mit Schonung der natürlichen Ressourcen sicherlich der Vorzug zu geben ist. Wenngleich die Reisebranche europaweit seit dem 11. September 2001 und den Ölpreiserhöhungen nach einer langen Konjunkturblüte erstmals wieder einen starken Umsatzrückgang erlebt und nun einen Konzentrationsprozess durchmacht, um durch Straffung der Organisation und Angebotspalette kostensparende Synergieeffekte zu erzielen sowie neue Geschäftsfelder zu erschließen, so wird dies im freien Wettbewerb voraussichtlich wieder neuen Aufschwung bringen. Die Bundesrepublik gehört, wie eingangs zahlenmäßig demonstriert, jedenfalls zu den Ländern mit der größten bezahlten Freizeit, was die sichere Basis für das weiter anhaltende „Fernweh der Deutschen“ bildet.

Literaturverzeichnis

- Armanski, Gerhard: Die kostbarsten Tage des Jahres, 3. Aufl., Bielefeld 1986.
- Bätzing, Werner/Manfred Perlik: Tourismusentwicklung und Regionalentwicklung in den Alpen 1870–1990, in: Kurt Luger/Lutz Kagelmann (Hg.): Vereiste Berge. Kultur und Tourismus im Hochgebirge, Innsbruck 1995, S. 43–79.
- Bausinger, Hermann (Hg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991.
- Cantauw, Christiane (Hg.): Arbeit, Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag, Münster/New York 1995.
- Corbin, Alain: Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küsten 1750–1840. A. d. Franz., Berlin 1990.
- Dienel, Hans Liudger, Ins Grüne und Blaue – Freizeitverkehr im Ost-West-Vergleich. BRD–DDR 1949–1990, in: Ders./Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht, Stuttgart 1992, 221–249.
- Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus, in: Ders., Bewusstseins-Industrie, Frankfurt a. M. 1962, S. 202 ff.
- Europäische Gemeinschaft, Amt für Veröffentlichungen (Hg.): Tourismus und Umwelt in Europa. Eine Einführung mit ausgewählten europäischen Tourismusprojekten, Luxemburg 1995.
- Freyer, Walter: Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie, 3. Aufl., München/Wien 1989.
- Fuhs, Burkhard: Mondäne Orte einer vornehmen Gesellschaft. Kultur und Geschichte der Kurstädte 1700–1900, Hildesheim 1992.
- Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen, Köln 1996.
- Großklaus, Götz: Der Naturtraum des Großbürgers, in: Ders./Ernst Oldemeyer (Hg.): Natur und Gegenwelt. Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur, Karlsruhe 1998, S. 169–196.
- Hahn, Heinz/Jürgen Kagelmann (Hg.): Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch der Tourismuswissenschaft, München 1993.
- Henning, Christoph: Reiselust. Touristen, Tourismus und Urlaubskultur, Frankfurt/M. 1997.
- Köck, Christoph: Sehnsucht Abenteuer. Auf den Spuren der Erlebnisgesellschaft, Berlin 1990.
- Köller, Anke (Red.): Landferien. Europas schönste Bauernhöfe für Wochenende und Urlaub, Bonn 1996.
- Kramer, Dieter: Der sanfte Tourismus. Umwelt und sozialverträglicher Tourismus in den Alpen, Wien 1993.
- Krippendorf, Jost: Die Ferienmenschen, Zürich/Schwäbisch Hall 1984.
- Küster, Hansjörg: Geschichte der Landschaft von der Eiszeit bis zur Gegenwart, München 1995.
- Löschburg, Winfried: Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte, Frankfurt a. M. 1997.
- Mandel, Birgit: Wunschbilder werden wahr gemacht. Aneignung von Urlaubswelt durch Fotosouvenirs am Beispiel deutscher Italentouristen der 50er- und 60er-Jahre, Frankfurt a. M. 1996.
- Prahl, Hans Werner/Albrecht Steinecke: Der Millionen-Urlaub, Darmstadt/Neuwied 1979.
- Maćzak, Antoni, Hans Jürgen Teuteberg (Hg.), Reiseberichte als Quellen europäischer Kulturgeschichte. Aufgaben und Möglichkeiten historischer Reiseforschung, Wolfenbüttel 1982 (= Wolfenbütteler Forschungen 21).
- Schama, Simon: Der Traum von der Wildnis – Natur als Imagination, München 1996.
- Spode, Hasso: Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945–1989, Berlin 1996.
- Teuteberg, Hans Jürgen: Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte Jg. 1994, H. 1, S. 173–194.
- Thiem, Marion: Tourismus und kulturelle Identität, Bern/Hamburg 1994.
- Steinecke, Albrecht /Mathias Treinen (Hg.): Inszenierung im Tourismus, Trier 1997.
- Wadenfels, Bernhard: Topographie des Fremden, Frankfurt a. M. 1997.
- Voyage. Jahrbuch für Tourismusforschung, 5 Bde., Köln 1997–2002.

Die Zukunft nicht verbauen

Raum- und Siedlungsentwicklung und Mobilität

Von Kerstin Pauls und Sabine Martens



Dipl.-Geogr. Kerstin Pauls ist Mitarbeiterin an der TA-Akademie und wissenschaftliche Angestellte am Lehrstuhl für Angewandte Geographie der Universität Tübingen.



Dipl.-Geogr. Sabine Martens ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin der TA-Akademie

Die Industrialisierung hat die Raumstruktur Deutschlands tiefgreifend verändert. Staatliche oder auch kommunale Eingriffe waren nötig, um die schlimmsten Auswüchse in den Griff zu bekommen, die die Bevölkerungswanderungen innerhalb Deutschlands hin zu den industriellen Standorten ausgelöst hatten. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es vor allem die massenhafte Motorisierung, die die Raumstruktur weitgehend unkontrolliert veränderte. Der Zug der Bevölkerung in das Umland hin zu den billigeren und auch gesunderen Wohnmöglichkeiten setzte ein. Eine Suburbanisierung von Industrie, Handel und Dienstleistungen folgte bald. Auch dadurch wurden neue Verkehrsströme massenhaft hervorgerufen. Lan-

desplanung und Raumordnungspolitik versuchen, diese Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken, um eine ausgewogene Raumstruktur zu sichern und auch die Verkehrsentwicklung in vertretbaren Rahmen zu halten. Denn wir dürfen unsere Zukunft nicht verbauen, was ganz wörtlich zu verstehen ist. Red.

Politik und Verwaltung greifen steuernd ein ...

Warum man sich mit Mobilität und Mobilitätsentwicklung befasst, hat unterschiedliche Gründe. Ein wichtiger Grund ist der Anspruch, rechtzeitig mögliche Veränderungen einschätzen zu können und die dafür notwendigen Entscheidungen zu treffen. Dieser Anspruch trifft sowohl auf die Planer der (Verkehrs-)Infrastruktur, die Bauwirtschaft, die Automobilindustrie und natürlich auch auf Politik und Verwaltung zu.

Politik und Verwaltung greifen steuernd in die Mobilitätsentwicklung ein. Diese Steuerung der Mobilität erfolgt nicht nur durch direkte Maßnahmen in Form von verkehrspolitischen Entscheidungen wie z.B. zur Kilometerpauschale. Die Entwicklung des Verkehrs wird seit jeher durch die Flächennutzung der Menschen und seit den Anfängen der Raumplanung in entscheidendem Ausmaß durch die gezielte Ausweisung von Flächen für den Wohnungsbau und für Gewerbe- und Industriegebiete beeinflusst. Während die Siedlungs- und Gewerbeflächen das statische Gefüge darstellen, sind Mobilität und Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Räumen die dynamische Komponente dieser Zusammenschau.

In diesem Beitrag soll die Raum- und Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit der Mobilität als Ursache, Wirkung und Folge auf die Raumentwicklung betrachtet werden. Deshalb werfen wir zuerst einen Blick in die Vergangenheit der gegenseitigen Abhängigkeiten von Raum-, Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung, um dann die heutigen Verkehrsprobleme beleuchten und verstehen zu können.

... mit dem Ziel der Verbesserung von Standortqualität

Planungen und Maßnahmen der Einwirkung auf die Raumstruktur hat es unter der Zielsetzung einer Verbesserung von Standortqualitäten schon immer gegeben, auch wenn die Formen, Ziele und Instrumentarien sehr unterschiedlich vor allem bezüglich des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kontexts waren. Eine lückenlose Entwicklung der frühen Maßnahmen bis zur heutigen Raumplanung gibt es allerdings nicht.

Der Zustand eines Raumes und die Dynamik seiner Entwicklung werden bestimmt durch Standortentscheidungen, aber auch durch zahlreiche naturräumliche und sozioökonomische Steuergrößen (Vogt, S. 9). Sichtbar wird die Raumstruktur durch die verschiedenen Arten der Raumnutzung. Die Raumstruktur kann deshalb gegliedert werden in eine Siedlungs-, Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrsstruktur. Diese Teilstrukturen stehen alle miteinander in Beziehung und sind somit als Elemente der Raumstruktur zu verstehen.

Die Dominanz der Siedlungsstrukturen

Raumstrukturen unterliegen einem Wandel, da sich die Nutzungen eines Raumes aus unterschiedlichsten Gründen ändern. Allerdings wird die Stabilität von Raumstrukturen erhöht, wenn sich neue Standortentscheidungen an den vorhandenen Gegebenheiten orientieren müssen. Da landwirtschaftliche Raumnutzungen leichter zu verlagern sind als beispielsweise Siedlungen, tragen Siedlungen zur Verfestigung der Raumstruktur bei. Eine der auffälligsten Ausdrucksformen der Raumstrukturen ist deshalb die Siedlungsstruktur (Vogt, S. 10). Diese umfasst die Verteilung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Erholungsstätten im Raum. Die Siedlungsstruktur bestimmt wesentliche andere Strukturen, insbesondere die Verkehrsstruktur und damit die Erreichbarkeitsverhältnisse der oben genannten Standorte.

Raum, Siedlung und Mobilität vor der Industrialisierung durch Nähe bestimmt

Bereits vor dem Zeitalter der Industrialisierung wurde die Standortwahl der Menschen vor allem durch Verkehrsanbindungen, aber auch durch andere Infrastrukturen der Ver- und Entsorgung beeinflusst. Beispiele hierfür sind die großen Bewässerungsanlagen im alten Orient oder die Straßennetze der Römer. Besonders die Kreuzungspunkte von Handelsstraßen oder Nahtstellen von Land- und Wasserverkehr – also an Furten – zeichneten sich als bevorzugte Standorte für die Siedlungsentwicklung ab. Typisch für das Straßennetz im Mittelalter waren die durchgehenden, auf den Marktplatz zuführenden Hauptstraßen, die hauptsächlich an den Warenverkehr auf von Tieren gezogenen Wagen angepasst wurden. Bis zum Einsetzen der Industrialisierung war Deutschland relativ dünn besiedelt. Die Beziehungen zwischen Städten und ihrem agrarischen Umland bestanden lange Zeit darin, dass zwar ein reger Austausch von Waren und Dienstleistungen zu ver-

zeichnen, der Radius der Wegstrecken aber konstant gering war – eben ausgerichtet auf Distanzen, die von der Bevölkerung zu Fuß oder mit dem Pferde- oder Ochsenkarren überwunden werden konnten. Vor der industriellen Revolution nahm die Landwirtschaft den bedeutendsten Anteil am Bruttosozialprodukt ein. Als wichtigster Standortfaktor galt deshalb die *Flächenverfügbarkeit* z.B. für den Anbau von Getreide. Durch die hohen Transportkosten zu dieser Zeit entstand eine Siedlungsstruktur, die eine gleichförmige Verteilung der Nutzungen im Raum aufwies, d.h. die Waren und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf, aber auch die Absatzmärkte für die erzeugten Produkte waren in unmittelbarer Nähe vorhanden.

Die tiefgreifenden Änderungen durch die Industrialisierung

Mit Beginn der Industrialisierung, der Einführung der Dampfmaschine und der Aufhebung der Leibeigenschaft der Bauern traten entscheidende Veränderungen ein, die sich auch in der Raumentwicklung niederschlugen. Diese Veränderungen wirkten sich zunächst in den Städten aus, die einen enormen *Bevölkerungszuwachs* zu verzeichnen hatten. Die neuen Industrien benötigten mehr Arbeitskräfte und waren somit attraktiv für die freigesetzten Arbeiter aus der Landwirtschaft. Nach kurzer Zeit hatte der Anteil der gewerblichen Arbeitnehmer den der in Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten bereits eingeholt. Parallel zur Verschiebung zwischen den Wirtschaftssektoren änderte sich die Größe der Betriebe. Dieser sichtbar werdende Strukturwandel zeigt sich ebenfalls an bedeutsamen Veränderungen im Verkehr: Der zunehmenden Spezialisierung in der Wirtschaft folgte ein Anstieg des *Güterverkehrs* vornehmlich auf der Schiene, aber auch auf den Wasserstraßen. Das erste Dampfschiff auf deutschen Flüssen wurde 1816 eingesetzt, im Jahre 1830 fuhren auf dem Rhein bereits zwölf davon (*Reinborn*, S. 22). Im Jahr 1835 verkehrte die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth auf sechs Kilometern. Bis 1845 betrug das Schienennetz bereits 2300 Kilometer (*Reinborn*, S. 23).

Da die Städte meist noch in ihren mittelalterlichen Befestigungen lagen, entstanden die neuen Arbeitsplätze und Betriebe aus Platzgründen *vor den Toren* der größeren Städte, die allerdings bald von den ständig neu entstandenen Wohnsiedlungen eingeholt wurden. Die Urbanisierung des 19. Jahrhunderts sprengte die ursprünglichen Grenzen der Stadt und die Stadtmauern oder Wälle wurden geschleift. Die ersten Eingemeindungen hoben allmählich die Grenzen der Stadtbezirke auf, wodurch die Städte zunehmend in die Fläche wuchsen. Der *Ausbau des Eisenbahnnetzes* führte zur Bebauung neuer Flächen außerhalb der Stadtgrenzen, die zuerst durch eine Straße, dann schlichtweg durch die wachsende Stadt mit dem Zentrum verbunden wurden. Das ergab eine Neuorientierung der Stadtentwicklung zum *Bahnhof*, in dessen unmittelbarer Nähe viele Gewerbeflächen entstanden.



Zilles „Milljöh“ zeigt die ungünstigen Wohnbedingungen in den Quartieren des Industrieproletariats
Quelle: Reinborn, S.25

Die sinkenden Transportkosten führten zu einer starken räumlichen Konzentration

Die Investitionen des Eisenbahnbaus in Verflechtung mit dem Kohlebergbau, der Eisen- und Stahlindustrie, dem Lokomotiv- und Waggonbau und der Bauwirtschaft stellten entscheidende *Wachstumsimpulse* des Industrialisierungsprozesses dar. Durch den Einfluss sinkender Transportkosten kam es zu einem Anwachsen der Agglomerationsvorteile und zu einem starken räumlichen Konzentrationsprozess. Dass dieser Zuwachs der Städte keineswegs nur positive Auswirkungen hatte, zeigte sich vor allem in den Ballungsräumen und den Kohlerevieren von Saar, Rhein, Ruhr und Oberschlesien, wo die Probleme am dringendsten waren. Aber auch in Städten wie Berlin zeigten sich für heutige Verhältnisse unzumutbare Wohnverhältnisse.

Die starken Verdichtungen wiesen zum einen Verkehrs-, Versorgungs- und Hygieneprobleme und teilweise eine Entwicklung

zu Notstandsgebieten auf, zum anderen zeigte sich eine Entleerung der ländlichen Räume, die einfach hingenommen wurde. Das Verkehrsnetz und die Bevölkerungsbewegungen folgten den Standortentscheidungen der Industrie. Dem enormen Flächenbedarf in und um die Großstädte und den daraus entstehenden Flächennutzungskonflikten wurde unter dem klassischen Marktmechanismus von Angebot und Nachfrage begegnet, im Glauben, daraus entstünde die bestmögliche ökonomische Nutzung des Raumes, anstatt mit Maßnahmen zu reagieren, die darauf ausgerichtet waren, Raumstrukturen und Standortentscheidungen zu beeinflussen.

Die Anbindung des Umlandes an die Städte

Auf dem Land war Ende des 19. Jahrhunderts noch kaum eine technische Vernetzung erfolgt. Gaswerke, Stromnetze und Kanalisation der Städte standen aber bald auch auf der Wunschliste der Umlandbewohner. Die Vororte hatten verständli-

cherweise größtes Interesse an der städtischen Infrastruktur, weil dadurch auch die Bodenpreise stiegen. Für die Kernstadt bot das Umland zum einen potentielle Standorte für Infrastruktureinrichtungen wie Wasserwerke oder Klärwerke, zum anderen konnten die Vororte mit der Aussicht auf den Anschluss an diese technischen Einrichtungen zu Zugeständnissen hinsichtlich einer Eingemeindung bewogen werden. Dafür mussten in der Übergangszeit bis zur Vernetzung bereits höhere Steuern oder Gebühren an die Kernstadt bezahlt werden (Zimmermann; Reulecke S.130f), aber letztlich ermöglichte dies, dass die Bewohner der Umlandgemeinden „städtisch“ wohnen und leben konnten. Aus verkehrlicher Sicht war die Anbindung des Umlands an moderne elektrische Vortriebssysteme ein großer Gewinn für die ländliche Bevölkerung, die dadurch bereits die Möglichkeit hatte, zur Arbeit zu pendeln. Diese Flächenexpansion der Städte veränderte auch die Stadtkerne, die nicht nur das Zentrum des Agglomerationsraums blieben, sondern gleichzeitig durch ein noch größeres Umland an Zentralität gewonnen haben. Die Verkehrsbelastungen nahmen zu und führten allmählich zur Beeinträchtigung der Wohnsituation. In stadtnahen Dörfern siedelten sich bereits kleinere Fabrikbetriebe an, gleichzeitig bildeten sich zunehmend Wohnviertel der ersten „Stadtflüchtlinge“. Die Gründe hierfür lagen zum einen in den niedrigeren Bodenpreisen und Mieten, zum anderen an den besseren Luft- und Umweltbedingungen, da die Betriebe des sekundären Sektors mit lauten und stinkenden Maschinen ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten nahezu unmöglich machten. Die verlassen Häuser der Bessergestellten verkamen zum Teil zu Massenquartieren, und die dazugehörigen Grünflächen sowie die Innenbereiche der Blockrandbebauungen wurden zusätzlich mit Häusern oder Fabriken überbaut. Dadurch wurde nicht nur die Raumstruktur, sondern auch die Sozialstruktur der Städte verändert. Zusammen mit der industriellen Großstadt bildete sich neben dem Bürgertum ein

schnellwachsendes Industrieproletariat, dessen Ausbeutung im Bereich der Arbeit sich in einer Unterdrückung im Wohnbereich fortsetzte (Herlyn, S. 92/93). Dass die damaligen Berliner Hinterhöfe in den großen Mietskasernen unzureichende Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse aufwiesen, interessierte die Ordnungsverwaltung nicht. Kriterium für die Baugenehmigungen war das Wendemaß der Berliner Feuerspritze (Vogt, S. 77), die im Brandfall in den Hofflächen Platz finden musste.

An dieser Stelle lässt sich die Entwicklung der Raumplanung verdeutlichen. Während der Merkantilismus den Höhepunkt staatlicher Regelungen darstellt, als ganze Staaten zentral gelenkt und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erschlossen und umgestaltet wurden, standen im Liberalismus großräumige und umfassende Planungen des Staates zur Lenkung der Entwicklung grundsätzlich im Widerspruch zum Prinzip der freien Entfaltung von Wirtschaftsfaktoren. Die staatliche Verwaltung des so genannten Nachtwächterstaates beschränkte sich auf die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung. Bauvorhaben mussten deshalb lediglich den bau- und gewerbe- und feuerpolizeilichen Vorschriften genügen.

Die erste große Wirtschaftskrise 1873 führte zu einem Umdenken

Der Höhepunkt des Liberalismus endete mit der ersten großen Wirtschaftskrise 1873. Trotz der sich verschlechternden Verhältnisse in den Städten haben die deutschen Staaten meist zuerst die Aufgaben an sich gezogen, die eine wirtschaftliche Einflussnahme betrafen. Beispielsweise sicherte sich das Königreich Preußen das Monopol für die Erkundung und Ausbeutung von Rohstofflagerstätten und wurde so zum größten Unternehmer der deutschen Kohlewirtschaft (Vogt, S. 78). Im Städtebau entstanden in dieser Zeit die ersten siedlungsstrukturellen Konzepte, aus denen sich später die Landesplanung entwickelte. Durch die starke Verdichtung

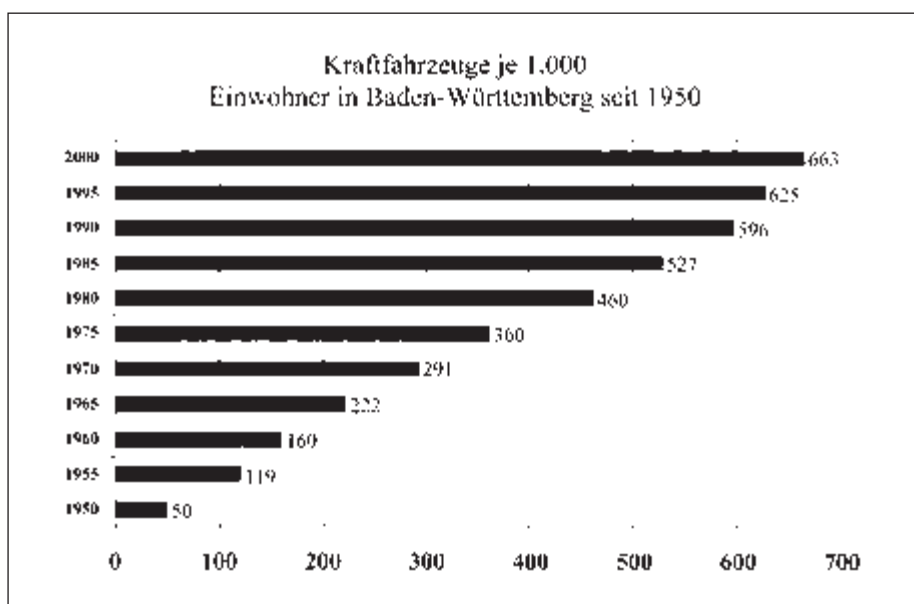
in den Ballungsräumen entfalteten sich städtebauliche Ideen vor allem im Bezug auf eine Gliederung und Auflockerung der ungeordnet gewachsenen Siedlungsgebiete. Im Vordergrund stand dabei der Gedanke des Engländers Ebenezer Howard mit seinem Gartenstadtkonzept. England kämpfte zu dieser Zeit ebenfalls mit zunehmenden schlechteren Wohnverhältnissen in den Kohleabbaurevieren. Howard wollte mit dem Gartenstadtkonzept Abhilfe schaffen und eine dezentralisierte Entwicklung von Städten und eine räumliche Trennung von Wohnsiedlungs- und Industriebereichen durch breite Grünzonen vorantreiben (Vogt, J. S. 117).

Mit dem „Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk“ entstand 1920 der erste Landesplanungsverband

Da der Staat sich nicht in der Pflicht sah, Standortentscheidungen und Raumstrukturen zu beeinflussen, schlossen sich Gemeinden und Landkreise freiwillig zu Verbänden zusammen, die zum Teil gemeinsam mit Industrie, Verkehrsträgern und Wohnungsbauunternehmen eine übergemeindliche Raumplanung in Angriff nahmen. Während der kommunale Zweckverband Großberlin 1911 für seine weitreichenden Planungen kaum Umsetzungsbefugnisse hatte, entstand im Ruhrgebiet aus der 1910 gegründeten Grünflächenkommission gegen den anhaltenden Verlust von Grün- und Freiflächen schließlich 1920 der Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk. Diesem ersten Landesplanungsverband in Deutschland übertrugen die Gemeinden einen Teil ihrer Planungskompetenzen, um die drängenden Probleme, die auch vor Provinz- und Regierungsbezirksgrenzen nicht halt machten, wirksam zu bekämpfen. Diesem Beispiel folgten weitere Länder, so dass bereits 1929 eine Arbeitsgemeinschaft der Landesplanungsstellen gegründet wurde, die überörtliche Aufgaben übernahmen. Die Planungsverbände stimmten sich ab mit den Gemeinden, Kreisen und Regierungsbezirken, Trägern der Fachplanungen (u.a. Grünflächenplanung und Verkehrsplanung) und der Wirtschaft, um ganzheitliche Konzepte zu erarbeiten, die u.a. eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Verdichtungsräumen erreichen sollten.

Der Weg zu einer Raumstruktur, die nach Funktionen gegliedert ist

Großstädte und Agglomerationen sind bei der Ausnutzung von Standortvorteilen in einem spezifischen Raum entstanden. Die Bedeutung von Fühlungsvorteilen und Transportkostenminimierungen für die Industrie verstärkte diese Standortvorteile. Somit nahm mit wachsender Größe der Agglomerationen ihre Anziehungskraft zu und die bestehende Siedlungsstruktur verfestigte sich (Vogt, S.10). Der Ausbau und die steigende Leistungsfähigkeit der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen gewährleisteten die Erreichbarkeit der Arbeits- und Einkaufsstätten schon zu dieser Zeit von weiter entfernt liegenden Wohnstätten.



Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Baden-Württemberg (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

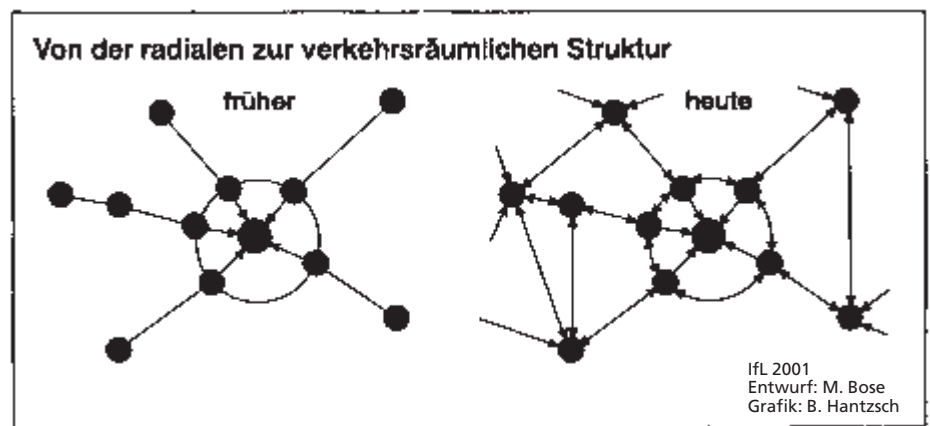
Die Ausprägung von Geschäftszentren in den Kernbereichen, Wohnschwerpunkten in den Vororten und Villenvierteln am Stadtrand, die Ausbildung von Industrie-bereichen leiteten auf eine nach Funktionen gegliederte Raumstruktur hin. Durch Kriegszerstörungen und Reparationszahlungen sah man in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg einer neuen Wohnungsnot entgegen, vor allem weil während des Krieges so gut wie kein Wohnungsbau stattfand, so dass nach einer Schätzung des *Deutschen Städtetags* 1918 etwa 800 000 Wohnungen fehlten, 1921 bereits mehr als eine Million (Reinborn, S. 92). Von Mitte der 20er-Jahre bis ca. 1930 war Deutschland geprägt durch kommunalen Wohnungsbau, der städtebaulich großzügige und am Konzept der Gartenstadt orientierte Wohnsiedlungen aufwies.

Die „Charta von Athen“

Nach einer kurzen Phase der Erholung und des Aufschwungs stand eine neue Not ins Haus: die *Weltwirtschaftskrise von 1929*, die sich auch in Deutschland verheerend auswirkte. Die Produktion in den Betrieben wurde gedrosselt, Kurzarbeit war an der Tagesordnung, die Arbeitslosigkeit und mit ihr die Wohnungsnot stiegen an. Die Verlagerung des Wohnungsbaus auf das Land war eine der Krisenmaßnahmen in dieser Zeit. Diese Maßnahme unterstützte letztlich die zunehmende Trennung der Funktionen, die auf das Engste mit der *Charta von Athen* aus dem Jahr 1933 verbunden ist. Es war u.a. *Le Corbusier*, der die Ergebnisse dieses *Internationalen Kongresses für neues Bauen* zusammengefasst hat. Der *Charta von Athen* wird heute vorgeworfen, die konsequente Trennung der Funktionen gefordert zu haben, was aber damals nur von starken Interessengruppen propagiert und als städtebauliches Programm verkauft wurde (Reinborn, S. 139). Viel mehr prangerte die *Charta von Athen* genau diesen Prozess der Entmischung der Funktionen an, der heute wieder ganz aktuelle Bedeutung in den Diskussionen um städtebauliche Konzepte gewonnen hat.

Im *Dritten Reich* setzte neben dem Ziel der Eroberung von neuen Siedlungsflächen und utopischen Städtebauentwürfen eine *Großstadtfeindschaft* ein, die ideologisch begründet war und zumindest eine Auflockerung der verdichteten Wohnsiedlungen nahe der Industriegebiete zum Ziel hatte, damit sich die Arbeiter möglichst nicht gruppieren, um politisch aktiv zu werden.

Neben den ökonomischen Bedingungen hatten auch die *technischen Errungenschaften*, vor allem im Bereich der Verkehrsmittel, großen Einfluss auf die Raumentwicklung und auch auf die Raumplanung. Die Erfindung der Motorkutsche Ende des 19. Jahrhunderts veränderte das Leben. Es begann langsam ein Wandel vom Automobil als Luxusgut, über das nur die wohlhabende Bevölkerung verfügen konnte, zu einem Konsumgut, das beinahe jeder erwerben kann. Die eigentliche Massenmotorisierung begann allerdings erst nach dem Zweiten Weltkrieg.



Siedlungsdispersion und Entmischung

(Quelle: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G.)

Der Strukturwandel nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach Kriegsende waren die deutschen Städte mit der Herausforderung konfrontiert, als Ersatz für die großflächigen Zerstörungen neue Wohnungen zu schaffen. Zusätzlich kam es durch die *Flüchtlingsströme* aus dem Osten zu enormen Engpässen in der Unterbringung der Menschen. Oftmals war es einfacher und effizienter, neue Siedlungen an den Rändern der zerstörten Städte aufzubauen, als sich dem Wiederaufbau von bombardierten Gebäuden zu widmen. Trotz dieser Zerstörungen waren aber die Städte und ihre unmittelbar angrenzenden Gebiete häufig der erste Anlaufpunkt für Menschen, die Arbeit suchten. Der Wiederaufbau war schon bald in vollem Gange, und die wachsende Verdichtung bei gleichzeitiger Änderung der *Transporttechnologie* – von der Schiene auf die Straße und damit vor allem in die Fläche – ließ die Agglomerationen weiter in die Fläche wachsen.

Die Rahmenbedingungen der Nachkriegszeit und die Teilung Deutschlands führten zu einer *Zerstückelung* eines seit der Mitte des 19. Jahrhunderts gewachsenen Wirtschaftsraumes. Während bis in die 30er-Jahre des 20. Jahrhunderts Industrieerzeugnisse und Agrarprodukte überwiegend mit der Bahn transportiert wurden, kam es nun zu einer Verlagerung des wachsenden Transportaufkommens von der Schiene auf die Straße, was den damit verbundenen Neu- und Ausbau des Fernstraßen- und Binnenschiffahrtsnetzes begünstigte. Außerdem kam hinzu, dass die Teilräume, die vor dem Zweiten Weltkrieg zentrale Lagevorteile aufwiesen, nach 1945 in benachteiligte Randlagen gerieten, wie beispielsweise Gebiete an der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze.

Dieser Wandel in der Verkehrsstruktur verstärkte sich mit dem *wirtschaftlichen Strukturwandel*, also der zunehmenden Bedeutung des Dienstleistungssektors auf Kosten des primären und sekundären Sektors (Vogt, S. 13). Unternehmen des sekundären Sektors sind wenig mobil, weil die Kosten für Standortanpassungen sehr hoch sind. Häufig waren in der Vergangenheit getroffene Standortentscheidungen unter aktuellen Rahmenbedingungen nicht mehr richtig, aber das gebundene Kapital von großindustriellen Anlagen verhinderte eine Standortverlagerung.

Allerdings zeichnete sich nicht nur eine Standortfrage oder ein Standortwechsel der Unternehmen ab, sondern auch die Bevölkerung hat begonnen, ihre Wohnstätten zu verlagern.

Aus der Kernstadt ins Umland: die Suburbanisierung

In den 60er-Jahren setzte in Deutschland der Suburbanisierungsprozess ein, der die Raum- und Siedlungsstruktur und mit ihr die Mobilität nachhaltig veränderte. Dieser Prozess hatte seinen Höhepunkt in den 70er-Jahren. Laut *Friedrichs* wird unter Suburbanisierung „die Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropoliten Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropoliten Gebietes“ verstanden (Friedrichs, 1995). Mit *Kernstadt* wird die eigentliche Stadt bezeichnet, welche durch administrative Grenzen bestimmt ist. Das Umland bzw. die suburbanen Gebiete sind aufgrund enger Verflechtungen funktional mit den Kernstädten verbunden, liegen aber außerhalb dieser administrativen Grenzen. Zwischen ländlichem Raum und der Kernstadt bestehen keine oder nur sehr geringe funktionale Verknüpfungen. Unter metropoliten Gebieten sind Stadtregionen zu verstehen. Eine Folge dieser Dekonzentration von Bevölkerung ist eine stagnierende und teilweise auch leicht abnehmende Bevölkerung in den Kernstädten und ein positives Wanderungssaldo der Umlandgemeinden.

Der Wunsch nach einem Eigenheim im Grünen mit größerer Wohnfläche, verbunden mit der hohen Wohnungsdichte in den Innenstädten, waren die wesentlichen Gründe für diese Entwicklung. Unterstützt wurden die angestiegene Mobilisierungsgrad der Menschen (durch den Ausbau der ÖPNV-Versorgung und dem Anstieg des Pkw-Besitzes) sowie das niedrigere Immobilien- und Mietpreinsniveau bzw. die höhere Baulandverfügbarkeit im Umland der Städte. Die Verfügbarkeit eines Pkws ermöglichte Wohnstandorte abseits der Massenverkehrsmittel und in größerer Entfernung als zuvor. Verstärkt wurde und wird dieser Trend durch staatliche Fördermaßnahmen wie die Eigenheimzulage und die Kilometerpauschale.

Schnellere Raumüberwindung – größere Distanzen

Die Möglichkeit der schnelleren Raumüberwindung wurde in längere Distanzen umgesetzt. Da der Arbeitsplatz zumeist in der Kernstadt verblieb und die meisten Pendler für den Weg zur Arbeit das Auto nutzten, entwickelte sich ein starker, radial gerichteter Berufspendlerverkehr, der in den vergangenen Jahren in den Agglomerationen zu überhöhtem Verkehrsaufkommen führte und die vorhandenen Straßen an ihre Kapazitätsgrenzen brachte. Hatte im Jahr 1961 nur ein Viertel der Erwerbstätigen ihre Arbeitsstelle außerhalb des Wohnortes, so lag dieser Anteil 1987 bei ca. 40% (Ackermann, Köhl 2001, S. 18). Die Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz und die Bereitschaft, diese – verbunden mit z.T. erhöhtem Zeitaufwand – zurückzulegen, haben sich erhöht. Trotz des Ausbaus des ÖPNVs in den Ballungsgebieten und dem unmittelbaren Umland verschlechterte sich der *Modal Split* (Verteilung der Verkehrsströme auf die einzelnen Verkehrsträger) zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Im ländlichen Raum ist man verstärkt auf den Pkw angewiesen

Auch das veränderte Freizeit- und Einkaufsverhalten wirkt sich auf die Mobilitätsstrukturen aus. Die Orte, die hierzu aufgesucht werden, haben sich von der Kernstadt in die peripheren Räume verschoben. Um die verschiedenen Aktivitäten und die größer gewordenen Distanzen miteinander zu verknüpfen, werden Wegeketten gebildet. Sie werden häufig mit dem Pkw bewältigt, da so ein individueller, von den Fahrstrecken des ÖPNV unabhängiger und auch schnellerer Fahrweg möglich ist. Gerade im ländlichen Raum mit seinen dispersen Siedlungsstrukturen ist der nicht-motorisierte und der öffentliche Verkehr benachteiligt. Das Angebot des ÖPNV ist hier auf den Schüler- und Berufspendlerverkehr ausgerichtet, mit der Folge, dass in den Abendstunden und an den Wochenenden das Fahrtenangebot unattraktiv ist und keine Alternative zum Privat-Pkw darstellt. Dieser Zustand manifestiert sich im höheren Pkw-Besitz pro Einwohner im ländlichen Raum gegenüber dem in den Städten. Trotz dieser Tatsache bedeutet dies im wesentlichen eine Einschränkung der Mobilität für Frauen, Jugendliche und ältere Menschen, die meistens nicht uneingeschränkt auf einen Pkw zugreifen können. Nach einem Umzug in ländliche Regionen wird sehr oft ein Zweitwagen angeschafft, um weiteren Familienangehörigen Mobilität zu ermöglichen. Die Dekonzentration der Bevölkerung ging in den folgenden Jahren weit über den suburbanen Raum hinaus in benachbarte, noch überwiegend ländlich strukturierte bzw. „zwischenstädtische“ Regionen (Exurbanisierung) (Heineberg 1989, S. 6). Sie sind durch einen starken Berufspendlerverkehr noch funktional mit den Städten verbunden. Veränderte Strukturen, wie z.B. die Erhöhung der Bodenpreise in den suburbanen Räumen, eine zunehmende Verkehrsbelastung und Verstädte-

runge veranlassten die Menschen aus diesen Gebieten, in das weitere Umland zuziehen. So prägten sich bisher schon verkehrsintensive bzw. verkehrsabhängige Siedlungsstrukturen noch stärker aus. Die verkehrlichen Beziehungen zwischen suburbanem Raum und der Kernstadt drücken sich in unterschiedlichsten Formen aus: Pendelbeziehungen von in den Kernstädten arbeitenden und im suburbanen Raum wohnenden Personen, Versorgungsbeziehungen – vor einigen Jahren noch auf das Zentrum konzentriert, heute vielfach auf zentrale Standorte an der Peripherie –, umlandorientierte Entsorgungsbeziehungen (z.B. Transport von Abfällen aus der Stadt zur Deponie am Rande), disperse Verflechtungsbeziehungen (Zuliefertransporte, Geschäftsreisen) sowie umland- als auch stadtorientierte Freizeitverkehre. Die Intensität der Suburbanisierung verringerte sich ab Mitte der 70er-Jahre, jedoch hält die Flächenenerweiterung mit sehr niedrigen Bebauungsdichten in den weiter entfernten Gemeinden an (Ackermann; Köhl, 2001).

Laut dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) hat sich der Trend zu Suburbanisierung verstärkt und erstreckt sich immer weiter ins Umland der Städte und die ländlichen Regionen. Verliefe die Besiedlung zuerst an den Verkehrsachsen, hat sie sich mittlerweile auch auf die Zwischenräume ausgeweitet (BBR 2002). Dieses Ausufern der Städte über den suburbanen Raum hinaus wird als *urban sprawl* bezeichnet. Es entstehen keine zusammenhängenden Siedlungsstrukturen, eine Anbindung an den ÖPNV ist meistens nicht vorhanden und so eine Erhöhung der Fahrleistung mit dem Pkw die Folge. Eine solche Entwicklung widerspricht dem raumplanerischen Leitbild der dezentralen Konzentration (s.u.).

Für das Umland der Kernstädte blieb diese Entwicklung nicht ohne Folgen: die zunehmende Verkehrsbelastung verschlechterte die Wohn- und Aufenthaltsqualität, die Ortsdurchfahrten waren nicht auf die steigenden Pkw-Zahlen ausgerichtet.

Auch Industrie, Handel und Dienstleistungen ziehen ins Umland

Der Suburbanisierung der Bevölkerung folgte die Suburbanisierung der Industrie, des Handels und der Dienstleistungen (se-

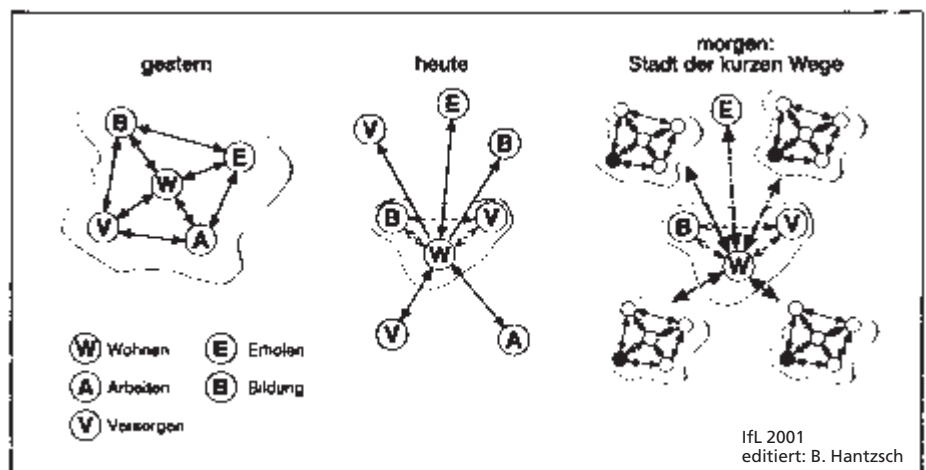
kundäre und tertiäre Suburbanisierung). Gründe hierfür waren der Freiflächenmangel in der Kernstadt und somit fehlende Expansionsmöglichkeiten, hohe Bodenpreise und Mieten, Verkehrsengpässe sowie bezüglich der Industrieanlagen die gestiegenen Umweltauflagen. Durch die Ablösung der Bahn durch den Lkw als wichtigstem Transportmittel entstanden bezüglich der Standortwahl von Betrieben größere Freiheiten.

Bei der Suburbanisierung des Einzelhandels war die Nähe zum Kunden der wesentliche Grund für eine Verlagerung des Standortes. Im Verlauf der Bevölkerungs-Suburbanisierung sind viele Shopping-Center an peripheren Standorten auf der grünen Wiese entstanden. Sie sind nur sehr schlecht bzw. gar nicht an das örtliche ÖPNV-Netz angeschlossen und bieten zusätzlich eine ausreichende, überwiegend kostenlose, Zahl von Parkplätzen an.

Die Güterströme zur Versorgung der Betriebe und der Wohnbevölkerung – mit einem hohen Anteil an Schwerverkehr – verlagern sich mehr und mehr in die Randgebiete. Hier wird zunehmend die Ware für die Kernstadt umgeschlagen. Als Zentren für diesen Umschlag dienen Güterverkehrszentren (GVZ), welche verkehrsgünstig gelegen sind, da sie Anschluss an den überregionalen Verkehr bieten. Diese Standorte weisen eine klare Tendenz zur Dispersion auf (Hesse 2001, S. 99).

Eine Verlagerung der Pendlerströme

Auch Freizeiteinrichtungen (z.B. Freizeitparks, Multiplexkinos, Musicaltheater) haben sich in jüngster Vergangenheit vermehrt in den Randzonen der Ballungsgebiete angesiedelt. Zusammen mit den Einkaufszwecken gewinnen die Freizeitzwecke in der Alltagsmobilität an Bedeutung, denn „sie tragen zur Ausdifferenzierung und Dehnung der Aktionsradien bei“ (Hesse 2001, S. 102). Ebenso suchen auch Bürokomplexe großer Firmen vermehrt Standorte außerhalb der City auf. Hierdurch verlagern sich teilweise die Pendlerströme, denn sie sind nicht mehr nur auf die Ballungsräume ausgerichtet, sondern verschaffen den Tangentialverbindungen größere Bedeutung und somit auch Belastung. Diese Wirkung der Suburbanisierung von Arbeitsplätzen und der Dispersion der Wohnstandorte tritt vor allem in polyzent-



Die Stadt der kurzen Wege

(Quelle: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G.)

ralen Metropolregionen, wie z.B. Stuttgart auf. Typische Wohngemeinden werden zukünftig starke Einpendlerströme zu verzeichnen haben (Motzkus 2002).

Die Entwicklung in den neuen Bundesländern

In den neuen Bundesländern setzte die Suburbanisierungsphase nach der Wende ein. Hier folgte, anders als in den alten Bundesländern, zunächst eine Suburbanisierung des Handels, dann die des Gewerbes. Eine Bevölkerungssuburbanisierung begann etwa ab 1993/94. Standorte des Einzelhandels auf der grünen Wiese sind hier besonders ausgeprägt, da unmittelbar nach der Wende kein Planungsregulium vorlag und die Besitzverhältnisse von Grundstücken in den Städten in sehr vielen Fällen noch ungeklärt waren.

Der Trend zur Suburbanisierung nimmt weiter zu, einschließlich der Verkehrsfolgen

Das Umweltbundesamt (UBA) stellt in seinen „Daten zur Umwelt 2000“ folgende Trends, zugrundegelegt auf die Prognosen des Siedlungsflächenwachstums und der Mobilitätsentwicklung, auf: Bis zum Jahr 2010 ist mit einem durchschnittlichen Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 119 ha pro Tag zu rechnen:

„Die stärksten relativen Zunahmen der Siedlungs- und Verkehrsfläche, d.h. gemessen am Ausgangsniveau, sind in ländlichen Kreistypen, die absolut größten Zuwächse in den verdichteten Kreisen der verstärkten Regionen zu erwarten. [...] Im Ergebnis werden die Agglomerationsräume sich weiter ausdehnen und naturnähere Räume noch intensiver für stadtnahe Erholung aufgesucht werden.“ (UBA 2000).

Speziell für Baden-Württemberg wird für alle Raumkategorien ein Trend zur Suburbanisierung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen aus den Städten in ihr Umland gesehen. Im ländlichen Raum gibt es außerhalb seiner Verdichtungsgebiete bereits seit einiger Zeit eine günstige Bevölkerung-, Wohnungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Hieraus ergeben sich stärkere räumliche Verflechtungen und ein wachsender Leistungsaustausch zwischen den Teilräumen und als Folge dessen ein weiteres Verkehrswachstum mit entsprechenden Umwelt- und Raumwirkungen.

Wirken sich die neuen Kommunikationstechniken verkehrsmindernd aus?

Auch die neueren Entwicklungen im Bereich der Telekommunikation bleiben nicht ohne Folgen für das Verkehrssystem. War man zunächst davon ausgegangen, dass durch die Verbreitung des Internets Verkehr substituiert, dass physischer Verkehr von virtueller Mobilität ersetzt wird, verbreitet sich heute die Erkenntnis, dass, z.B. durch Bestellungen von Waren per Internet und der Vergrößerung des Aktionsraums durch im Internet gefundene Informationen, Verkehr herbeigeführt wird. Die im Internet bestellten Waren müssen zum Kunden ausgeliefert werden.

Landschaftsverbauung vorher – nachher



Luftbild Stuttgart-Hofen, Max-Eyth-See, 1956



... und 1988.

© LMZ-BW / Albrecht Brugger

Immer kleiner werdende Sendungsgrößen und größere Sendungsmengen erhöhen den Transportaufwand. Laut *Zumkeller* bestehen nur geringe Hoffnungen auf Substitutionseffekte und einen Rückgang der Verkehrsleistung, denn Befragungen zum physischen und virtuellen Raumüberwindungsverhalten haben gezeigt, dass Personen, die im Bereich der Telekommunikation große Aktivitäten entwickeln, nicht durch geringe Verkehrsleistungen und hohe Substitutionspotentiale auffallen (*Zumkeller* 2000).

Es gibt aber durchaus auch verkehrssubstituierende Effekte durch Telekommunikationsdienste. Im Bereich des *Homebanking* und der *Telearbeit* werden Wege eingespart. Diese gesparte Zeit kann wiederum in verstärkte Freizeitaktivitäten umgesetzt werden, bevorzugter Weise mit dem Auto. Den Folgen der in den vorangegangenen Abschnitten aufgezeigten Entwicklung, wie die Ausweitung der Siedlungsfläche, abnehmende Bebauungs- und Siedlungsdichten, Zunahme der Verkehrsströme, Zersiedlung des ländlichen Raumes und die Belastung der Bevölkerung mit Autolärm und Abgasen versucht man mit raumplanerischen Maßnahmen entgegenzutreten.

Gegensteuerung durch Raumplanung

Unter den entworfenen Konzepten für eine Verbesserung der Verkehrssituation kann das der *Nachhaltigkeit* bzw. der nachhaltigen Mobilität als übergeordnete Vorstellung bezeichnet werden.

Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte stimmt nicht mit dem Leitbild der Nachhaltigkeit überein, welches im so genannten *Brundtland-Bericht* und im weiteren auf den UN-Konferenzen in Rio de Janeiro (1992) und HABITAT II in Istanbul (1996) entwickelt wurde. Die Folgen einer stärkeren Motorisierung und einer dispersen Siedlungsentwicklung mit zunehmendem Flächenverbrauch wurden zuvor bereits beschrieben. Verkehr ist vor allen Dingen unter Umweltgesichtspunkten nicht nachhaltig. Aber auch im wirtschaftlichen und sozialen Bereich besteht Handlungsbedarf, beispielsweise aufgrund der ungenügenden Kostendeckung einzelner Verkehrsträger und der Benachteiligung von Kindern und mobilitätsbehinderten Verkehrsteilnehmern.

Das Konzept der Nachhaltigkeit, der Begriff wird mittlerweile schon sehr inflationär gebraucht, umfasst die Dimensionen

Ökologie, Ökonomie und Soziales. Im *Brandtland-Bericht* wird Nachhaltigkeit folgendermaßen definiert:

„Nachhaltige Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“

Nur wenn alle drei Bereiche gleichberechtigt berücksichtigt werden, kann das Nachhaltigkeitskonzept greifen.

Was bedeutet dies für den Verkehrssektor?

Im *Nationalen Aktionsplan zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung* heißt es dazu:

„Zur Vermeidung eines weiteren Wachstums des Verkehrsaufwandes und der Verkehrsauswirkungen ist eine integrierte Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanung erforderlich. Die Handlungsansätze müssen zur Verringerung des Verkehrsaufwandes, zur Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel und zur ressourcenschonenden Abwicklung des Verkehrs beitragen. Besondere Bedeutung kommt dabei den siedlungsstrukturellen Handlungsansätzen wie dezentrale Konzentration, Nutzungsmischung und verträgliche Dichte zu.“ (Paragraph 50, S. 8), (zitiert nach Beckmann 2001, S. 43).

Mögliche Kriterien zur Messung und Bewertung der Nachhaltigkeit wurden beispielsweise im Rahmen des *Schweizerischen Nationalen Forschungsprogramms 41* (NFP 41) aufgestellt und konkretisiert. Als Kriterien werden, beispielsweise für die Dimension „Gesellschaft“, Partizipation, Individualität und Solidarität angegeben. Sie stellen einen Beitrag zur Operationalisierung des Nachhaltigkeitskonzeptes im Bereich Verkehr dar (Projekt C5 des NFP 41).

Vermeidung, Verlagerung, Optimierung

Handlungsstrategien im Bereich der verkehrlichen Umweltwirkungen sind Vermeidung, Verlagerung und Optimierung. Vermeidung soll durch die Verringerung der Fahrtenzahlen pro Person erreicht werden, Verlagerung durch das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr bzw. nicht motorisierte Verkehrsmittel. In den Bereich der Optimierung fallen beispielsweise die Entwicklung von alternativen Antrieben oder der Einsatz von regenerativen Brennstoffen. Die Handlungsansätze Vermeiden und Verlagerung werden durch raumordnerische Leitbilder wie der Stadt- bzw. Siedlungsstruktur der „kurzen Wege“ oder der „dezentralen Konzentration“ konkretisiert. Diese integrierte Betrachtung von Siedlungs- und Verkehrsplanung will durch kompakte Stadtstrukturen und ausgewogene Raumstrukturen Räume mit möglichst niedrigem Verkehrsaufwand entstehen lassen. Dichte, Mischung und Polyzentralität sind die dazugehörigen Stichworte. Bisher ist aber ein kausaler Zusammenhang zwischen Raum- und Siedlungsstruktur und ihrer Verkehrswirksamkeit und Steuerbarkeit empirisch nicht nachgewiesen, sondern nur lediglich ihr Charakter als Voraussetzung einer bestimmten Entwicklung.

Die Ausrichtung der Planung auf eine dezentrale Siedlungsstruktur ist im § 2 Abs. 2

Nr. 2 *Raumordnungsgesetz* (ROG) verankert:

„Die dezentrale Siedlungsstruktur des Gesamttraums mit ihrer Vielzahl leistungsfähiger Zentren und Stadtregionen ist zu erhalten. Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren und auf ein System leistungsfähiger Zentraler Orte auszurichten. Der Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen ist der Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen zu geben.“ Unter dem Prinzip der dezentralen Konzentration werden, laut BBR, zwei planerische Vorstellungen subsumiert. Zum einen wird darunter eine Entwicklungskonzeption für Regionen in *ländlichen Räumen* verstanden, die eine Konzentration der regionalen Potentiale und Entwicklungsaktivitäten auf den größten zentralen Ort einer Region vorsieht. Zum anderen stellt es ein Entlastungs- und Ordnungskonzept für *große Verdichtungsräume* und ihr weiteres Umland dar. So genannte Entlastungsorte in bevorzugten Raumlagen am Rand oder im nahen Umland der Verdichtungsräume sollen, dem Prinzip der Nutzungsmischung folgend, Entlastungsfunktionen übernehmen. Man erhofft sich hier von einer Verminderung der siedlungsstrukturellen Dispersion im weiteren Umland.

Leitbilder und die Schwierigkeiten ihrer Umsetzung

Ein starker Zusammenhang von Siedlungsentwicklungs/-struktur und Mobilität ist evident. Legt man die Prognosen zur zukünftigen Raum- und Mobilitätsentwicklung zugrunde, so ist eine integrierte Betrachtung und Problemlösung notwendig. Im Prozess der Raumbearbeitung werden gegen unerwünschte Entwicklungen Leitbilder entwickelt, die zwar als rahmenrechtliche Regelung gelten, aber oft unkonkret und damit nicht verbindlich sind. Oder die Leitbilder sind voll von hehren Zielen, zu deren Umsetzung weder Mittel vorhanden sind noch Wege aufgezeigt werden. Bis heute werden Steuerungsinstrumente scheinbar an aktuelle Raumstrukturprobleme angepasst, aber die Umsetzung der Leitbilder gestaltet sich schwierig, weil sich die gesellschaftliche Entwicklung und ihre Folgen nicht von Leitbildern steuern lässt. Individuelle Handlungsspielräume sind kaum beeinflussbar. Deshalb wird die Fahrt mit dem Auto zu Bekannten und Verwandten, die heute eben nicht mehr zwangsläufig um die Ecke wohnen, auch nicht durch Gemeinderatsentscheidungen beeinflusst. Aber ob eine Fahrtenvermeidung zur Deckung des täglichen Bedarfs möglich ist, liegt sehr wohl im Einflussbereich von Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung. Die Auswirkungen von Standortentscheidungen der Wirtschaft werden meist eindeutig durch die Gewerbesteuerbrille gesehen bzw. die Flächenausweisungen den Bedürfnissen von Handel und Gewerbe angepasst. Der Einfluss von so genannten „Footloose-Industrien“ oder die Verlagerung von Supermärkten in Gewerbe- und Handelsgebiete auf Flächenverbrauch, Verkehrsaufkommen und Versorgungssituation im Stadtkern oder in den Dörfern wird nicht genügend berück-

sichtigt. Hier ist der Weitblick von kommunalen und landesplanerischen Entscheidungsträgern von Nöten, die bei der Ausweisung von Flächen für Siedlung und Gewerbe sowohl die Verkehrsentwicklung, als auch die demographische Entwicklung mit einbeziehen. Menschen lassen sich nicht erziehen mit Leitbildern des Raumordnungsgesetzes. Argumente für einen Supermarkt auf der neu ausgewiesenen Gewerbefläche wird man immer finden. Selbst wenn sich entlang der Straße ein gut ausgebauter Fuß- und Fahrradweg befindet oder der Supermarkt direkt eine Bushaltestelle vor der Eingangstüre erhält: wenn das Parkplatzangebot vorhanden ist, fahren die Menschen mit dem Auto, zumal die meisten Autofahrer, wie bereits erwähnt, Wegekettens zurücklegen und die Einkäufe mit anderen Besorgungen verbinden. Unter dem Aspekt der demographischen Entwicklung, aber vor allem auch der Verkehrsvermeidung und Erhöhung der Lebendigkeit und Lebensqualität von Dörfern und Innenstädten, sind fußläufige Einkaufsmöglichkeiten wichtig. Zudem ist für den ländlichen Raum festzustellen, dass Kleingewerbe oft unnötigerweise aus der Ortsmitte herausgedrängt wird und gleichzeitig neue Siedlungsflächen als reine Wohngebiete entstehen, in denen noch nicht einmal eine Bäckerei vorgesehen ist. Diese Entwicklung läuft kontraproduktiv zu den Leitbildern einer dezentralen Siedlungsstruktur.

Literaturverzeichnis

- Ackermann, K.; Köhl, W. (2001): Flächennutzung und Verkehr. In: Köhler, Uwe (Hrsg.): Verkehr. Straße, Schiene, Luft.
- Blotvogel, H.: Stadtgeographie (Online-Text, URL??)
- Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2002): Raumordnungsbericht.
- Friedrichs, J. (1995): Stadtsoziologie. Opladen.
- Hautzinger, H.; Pfeiffer, M. et al (1994): Mobilität – Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Heilbronn.
- Heineberg, H. (1989): Stadtgeographie. Paderborn, München, Wien, Zürich.
- Herrmann, M.; Steierwald, M. (Hrsg.) (1997): Mobilität und Urbanität – die Stadt und ihr Verkehr – Ergebnisse des Workshops VI Kommunikation und Verkehr. Stuttgart.
- Herlyn, U. (1974): Soziale Segregation in: Pehnt, W. (Hrsg.): Die Stadt in der Bundesrepublik: Lebensbedingungen, Aufgaben, Planung. Stuttgart.
- Hesse, M. (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen.
- Köhler, U. (Hrsg.) (2001): Verkehr. Straße, Schiene, Luft. Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (1998): Perspektiven ländlicher Entwicklung – Potentiale und Kooperationen auf dem Lande. Dokumentation einer Fachtagung.
- Matznerath, H. (Hrsg.) (1996): Stadt und Verkehr im Industriezeitalter. Städteforschung: Reihe A, Darstellungen; Band 41. Köln.
- Motzkus, A. (2002): Verkehrsvermeidung durch Raumplanung? Reduktionspotentiale von Siedlungsstrukturkonzepten in Metropolregionen. In: Internationales Verkehrswesen. Nr. 54, S. 82–87.
- Reinborn, D. (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart.
- Steierwald, M. G.; Künne, H.-D. (Hrsg.) (1994): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin, Heidelberg, New York.
- Vogt, J. (1994): Raumstruktur und Raumplanung. Kurswissen Geographie. Stuttgart.
- Zimmermann, C.; Reulecke, J. (Hrsg.) (1999): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? – Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Stadtforschung aktuell Band 76. Basel.
- Zumkeller, D. (2000): Telekommunikation, Telematik und Verkehr im Jahre 2020 – Ein Zukunftsbild unserer Mobilität. IFV-Report Nr. 00–4. Erschienen unter: www.ifv.uni-karlsruhe.de

Es geht um die Erreichbarkeit von Räumen

Verkehr braucht Wege

Verkehr und die Leistungsfähigkeit einer Volkswirtschaft

Von Hans-Ulrich Kopp



Hans-Ulrich Kopp M.A., ist Betriebswirt d. H. und ist Geschäftsführender Gesellschafter der Lautenschlager + Kopp GmbH + Co. KG.

Wer immer über den zunehmenden Verkehr klagt, sollte sich bewusst sein, dass Verkehrserschließung und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit untrennbar miteinander verbunden sind. Von daher ist für die Zukunft eine Zunahme des Verkehrs zu prognostizieren, nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit Ausbau und Erweiterung der Europäischen Union. Verkehr – das bedeutet auch Ausbau des Straßennetzes. Das schließt nicht aus, dass über Prioritäten in der Wahl der Verkehrsmittel politisch entschieden werden kann, indem entsprechende Rahmenbedingungen gesetzt werden. Zur Leistungsfähigkeit der Verkehrswege muss zudem eine möglichst hohe Umweltverträglichkeit kommen. Red.

„Die Landstraße tilgt alle Gegensätze aus, die Landstraße zerstört alle Vormacht, die Landstraße geht durch diese Welt hindurch, geht über diese Welt hinaus.“

Gregor Gog, Organisator des ersten internationalen Vagabundentreffens, am 23. Mai 1929 im Stuttgarter „Freidenker-Jugendgarten“

Verkehr wird längst nicht mehr aufgesucht, sondern in Kauf genommen

Es mutet als Binsenweisheit an, wenn darauf hingewiesen wird, dass dem funktionierenden Personen- und Warenverkehr ein ausreichender Straßen- und Wegeraum zugrunde liegt. Dennoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Zusammenhang zwischen Verkehrsfluss und zur Verfügung stehender Verkehrsfläche in der veröffentlichten Meinung stets prä-

sent ist. Dieser Beitrag soll anreißen, welche Bedeutung die Erreichbarkeit von Räumen und Zielorten für die Gesellschaft unserer Zeit hat, in welchem Maße die Wirtschaft auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen ist und woraus die notwendigen Kosten des Straßenbaues resultieren.

Verkehrswegebau erfolgt nicht um seiner selbst willen, sondern erhält seine Rechtfertigung aus seiner Dienstbarkeit gegenüber dem Verkehrsbedürfnis des Menschen.

Zwar war in der Frühzeit des Automobilverkehrs eine Freude am Fahren festzustellen, wie sie heute noch beim *Motorradfahrer* aufscheint. Der in der Vorkriegszeit anzutreffende Typus des Herrenfahrers, der die Landstraßen zur Erzielung des Fahrgenusses befuhr, scheint heute nahezu ausgestorben, und Vergnügungsfahrten sind angesichts des permanent dichten Verkehrs ziemlich unmöglich geworden.¹ Verkehr wird nicht aufgesucht, sondern in Kauf genommen, um eine notwendige Ortsveränderung zu erreichen, so dass also die Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf die Befriedigung der menschlichen Verkehrsbedürfnisse gerichtet ist. Diese sind persönlicher, kultureller, wirtschaftlicher oder politischer Art, ergeben sich aber jedenfalls aus Determinanten, die außerhalb des Verkehrs liegen. Verkehrsleistungen haben somit „Vorleistungscharakter“ für eine Mobilitätsnachfrage, die auf der räumlichen Trennung der urbanen Grundfunktionen Wohnen, Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit sowie dem Sozialverhalten des Volkes beruht. Erst die Gewissheit, Arbeitsplatz, Kaufhaus, Wohnstätte und Sportstadion in zumutbarer Zeit erreichen zu können, lässt eine Region als lebenswert erscheinen.

Das Verkehrswesen ist folglich kein autonomer Bereich, dessen Regulierung durch interne Mechanismen und Kontrollen zu bewerkstelligen ist, sondern der gesamtgesellschaftlichen und -wirtschaftlichen Sphäre zugeordnet. Nicht umsonst wurde von den ersten Autobahnen metaphorisch gesagt, sie seien „Adern vergleichbar, durch die Lebensäfte strömen“; als Teil des sozialen Organismus kommt den Verbindungswegen eine unverzichtbare Funktion zu.

Ist die Reduzierung des Verkehrs ein sinnvolles Ziel?

Die verkehrspolitische Diskussion der vergangenen Jahrzehnte ist in starkem Maße von der Frage geprägt worden, wie das Verkehrsaufkommen reduziert und damit einhergehend der Bedarf an Verkehrswegen verringert werden könne. Dieser Ansatz entbehrt insofern nicht gänzlich der Be-

rechtigung, als beim gegenwärtigen Stand der Technik – der allerdings in wenigen Jahren überholt sein dürfte – noch nennenswerte *Umweltschädigungen* vom motorisierten (übrigens auch schienengebundenen) Verkehr ausgehen. Er greift jedoch immer dann zu kurz, wenn er die *Ursachen* der Verkehrsnachfrage übersieht, und geht besonders dann fehl, wenn er in gleichsam zentralverwaltungswirtschaftlicher Manier von einer gegebenen Menge der Verkehrsteilnehmer und ihrer Nachfrage ausgeht, die mittels verkehrsbehindernder Maßnahmen auf ein für zuträglich gehaltenes Maß begrenzt werden soll.

Die Vorstellung, es gebe ein messbares Maximalvolumen des „notwendigen“ Verkehrs oder dieses gehe mit einem ermittelten Befund einher, hat sich als fiktiv erwiesen.

„Das zu einem bestimmten Zeitpunkt gemessene Verkehrsaufkommen ist ein irreführender Indikator für die wahren Verkehrsbedürfnisse, weil es von dem vorhandenen Verkehrssystem geprägt ist. So kann beispielsweise von dem Verkehrsaufkommen auf einem regelmäßig überfüllten und von Verkehrsstauungen geprägten Straßennetz nicht auf den wahren Verkehrsbedarf geschlossen werden. Führt nämlich eine Erweiterung der Straßenkapazität zu einer Verkehrszunahme, dann wird deutlich, dass der potentielle Verkehr größer ist als der ursprünglich beobachtete. Die Befriedigung der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse wurde nur durch die unzureichenden Straßenverhältnisse verhindert. Einzelne Zahlenangaben für das Verkehrsaufkommen sind somit keine hinreichenden Anhaltspunkte für den Verkehrsbedarf. Es dürfte deshalb angebracht sein, von unbegrenzten menschlichen Verkehrsbedürfnissen auszugehen“ (*Köberlein*/1, S. 49).

„Freie Fahrt“ schließt Entscheidungen nicht aus

Dies gilt umso mehr, als in einer freien Gesellschaft, wie sie die Bundesrepublik Deutschland trotz zunehmender Regulierungstendenzen *in politicis* von ihrem Grundverständnis her darstellt, prinzipiell von individuellen Entscheidungen des Bürgers auch in seiner Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer auszugehen ist. Es besteht heute auf wirtschaftlichem Gebiet Konsens darüber, dass Mangelverwaltung nicht anzustreben ist, dass also – um es plastisch auf den Punkt zu bringen – eine sinnvolle Frage nicht lauten kann: „Wie vermag der Staat die Nachfrage nach Brot so zu drosseln, dass künftig nurmehr drei Brotsorten nachgefragt werden?“, sondern „Wie kann der Staat die Rahmenbedingungen schaffen, die möglichst vielen Bürgern

eine freie Kaufentscheidung unter möglichst vielen Brotsorten ermöglichen?“ Analog hierzu sollte sich verstehen, dass die Verkehrspolitik und die von ihr als Beraterin herangezogene Verkehrswissenschaft nicht zu fragen hat: „Wie lässt sich der Verkehr so unattraktiv machen, dass möglichst viele Bürger von ihm abgehalten werden?“, sondern „Wie können die Voraussetzungen erhalten oder geschaffen werden, dass bei freier Entscheidung des Bürgers über seine Verkehrsteilnahme ein möglichst fließender Verkehr erreicht wird?“

Diese Erkenntnis schließt selbstverständlich nicht aus, seitens der Behördensinnvolle Entscheidungshilfen zu geben, indem etwa Bus- und Bahnlinien als kostengünstige, schnelle und einigermaßen bequeme Alternativen zum Individualverkehr propagiert werden. Die öffentliche Hand ist auch aufgrund der von ihr weithin erwarteten Sozialstaatlichkeit gehalten, die Verkehrsteilnahme schwächerer Glieder der Gesellschaft (Alte, Gebrechliche, Arme) durch ein ausgebauten Netz öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Dennoch kann sowohl unter demokratietheoretischen als auch empirischen Gesichtspunkten nicht davon abgewichen werden, individuelle Entscheidungen in ihrer Legitimität zu akzeptieren, wobei es eine genügend große und schwierige Aufgabe bleibt, die teilweise konfligierenden Individualziele zum Ausgleich zu bringen und einem konsensual definierten Gemeinwohl einzuordnen.

Zielkonflikt Erreichbarkeit und Umweltverträglichkeit

Im Zusammenhang mit verkehrspolitischen Überlegungen wird häufig von wirklichkeitsfremden Vorstellungen ausgegangen, die ein „Zubetonieren der Landschaft“ als unmittelbar bevorstehende Gefährdung wännen. Dabei liegt der Heimat- und Naturschutzbewegung, die in Deutschland auf eine gute Tradition seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert zurückblicken kann, ein durchaus ehrenwertes Motiv zugrunde. In der Tat wäre die Vorstellung, unsere Wiesen und Wälder gänzlich der Bebauung zu opfern, ein Schreckensszenario, und vor dem Hintergrund der glücklicherweise überwundenen Bausünden der Sechziger- und Siebzigerjahre mit ihren menschenfeindlichen – gar als „neue Heimat“ verklärten – Betonburgen und der sinnlosen Kanalisierung von Bachläufen ist nur zu verständlich, dass die Sorge um eine lebenswerte Umwelt gerade bei idealistisch Gesinnten Anklang findet. Demgegenüber bleiben jedoch die Zahlen festzuhalten. Der Anteil der Autobahnen und Bundesstraßen an der Fläche der Bundesrepublik liegt bei 0,19 Prozent, der aller befestigten Straßen (einschließlich Radwegen und Fußgängerzonen) bei 1,2 Prozent. Die Zunahme liegt im nicht mehr darstellbaren Bereich; pro Jahr werden noch 90 km Autobahn gebaut.

Trotz der statistisch klaren Verhältnisse soll nicht in Abrede gestellt werden, dass der Verkehrswegebau im jeweiligen Einzelfall zu einem von Betroffenen problematisierten Eingriff in die Natur führen kann. Da

Deutschland nur zu einem verschwindend geringen Teil aus Ödflächen besteht, ist mit der Anlage von Straßen, Bahnlinien und Flughäfen unvermeidlich die Nutzungsänderung von Acker-, Wiesen- oder Waldland verbunden. Hier wird von Planern und Bauherren regelmäßig eine *Güterabwägung* getroffen, wie sie durch eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben ist.

Ziel ist die „Eingriffsminimierung“ beim Bau von Verkehrswegen

Wenn dennoch zu Lasten des Verkehrswegebaus pauschal seine „umweltfeindliche“ Wirkung ins Feld geführt wird, so sind verschiedene Differenzierungen angebracht. Die städtebauliche, gestalterische und ökologische Integration der Straße in ihre Umgebung ist heute unter dem Signum der „Eingriffsminimierung“ wieder selbstverständlich geworden, nachdem ihre Einbindung in das Landschaftsbild bereits in den Dreißigerjahren ein entscheidendes Planungskriterium gewesen war. Naturschutzbehörden und Wasserwirtschaftsverwaltungen sind in die Planungen einbezogen, landschaftspflegerische Begleit- und Ausführungspläne gehören zum unabdingbaren Bestandteil jeder größeren Neubaumaßnahme. Für Brückenbauwerke werden von den Straßenbauverwaltungen häufig Ingenieurwettbewerbe ausgeschrieben, um die bestmögliche ästhetische Gestaltung zu erreichen. Heute lernt schon der Auszubildende im Beruf des Straßenbauers in seinem zweiten Lehrjahr:

„Eine Straße soll auch schön sein. Was heißt das? Die Straße soll sich in die Landschaft einfügen, ohne sie mehr als unbedingt notwendig zu zerstören und zu zerschneiden. Farben und Formen der befestigten Flächen sollen als schön empfunden werden. Sie sollen aber auch mit der Nachbarschaft und Umgebung in Einklang sein. Die Wahl der Baustoffe spielt dabei eine große Rolle“ (*Richtschnur Tiefbau*, S. 72).

Auch die verständlichen Anwohnerklagen über *Lärmquellen* – denen allerdings fast immer eine weitaus größere Zahl lärmbefreierter Anwohner der entlasteten Wohnquartiere gegenübersteht – können durch üblich gewordene bauliche Maßnahmen (Trassenabsenkung, Erdwallaufschüttung, notfalls auch optisch wenig befriedigende Lärmschutzwände) sowie dank fortschreitender Technik, bis hin zu lärmmindernden Fahrbahndecken und dem partiell einsetzbaren Flüsterasphalt, auf ein Mindestmaß reduziert werden. Bereits die Einführung des Straßenasphalts stellte eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem früher üblichen Pflaster dar. So beschwerte sich *Friedrich Nietzsch* als Gymnasialprofessor am Baseler Pädagogium über den Lärm, der vom Straßenpflaster her in die Unterrichtsräume drang, woraufhin die Lehrerkonferenz ein Ersuchen an die Aufsichtsbehörde richtete, „die geeigneten Schritte zu tun, damit dem störenden Wagengerassel auf dem Münsterplatz durch Makadamisierung möchte abgeholfen werden“. Als zudem eine gleichlautende Beschwerde *Jacob Burckhardts* einging, wurde der Platz zur allseitigen Zufriedenheit asphaltiert.

Grundsätzlich ist in Erinnerung zu rufen, dass zur menschlichen Umwelt im Europa des 21. Jahrhunderts unabdingbar die human zu gestaltende Lebens- und Arbeitswelt einer hochindustrialisierten Gesellschaft gehört. Wo fehlende Erreichbarkeit die Vernachlässigung ganzer Landstriche bewirkt, kann auch nicht mit Vorteilen für die Natur gerechnet werden. Jede „Naturlandschaft“ im heutigen Deutschland ist, von einzelnen sich selbst überlassenen Arealen abgesehen, Kulturlandschaft. Daher wird die fehlende Erreichbarkeit einer Region nicht nur zur Verminderung der gewerblichen und touristischen Attraktivität und damit zu wirtschaftlichen Einbrüchen führen, sondern auch auf die Landschaftspflege durchschlagen. Wo der Kämmerer leere Kassen verwaltet, gerät nicht nur das Rathaus in Verfall – auch die Grünanlagen und Naturparks, die Radwanderwege und ökologischen Lehrpfade, die geschützten Biotop und gehegten Wälder unterliegen dem Sparzwang.

Staus verursachen täglich den Verlust von 13 Mio. Stunden, 33 Mio. Liter Treibstoff und 280 Mio. Euro

Die Angewiesenheit jeder Volkswirtschaft auf den Zu- und Abfluss von Menschen und Gütern gehört zu den Grundtatsachen der Geschichte:

„Das Römische Reich beispielsweise konnte nur entstehen, weil ein gezielter Verkehrswegebau betrieben wurde ... [Es] kann generell gesagt werden, dass wirtschaftlich starke Völker und Hochkulturen immer nur in Verbindung mit leistungsstarken Verkehrssystemen entstanden sind. Somit kann davon ausgegangen werden, dass auch der gegenwärtige Wohlstand der entwickelten Volkswirtschaften, etwa der der Bundesrepublik Deutschland, zu einem Großteil auf dem qualitativ hochwertigen Verkehrs- und Kommunikationssystem basiert“ (*Köberlein* 1, S. 4).

Unter dieser Prämisse fällt freilich das Urteil über die wirtschaftliche Zukunft der Berliner Republik deprimierend aus. In den Jahren 1978 bis 2000 betrug die Zunahme des Verkehrs auf den Bundesfernstraßen das Dreifache im Verhältnis zu den für den Straßenbau bereitgestellten Mitteln. Schon 1988 waren 3800 km des bundesdeutschen Autobahnnetzes so hoch belastet, dass regelmäßig Staus auftraten; 1995 traf dies bereits auf mehr als 7000 km zu, und zum jetzigen Zeitpunkt dürfte bereits die 10000-km-Marke überschritten sein. Im täglichen Mittel werden ca. tausend Verkehrsbehinderungen an den Rundfunk gemeldet.

Der tägliche volkswirtschaftliche Schaden solcher Stauungserscheinungen, der sich aus dem Zeitwertverlust der im Arbeitsleben stehenden Verkehrsteilnehmer von 13 Millionen Stunden sowie den verlängerten Transportzeiten im Güterverkehr näherungsweise errechnen lässt, wird vom ADAC mit 280 000.000 € veranschlagt. Zudem verursacht der Stop-and-go-Verkehr einen erhöhten Fahrzeugverschleiß und pro Tag einen um 33 Millionen Liter höheren Treibstoffverbrauch.

Dieses Bild kann aus
urheberrechtlichen Gründen
nicht angezeigt werden

Wegen seiner Topographie gehört Baden-Württemberg zu den am schwierigsten zu erschließenden Ländern

Was hier generell gesagt wird, lässt sich im konkreten Einzelfall vielfach nachweisen. Gerade in Baden-Württemberg, das mit seiner von beachtlichen Höhenunterschieden geprägten Topographie zu den verkehrsmäßig am schwierigsten zu erschließenden Bundesländern zählt, ist die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Großräume nicht anders als durch die Anlage von Autobahnen ermöglicht worden. So ist der Ostalbkreis, der lange Zeit als Rückstandsgebiet galt, erst durch den Bau der A7 Ulm-Würzburg ein wenig aus dem Windschatten herausgetreten; seine mangelhafte Anbindung an den Großraum Stuttgart über unzureichend ausgebaute Bundesstraßen stellt hingegen bis heute ein beträchtliches Entwicklungshindernis dar.

Ausgehend von der schieren Trostlosigkeit nach dem Zusammenbruch von 1945, der in den damaligen Ländern Württemberg-Baden, Baden und Württemberg-Hohenzollern eine weitgehend zerstörte Infrastruktur hinterließ, hat der Südweststaat dank einer sich immer wieder ihrer Verantwortung bewusst machenden Politik über Jahrzehnte hinweg Anerkennenswertes geleistet. In einer von den Industrie- und Handelskammern Ulm, Heidenheim und Heilbronn besorgten Darstellung aus den frühen Sechzigerjahren heißt es:

„Der Ausbau und Neubau des Verkehrsnetzes ist eine Grundvoraussetzung für die Anpassung an den wachsenden Verkehr und somit für den wirtschaftlichen Erfolg vieler Industriebetriebe, die sich abseits der großen Verkehrswege aufgetan haben. Aber auch die schon jahrzehntealten Industrieorte stellen heute höhere Anforderungen an das Verkehrsnetz ... Die Verbesserung der Wirtschaftswege zwischen den einzelnen Industriezentren sowie der Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen ... ist schon im Gange, aber noch nicht als ausreichend zu bezeichnen“ (Wolff/Aißlinger 1961, S. 153). Wo solche Mahnungen ernst genommen wurden, konnte manches erreicht werden. Bis in die Achtzigerjahre des 20. Jahrhunderts kann im großen Ganzen von einer Landesverkehrspolitik gesprochen werden, die bei stets knappen Mitteln um die Erfüllung der Anforderungen ernstlich bemüht war. Inzwischen ist auch der Landes- und kommunale Straßenbau in hohem Maße unterfinanziert. Spätestens seit den Neunzigerjahren muss konstatiert werden, dass der Ausbau des Verkehrsnetzes bei weitem nicht mehr mit den Notwendigkeiten Schritt hält. Insoweit dies den unterbliebenen Ausbau der Autobahnen betrifft, steht die Bundespolitik in der Verantwortung. Mehrere Großprojekte, die über Jahrzehnte hinweg konzipiert wurden, blieben unerfüllt: zu nennen sind vornehmlich die Ostumfahrung Stuttgarts (deren Fehlen zur völligen Überlastung von A8 und A81 führt), die Anbindung des nur umständlich zu erreichenden Südbaden an

den Mittleren Neckarraum, die Entlastung der völlig überbeanspruchten B 31 am Bodensee, die Schaffung eines Autobahnüberganges in die Schweiz im Raum Singen/Konstanz und die Beseitigung des Nadelöhrs an der A 96 (Leutkirch-Wangen).

Der Schienenverkehr bietet hier nur ein Achtel der Transportkapazitäten

Wenig zur Verbesserung kann das Schienennetz beitragen, das im Verhältnis zu den überörtlichen Straßen weniger als ein Fünftel der Streckenlänge der überörtlichen Straßen erreicht und nur über ein Achtel der Transportkapazitäten verfügt, sodass selbst eine (nicht realisierbare) Kapazitätsverdoppelung die Straße um weniger als dreißig Prozent des LKW-Verkehrs entlasten würde. Bereits die Aufrechterhaltung des jetzigen Bahnverkehrs ist aber nur mit massiver Subventionierung aufgrund (un)ordnungs-politischer Vorgaben in einer derzeitigen Höhe von 9 Milliarden € möglich; der Anteil eisenbahnaffiner Güter geht weiter zurück. Die als Modal Split bezeichnete Verteilung des Verkehrsaufkommens hat sich „im Laufe der letzten Jahrzehnte drastisch verändert. Stark rückläufig sind insb. die Anteile des Eisenbahnverkehrs, der private Straßenverkehr weist dagegen im Personen- wie im Güterverkehr die größten Zuwachsraten auf“ (Köberlein/2, S. 121).

Unter Rentabilitätsaspekten wird sich der überregionale Bahnverkehr auf die in ef-

Dieses Bild kann aus
urheberrechtlichen Gründen
nicht angezeigt werden

Deutschland wird von einer Verkehrslawine überrollt. Betrug die Verkehrsleistung im Gütertransport im Jahr 1970 rund 200 Milliarden Tonnenkilometer, so wuchs sie im vereinten Deutschland auf fast 500 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2000. Gewinner beim Wettbewerb um Kunden ist der Lkw. Die „Brummis“ erbrachten im vergangenen Jahr rund 70 Prozent der Verkehrsleistung. Nach Prognosen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsordnung wird der Güterverkehr weiter zunehmen: Bis zum Jahr 2015 sagen die Experten ein Wachstum von 40 Prozent auf dann 689 Milliarden Tonnenkilometer voraus. Globus

fektiver Konkurrenz mit dem Flugzeug liegenden Hauptverbindungsrouuten zwischen Europas Metropolen konzentrieren müssen; als vorrangig wird für den süddeutschen Raum die Realisierung der *Hochgeschwindigkeitstrecke* von Paris über Straßburg, Stuttgart, München und Wien nach Budapest („Magistrale für Europa“) betrachtet, die in Baden-Württemberg einen Durchgangsbahnhof in Stuttgart und den Neubau der Strecke von Wendlingen nach Ulm erforderlich macht. Die Situation kann mit den überspannten öffentlichen Haushalten – mitbedingt durch die gemeinhin als „Kosten der Einheit“ bezeichneten Folgekosten des Sozialismus – nicht allein begründet werden, da keineswegs in allen Sektoren gleichermaßen hohe Defizite zu beklagen sind. Insbesondere der Straßenbau hat sich eines ideologisch motivierten Lobbyismus zu erwehren:

„Der Handlungsspielraum der Verkehrspolitik wird ... durch den Einfluss der Gruppeninteressen eingeschränkt. Gerade die einflussreichen Gruppen sind in der Verkehrspolitik für zahlreiche ineffiziente und volkswirtschaftlich schädliche Entwicklungen und Situationen verantwortlich zu machen“ (Köberlein/1, S. 1)

Das Zusammenwachsen Europas bedeutet auch mehr Verkehr

Eine im Juli 2002 der Öffentlichkeit vorgestellte Studie des Generaldirektoriums für Verkehr und Energie in der Europäischen Kommission weist aus, dass täglich auf 7500 Kilometern des EU-weiten Straßennetzes durch Staus der Verkehr kollabiert. Um dem von Kommissionspräsident *François Lamoureux* als „Verkehrsinfarkt“ charakterisierten Zustand zu beheben, sei ein Investitionsbedarf von 500 Milliarden Euro anzusetzen, der nur über kilometerabhängige Gebühren auf sämtlichen Verkehrswegen und die Einbeziehung privater Investoren aufzubringen sei.

Die nicht nur unbefriedigende, sondern angesichts der sich weiter öffnenden Schere von Verkehrsaufkommen und Verkehrswegebau im realen Niedergang befindliche Situation des Straßennetzes wird dadurch verschärft, dass das weiter zusammenwachsende Europa eine erhebliche Zunahme des internationalen Liefer- und Transitverkehrs bewirken wird. Eindeutige Erfahrungswerte aus der bisherigen Progression der EU-Erweiterung liegen vor und lassen eine Steigerung des LkW-Verkehrs bis 2005 um 25 Prozent befürchten. Die in wenigen Jahren bevorstehende Aufnahme Polens, der Tschechischen Republik und Ungarns in die Europäische Union kann in ihren Auswirkungen auf die Mobilität relativ genau abgeschätzt werden, ohne dass dies bislang zu sichtbaren Konsequenzen auf verkehrspolitischer Ebene geführt hätte.

Hinzu tritt die anhaltende Immigration nach Mitteleuropa, die aufgrund der fortbestehenden familiären Bindungen in die Heimatländer zu einem permanenten Besuchsverkehr in beiden Richtungen führen wird. Schließlich bringt auch die betriebswirtschaftliche Marginalisierung der Transportkosten, die selbst Konsumartikel

unserer australischen Antipoden mit heimischen Produkten konkurrenzfähig werden ließ, eine Vermehrung der Fahrtwege.

Das Internet hat bisher nicht zur Verkehrsreduzierung geführt

Demgegenüber hat sich die Hoffnung, die wachsende Bedeutung des Internets werde Teile des Verkehrs „virtualisieren“, nicht erfüllt; weder das Bedürfnis, Güter heranzuschaffen, noch, sich an einem anderen Ort aufzuhalten, konnte wesentlich reduziert werden, während die Verlagerung des Nachrichtenverkehrs auf immaterielle Verkehrsarten zwar zu einer Wachstumsbegrenzung des Postaufkommens, nicht aber zum Fortfall der nötigen Transportfahrten geführt hat.

Die genannten Entwicklungen sind als globale „Megatrends“ von Seiten der Landes- und Bundespolitik so gut wie nicht beeinflussbar, lassen also – wenn nicht der Zusammenbruch der Verkehrssysteme hingenommen werden soll – als Abhilfe schaffende, wenngleich nicht mühelos zu gebende Antwort nur die Effizienzsteigerung des Verkehrsnetzes zu. Diese wiederum wird trotz der sehr beachtlichen Anstrengungen der Verkehrssteuerung, die vor allem dank der neuesten Entwicklung der Telematik den Verkehrsfluss günstig zu beeinflussen vermag, dauerhaft nur im Aus- und Neubau liegen können.

Straßen sind auch technisch aufwendige Produkte

Die sowohl von Seiten der Wirtschaft als auch zahlreicher Bürgerinitiativen erhobenen Forderungen nach besser ausgebauten oder wo möglich neuen Verbindungsstraßen² wird häufig mit der Ansicht konfrontiert, diese seien mit unverhältnismäßigen Ausgaben verbunden. Ferner ist die Meinung verbreitet, an sich gute Straßen würden grundlos bereits nach wenigen Jahren erneuert, was offenbar dem Gewinnstreben der beauftragten Firmen oder der Prestigesucht der beauftragenden Gemeinderäte geschuldet sei.

Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, dass beim Straßenbau nicht etwa Asphalt – oder gar „Teer“ – geradewegs auf den vorhandenen Untergrund „aufgetragen“ wird. Während sich *vulgo* noch immer das „Teeren der Straße“ mittels einer (heute natürlich längst dieselbetriebenen) „Dampfwalze“ erhalten hat, findet der aus thermischer Behandlung von Stein- oder Braunkohle entstehende Teer wegen seiner unzuträglichen Emissionen seit Jahrzehnten keine Verwendung mehr und ist vollständig durch den gesundheitlich gänzlich unbedenklichen Asphalt ersetzt worden, der aus dem hauptsächlich aus Kohlenwasserstoff zusammengesetzten Erdölbestandteil Bitumen und Bindemitteln besteht.

Eine nach heutigem Stand der Technik konstruierte Straße – und sei es ein Feldweg – ist ein technisch anspruchsvolles und rechtlich genormtes Bauwerk, das zu entwerfen nicht grundlos ein mehrjähriges Studium voraussetzt.

Da die vorgesehene Linienführung in der Praxis keine idealtypischen Bedingungen

vorfindet, sondern sich den immer wieder neuen örtlichen Gegebenheiten (Bodenbeschaffenheit, Gesteinsformationen, Wasserläufe, Gefälle, vorhandene Baulichkeiten und Versorgungsleitungen) anpassen hat, ist über die abstrakt errechenbaren Kosten hinaus mit einer Vielzahl von Erschwernissen zu kalkulieren, die insbesondere Personalaufwand – von den Planern und Vermessern der Straßenbauämter über den Kalkulator des ausführenden Unternehmens und dessen bauleitenden Ingenieur zu den Baugeräteführern und (Fach)Arbeitern – verursachen sowie Vorfahrt und Einsatz sehr unterschiedlicher Maschinen erfordern.

Bevor auch nur der erste Zentimeter der eigentlichen Straße gebaut werden kann, ist mittels Bodenproben (durch Bohrungen, Schürfgruben oder Sondierungen) der Baugrund zu untersuchen, der wichtige statische und bauphysikalische Aufgaben zu erfüllen hat. Häufig steht Grundwasser an, das abzuleiten ist. Vor allem bindige Böden (Ton, Lehm, Schluff, Mergel) neigen zu Verformungen, die sich auf die Ebenheit der späteren Straßenoberfläche auswirken; daher ist zunächst das Planum – die eingeebnete Unterlagsfläche – herzustellen. Je nach Beanspruchung der Straße (Überfahrthäufigkeit und Achslast) ergibt sich der Aufbau aus einer Frostschuttschicht, einer Tragschicht zur Erzielung von Standfestigkeit und zur Verteilung der Verkehrskräfte, einer die Schubfestigkeit erhöhenden und Verformungen verhindernden Binderschicht (die bei geringer Belastung entfallen kann) und der Deckschicht. Der für die jeweilige Situation geeigneten Zusammensetzung des Asphaltmischgutes kommt hohe Bedeutung zu. Schließlich sind Markierungen aufzutragen, die nicht etwa „gemalt“, sondern nach vorherigem Fräsen mit Heiß- oder Kaltspritzplastik hergestellt werden, wodurch sie Dauerhaftigkeit erlangen. Hinzu treten die Rohrleitungs- und Kanalbauarbeiten. Wenngleich sich der Tiefbau nicht mit der architektonischen Ambition des Hochbaues messen will, so ist doch auch die Straße mit ihrer heute so aufwändigen Konstruktion, die im Spannungsfeld genauester Vorschriften und unwägbarer topographischer Gegebenheiten steht, eine anspruchsvolle Ingenieurleistung. Nicht zu reden vom Tunnel- und Brückenbau!

Die Kosten sind entsprechend hoch, wie das Beispiel zeigt

Woraus die finanziellen Aufwendungen resultieren, lässt sich am Beispiel der im Dezember 1960 (!) vom Aalener Gemeinderat gebilligten, im Oktober 1993 begonnenen und im Juli 2001 fertiggestellten Westumgehung Aalen (B 29) typischerweise erschauen. Insgesamt ergaben sich reine Baukosten (ohne Grunderwerb) von 78,23 Mio. Euro für das mit Nebenstrecken und Rampen 20,3 km lange Bauwerk, mithin 3,60 Mio. Euro pro Kilometer. Erscheint dieser Betrag zunächst sehr hoch, so entfielen davon allein 24 Mio. Euro auf einen 870 m langen Tunnel und 2,56 Mio. Euro auf dessen technische Ausstattung, ferner 36,8 Mio. Euro auf sechzehn Brücken, Über- und Unterführungen. Für den eigentlichen

Straßenbau ergab sich bei vier Fahrspuren ein „Meterpreis“ von 1.700 €, der nun je den Schrecken verloren hat. Die entscheidende tangentielle Verteilerfunktion einer solchen Umgehungsstraße, die dem in der Innenstadt unabdingbaren Quell- und Zielverkehr Raum gibt und zugleich über mehrere Anschlüsse die notwendigen Verknüpfungenschaafft, lässt die erbrachte Investition volkswirtschaftlich zum Gewinn werden; das Mehr an Lebensqualität der vom erstickenden Verkehr erlösten Einwohnerschaft mag aber die eigentliche Rechtfertigung sein. Ferner ist zu berücksichtigen, dass gerade der Straßenbau bei einer sinnvollen Fokussierung auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten die externen Kosten des Verkehrs reduziert – wobei sich hinter dem nüchternen Begriff der „Stauungs- und Unfallkosten“ in vielen Fällen der Verlust von Gesundheit und Leben verbirgt – und damit neben dem positiven Effekt für potentielle Unfallopfer unzweifelhaft im Allgemeininteresse liegt.

Wer kontrolliert die Kosten?

Die bei Ausschreibungen verwendeten Leistungsverzeichnisse erlauben es, die einzelnen Positionen im Detail zu überprüfen, und machen die Kalkulation des Unternehmens vollständig sichtbar. Da öffentliche Baumaßnahmen nach der *Verdingungsordnung für Bauleistungen* (VOB)

ausgeschrieben und vergeben werden, unterliegen die Auftragnehmer überdies den dort geregelten Gewährleistungspflichten, die in der soeben aktualisierten Fassung VOB/B 2002 nochmals erheblich verlängert wurden. Die Überwachung der Fristen durch die Bauämter sorgt dafür, dass auch solche Mängel, die erst nach vier Jahren sichtbar werden, von den Firmen zu tragen sind. Im Gegensatz zu einer landläufigen Klischeebildung, die in der Bauwirtschaft undurchschaubare Strukturen bis hin zur vulgärkriminalistischen Vorstellung einer „Asphaltmafia“ vermutet, lassen sich also die Kosten einer Baumaßnahme sehr genau aufgliedern und überwachen – weit besser als etwa auf dem Markt für Konsumgüter, wo die Preisbildung des Herstellers *intra muros* erfolgt.

Was im übrigen die gegenüber Kritikern zu begründende Aufbringung der Baukosten betrifft, so kann heute vor dem Hintergrund einer langjährigen strukturellen Krise der Bauwirtschaft auf eine mehr als kostengünstige Situation für die öffentliche Hand verwiesen werden. Die Insolvenzzahlen sprechen hier eine überdeutliche Sprache! Sicher nicht zur Beruhigung der im Bauhauptgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer (120.000 in Baden-Württemberg, 1,1 Millionen in der Bundesrepublik Deutschland), sehr wohl aber der an verantwortlicher Mittelverwendung interessierten Bürger lassen sich heute bei öffent-

lich ausgeschrieben Straßen- und Tiefbaumaßnahmen denkbar niedrige Ausgaben veranschlagen. Auch aus diesem Grunde ist also eine vermehrte Ausschreibungstätigkeit der Baubehörden gerade gegenwärtig im allgemeinen Interesse.

Literaturverzeichnis

- Köberlein, Christian: Kompendium der Verkehrspolitik, München Wien 1997 (zitiert als Köberlein/1).
ders.: Verkehrslexikon, München Wien 1997 (zitiert als Köberlein/2).
Richtschnur Tiefbau, 1. Fachstufe (2. Ausbildungsjahr), hg. von der Verlagsgesellschaft Rudolf Müller, Köln 1990.
Straßenbauamt Ellwangen, Bauleitung Schwäbisch Gmünd (Hg.): B 29 Westumgehung Aalen, Stuttgart 2001.
Wolf, Siegfried und Horst Aißlinger: „Die Bauwirtschaft“; in: Erich Schlenker (Gesamtredaktion): Ulm – Ostalb – Neckar – Hohenlohe – Franken (Monographien deutscher Wirtschaftsgebiete Bd. 14), Oldenburg (Oldb) 1961, S. 150–159.

Anmerkungen

- ¹ Wenn es in dem von Filippo Tommaso Marinetti 1909 im „Figaro“ veröffentlichten Manifest des Futurismus als Beschwörung eines neuen Lebensgefühls heißt: „Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit“, so will uns dies angesichts der heutigen Lage weniger futuristisch als vorzeitig erscheinen.
² Vgl. hierzu die Veröffentlichungen der „Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e.V.“ (Obermarkt 10, 82515 Wolfratshausen).



Zum Tod von Professor Herbert Schneider

Am 5. August 2002 ist Herr Prof. Dr. rer. pol. Dr. phil. Herbert Schneider gestorben. Er stand erst im 73. Lebensjahr und hatte noch viele Pläne. Leider hat er schließlich seinen mutigen Kampf gegen den Krebs verloren.

Herbert Schneider war ein bemerkenswerter Mann: gebildet im besten Sinne des Wortes, gelehrt, engagiert, zuverlässig. Darum war es eine Freude, mit ihm zusammenzuarbeiten.

Mit der Landeszentrale für politische Bildung war Prof. Schneider intensiv verbunden. Im Jahr 1966 wurde er Hauptgeschäftsführer der Vorgängerorganisation der Landeszentrale, der Arbeitsgemeinschaft „Der Bürger im Staat“. Er arbeitete zielstrebig auf die Umwandlung dieses Vereins zur Landeszentrale hin. Das ist ihm im Jahr 1972 gelungen. Herbert Schneider war dann bis 1973 kommissarischer Leiter der neu gegründeten Landeszentrale, bis er an die Pädagogische Hochschule Heidelberg als Professor für Politikwissenschaft und Didaktik der politischen Bildung wechselte.

Dennoch blieb er auch als Professor mit der Landeszentrale eng verbunden. Er war kompetenter Referent bei vielen Seminaren und arbeitete bei zahlreichen Publikationen mit. So hat er u.a. wesentlich zum „Beutelsbacher Konsens“ beigetragen. Er war ein angesehener Wissenschaftler und hat sich neben der Verbände-Forschung vor allem um Landespolitik und die Kommunalpolitik gekümmert.

Seine vielfältigen Verdienste wurden mit der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes gewürdigt.

Die Landeszentrale verliert mit ihm einen engen Freund. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Siegfried Schiele

Mobilität weltweit

Auf der Suche nach ökologisch wie sozial verträglichen Lösungen

Von Jens Brenner



Dipl. Geogr. Jens Brenner ist freier Planer in Bornheim-Waldorf.

Mobilität ist notwendig, um den Lebensstandard zu erhöhen, gerade auch in den Entwicklungs- und Schwellenländern unserer Erde. Gleichzeitig nimmt mit steigendem Wohlstand auch der Besitz von privaten Automobilen zu. Doch eine individuelle Automobilisierung weltweit nach dem Vorbild der westlichen Industrieländer würde unser Planet nicht vertragen – ganz abgesehen davon, dass dafür die Erdölvorräte gar nicht ausreichen würden. So kann die mobile Zukunft weltweit nicht die automobile Zukunft sein. Vielmehr müssen leistungsfähige öffentliche Verkehrssysteme ausgebaut werden, wie Bahnen und Überlandbusverbindungen für den überörtlichen Verkehr. Für den Nahverkehr sind allemal traditionelle Verkehrsmittel sinnvoller, weil effizienter, wie beispielsweise das Fahrrad, das bislang immer noch mit Abstand das verbreitetste Verkehrsmittel weltweit ist.

Red.

Die Mobilitätsexplosion der letzten hundert Jahre

Die letzten hundert Jahre waren gekennzeichnet durch eine Mobilitätsexplosion, deren Umsetzung in Verkehr in den Industrienationen der westlichen Welt infolge einer Massenmotorisierung seit den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts primär als motorisierter Individualverkehr in Erscheinung tritt. Damit verbunden ist heutzutage nicht selten der Verkehrskollaps in den großen Verdichtungsräumen, der die Errungenschaften der Mobilität wieder zunichte zu machen droht. Während der Prozess einer individuellen Motorisierung in den Industriestaaten innerhalb von Dekaden vonstatten ging und mehr oder weniger von der (Stadt-)Planung beglei-

tet respektive geordnet werden konnte, verläuft ein vergleichbarer Verlauf in den Metropolen vieler Entwicklungs- und Schwellenländer innerhalb kürzester Zeit. Und diese Entwicklung erscheint auch zukünftig auto-zentriert und unaufhaltsam – mit gravierenden Folgen für das Weltklima, bedenkt man, dass bevölkerungsreiche Nationen wie China und Indien erst am Anfang einer entsprechenden Mobil-Machung stehen.

Doch derweil die Menschen weltweit vom Besitz eines Autos träumen und die Verkehrsplaner den öffentlichen Verkehr in den Vordergrund rücken, sich „bei uns“, in den reichen Industrieländern des Nordens Gedanken um Telematikeinsatz zur Optimierung der Verkehrsverhältnisse machen, werden traditionelle, nicht-motorisierte und billige Verkehrsmittel vollkommen vernachlässigt. Gleichzeitig wird übersehen, wie unterschiedlich Mobilität weltweit in Erscheinung tritt und welche Implikationen dabei auf die Umwelt sowie das politische und soziale Gefüge der jeweiligen Gesellschaftssysteme bestehen.

Wiedersehen mit Nepal oder das Nebeneinander moderner und traditioneller Mobilitätsmuster

Mit dem Landeanflug auf Kathmandu breitet sich Unruhe im Flugzeug aus: Der Blick wird nach Norden frei auf die „Wohnstätte des Schnees“, den Himalaya mit seinen unzähligen verschneiten 7000- und 8000er-Gipfeln. Nach zehn Jahren ein Wiedersehen mit Nepal – welche Veränderungen wird das Land offenbaren? Beim Ausstieg aus dem Flugzeug auf dem kleinen, nach wie vor mit nur einer Roll- und Landebahn ausgestatteten Flughafen Kathmandus, empfängt Nepal seine Besucher mit diesem unbeschreiblichen und zugleich faszinierenden Geruch, einem Gemisch aus unzähligen Räucherstäbchen, Fäkalien – und Autoabgasen. Wieder da, und der erste Eindruck bei der Fahrt in das Zentrum verdeutlicht: offensichtlich wesentlich mehr Autoverkehr als damals, 1990. Ungewohnt muten auch einige Fußgänger und Autorikschafahrer an, die Staubfilter vor dem Gesicht tragen, wohl gekleidete Frauen im Straßenbild, die ihre Münder und Nasen hinter Halstüchern verbergen, um sich gegen die Abgase zu wappnen.

Der erste Eindruck täuscht nicht: Wie in vielen Metropolen weniger stark entwickelter Länder – Nepal gehört gemessen am Pro-Kopf-Einkommen seiner Bevölkerung zu den 20 ärmsten Ländern der Erde – wird auch hier das Wuchern der Stadt deutlich, dieses ungezügelte und dabei häufig ungeplante Wachstum der Häuser

in die Höhe und wie zähflüssiger Brei ins Umland. Wo früher noch Reisfelder lagen, prägen nun teils mehrstöckige Bauten das Landschaftsbild.

Das Bevölkerungswachstum im Allgemeinen und vor allem der Zuzug vieler Nepali in das pulsierende Zentrum des Landes, das mit seinem Wohlstand lockt, wird nicht nur in der Physiognomie des Stadtbildes gegenständlich, sondern auch und gerade in den auf den westlich sozialisierten Menschen chaotisch anmutenden dichten Straßenverkehrsverhältnissen.

Am Prinzip hat sich hier wenig geändert: Wie vor 10 Jahren, und wie beispielsweise im Land des großen Nachbarn Indien und in vielen anderen Staaten der Welt gilt auf den Straßen noch immer das Recht des Stärkeren. Hupen signalisiert Vorfahrt, der Schwächere weicht aus. Die Rangordnung reicht vom Lkw und Bus über Pkws, Taxis, Tempos – kleine „schwarze Monster“, Motordreiradroller mit Sitzkabine, die die Umwelt besonders verpesten und als Taxis fungieren – bis zu Fahrradrickschas, Fahrrädern und dem Fußgänger oder der Fußgängerin am Ende der hierarchischen Kette. Nur eben nun mit noch mehr Verkehr, und die Straßen als Lebensadern der Stadt quellen förmlich über. Noch vor zehn Jahren lies sich das Kathmandutal leicht per Fahrrad erkunden, heute würde dies suizidale Tendenzen offenbaren. Zum Zentrum hin, auf den Ring- und Einfallstraßen nimmt der motorisierte Verkehr zu, in den Gassen der Altstadt jedoch haben die Fußgänger den Straßenraum (zurück-)erobert und die Fahrradrickschas haben es mittlerweile schwer, ihre Gäste ans Ziel zu bringen. Und in der Luft hängen die Autoabgase und sehr viel Staub.

Der Smog hat in den letzten Jahren so zugenommen, dass der Himalaya in der Ferne nur noch selten, die nahen Hügel am Talrand des mit über einer Million Menschen bevölkerten Kathmandutals oft nur noch im Dunst zu sehen sind. Insbesondere zur Regenzeit ist das Tal für Inversionswetterlagen geradezu prädestiniert. Die Vorstellung, Kathmandu könnte ein zweites Mexico-City werden, schreckte viele Planer und Menschen auf, aber alle Versprechungen der Politiker, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern, die Stadt zu säubern, erwiesen sich bisher als unzureichend (vgl. *Tüting* 2000). Immerhin, ein kleiner Teil des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs wird mittlerweile vergleichsweise umweltfreundlich betrieben: zu den „Tempos“ gesellen sich nun die „Safas“, kleine und größere Sammeltaxis auf drei Rädern im Linienverkehr, die mit Elektromotoren ausgestattet sind oder gasbetrieben fahren.

Warum das Beispiel Nepal? Sicherlich, aufgrund seines Gesellschaftssystems, seiner wirtschaftlichen Situation und nicht zuletzt seiner Topographie muss Nepal als einmalig gelten, dennoch lassen sich hier weltweit vergleichbare, zeitlich versetzt ablaufende Entwicklungen beobachten:

- *Urbanisierung* und Land-Stadt-Wanderungsbewegungen großer Bevölkerungsteile,
- *Verstärkung räumlicher Disparitäten* größten Ausmaßes (Pro-Kopf-Einkommen, Bildungssituation, Versorgungslage, Infrastrukturentwicklung und -zugang u.ä.) und die Herausbildung einer ausgeprägten Stadt-Land-Dichotomie sowie
- ein anschwellendes *Nebeneinander moderner und „traditioneller“ Mobilitätsmuster* auf engem Raum.

Mobilität auf vielen Pfaden

Die Alltagsmobilität „funktioniert“ „global betrachtet“ in verschiedenen Kulturkreisen auf völlig unterschiedlichen Pfaden, in des Wortes wörtlichstem Sinne. In Nepal kann man zu beinahe jedem Ort fahren, der eine Straße hat, und sei sie noch so schlecht: Die Fahrt führt aus dem Kathmandutal in Richtung Norden über Dunche Basar nach Syabrubensi, ca. 130 Straßenkilometer liegen bevor. Frühmorgens um sechs Uhr herrscht bereits emsiger Betrieb am nördlichen Überlandbusbahnhof Kathmandus. Unzählige Kisten werden verstaут, Käfige mit Hühnern verladen und die lebenswerten und lebensnotwendigen Mitbringsel aus der Stadt in die letzten noch verbleibenden Zwischenräume und zur Not auf den Schoß gepackt. Der Bus ist bereits übertoll, ähnelt einer Sardinenbüchse, und nimmt aber noch während der Fahrt weitere Fahrgäste mit, die irgendwie auch Platz finden. Noch wird es wegen den tief über die Straßen hängenden Stromkabeln zwischen den Häusern nicht geduldet, auf dem Busdach zu sitzen, und so füllen sich die Dach-„Sitzplätze“ erst ab Verlassen des Hochtals.

Nach ca. 60 km endet die Teerstraße, gut die Hälfte der Distanz ist bis zum Mittagstopp bewältigt – mit nur einer Reifenpanne und einem weiteren kurzen Halt für notdürftige Reparaturen an der Vorderachse des Busses. Weiter geht die Fahrt auf abenteuerlichen Straßen durch fantastische Landschaftsabschnitte und über einige Pässe. Etwas Mut gehört dazu, sich dem Fahrer anzuvertrauen, der aber von einem Helfer begleitet wird, der an der offenen Türe stehend von Zeit zu Zeit nachschaut, ob das Hinterrad noch die Kante der geschotterten Piste am bisweilen mehrere 100 m tiefen Abgrund nimmt, oder der beim Passieren entgegenkommender Fahrzeuge auf der einspurigen Strecke beim Manövrieren behilflich ist. Immer wieder ist die Piste von der letzten Schneeschmelze teilweise abgespült oder von Murabgängen mitgerissen und dann an diesen Stellen nur notdürftig befestigt, was mitunter zur Folge hat, dass die Passagiere aussteigen und einen Abschnitt zu Fuß gehen müssen, da der Bus ansonsten zu schwer und das Risiko eines Absturzes



Arm und reich zeigt sich auch bei der Mobilität

Luxusauto und Rikscha nebeneinander in Malaysia. Doch wenn alle Menschen sich ihre Autowünsche erfüllen könnte, würde unsere Erde daran ersticken.

Foto: Walter Keller, Südasienbüro Dortmund

zu groß wäre. Der Abend naht nach endlosen Serpentinien, und nach ca. 14 einhalb Stunden erreicht der Bus, mit nur einer Stunde Verspätung, seinen Zielpunkt.

Für die meisten mitgereisten Touristen geht ein „Abenteuer“, für die Einheimischen ein Alptraum zu Ende. Ab hier heißt das Fortbewegungsmittel Zu-Fuß-Gehen: für die Touristen unter dem Begriff „Trekking“ eine besondere Attraktion, für die einheimische Bevölkerung einzig verfügbares Fortbewegungsmittel. Alle Lasten werden auf dem Rücken transportiert und ein Besuch einer nächst größeren Provinzstadt mit Schule bedeutet nicht selten mehrere Tagesmärsche. In vielen nördlichen Provinzen Nepals wird der Transport auch mit Hilfe der Yaks bewältigt, beispielsweise in Form der traditionellen Yak-Karawanen, die wie vor hundert Jahren kostbares Salz aus dem tibetischen Hochland in die tiefer gelegenen Landesteile transportieren, um dieses dort gegen

Getreide zu tauschen. So hat sich in diesen vom Tourismus weniger berührten Landesteilen auch in den letzten 10 Jahren wenig geändert, ein Anachronismus mag der aufgeklärte Westler denken, Alltagsmobilität und täglicher Kampf ums Überleben hingegen für viele einheimische Menschen.

So entwickeln sich Mobilität und Verkehr weltweit völlig unterschiedlich: hier der private Pkw, bei Nomaden im nördlichen Sahel das Kamel als Transportmittel, zu Fuß die San, die Buschleute in der Kalahari auf Nahrungs- und Wassersuche, Pferde für den Gütertransport in einigen Andenhochstaaten, die Fahrt in der neuen U-Bahn in Bangkok oder Cairo zum Arbeitsplatz oder in Bälle im Ruhrgebiet per Transrapid zu den Spielen der nächsten Fußballweltmeisterschaft – alles Raumüberwindungsformen für Menschen entsprechend ihres jeweiligen Kulturkreises, ihrer Lebensgewohnheiten und Lebensstandards.



Es muss nicht das Auto sein, dass Mobilität gewährt

Die Rikscha als Massenverkehrsmittel in Dhaka, der Hauptstadt von Bangladesh.

Foto: Walter Keller, Südasiensbüro Dortmund

In den Städten mischen sich freilich die Transportformen, und Verkehrsingenieure, Planer und Politiker haben die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Entwicklung erkannt, lenken den größten Teil ihrer Aufmerksamkeit zumeist auf die teureren Beförderungsarten, wenn sie Verkehrssysteme untersuchen, Vorschläge erarbeiten und Investitionspläne vorlegen. Traditionelle, nicht-motorisierte und billige Verkehrsmittel wie Fahrräder, Karren, Dreiräder, lokal hergestellte kleine Boote und Ochsenwagen werden bis heute nicht selten ignoriert oder ungeprüft als rückständig und ineffizient abgelehnt. In den meisten Städten der Erde übertrifft jedoch die Zahl der Menschen, die unter unzureichenden Einrichtungen für Fußgänger und Fahrräder und langsamen, überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln leiden, bei weitem die Zahl derer, die von Verkehrsstaus und Parkplatzproblemen betroffen sind, und ein großer Teil der armen Bevölkerungsschichten kann sich nicht einmal die billigsten öffentlichen Verkehrsmittel leisten. Während in Deutschland das Fahrrad als ökologisches Verkehrsmittel bei den Planern geradezu eine Renaissance erlebt, haben viele Städ-

te in Ländern des Südens wertvolle nicht-motorisierte Transportressourcen zerstört und diese Fortbewegungsformen mit der Begründung eingeschränkt, dass diese als „rückständig“ gelteten oder Verkehrsstaus verursachten – und dies trotz der Tatsache, dass die Beförderungskapazitäten der Fahrradwege weitaus höher sind als die typischer Autostraßen, und dass sie denen von Bussen im Mischverkehr nahe kommen. Waren vor zehn Jahren die Fahrradstreifen in Chinas großen Städten noch breiter als der Bereich für die motorisierten Verkehrsmittel, ist es heute umgekehrt, mit der Folge unzähliger Staus, die sich auch durch neue Hochbrücken genauso wenig auflösen lassen wie die lebensbeeinträchtigenden Abgasemissionen. Mit dieser Entwicklung, wie sie in vielen Ballungszentren der Entwicklungsländer zu beobachten ist, schreitet ein Marginalisierungseffekt großer Bevölkerungsteile einher, deren existenziell notwendiger Zugang zur Mobilität auch als Erwerbsgrundlage schlichtweg gekappt wird. Eindrucksvoller als am Überlebenskampf eines Rikschafahrers in Calcutta wie in Dominique Lapierrés „City of Joy“ lässt sich dies kaum schildern.

Nicht das Auto, sondern das Fahrrad ist weltweit die Nr. 1

Im Gegensatz zur westlichen Welt, in der das Fahrrad häufig nur noch für Sport und Vergnügen benutzt wird, ist es in vielen weniger industrialisierten Ländern – insbesondere in Asien und dort vornehmlich in ländlichen Regionen – das Fortbewegungs- und Transportmittel schlechthin. Trotz zunehmender Motorisierung dürften auf den weltweit geschätzt über eine Milliarde Fahrrädern – das ist beinahe doppelt soviel wie registrierte Autos – die meisten Wege zurückgelegt werden (sieht man einmal vom Fußgängerverkehr ab). Beispielsweise waren in Indien 1994 ca. 3,5 Mio. Pkw, Jeeps und Taxis, 1,79 Mio. Lkw, 0,39 Mio. Busse, ca. 18 Mio. Motorräder und Motorroller, 2,9 Mio. sonstige Motorfahrzeuge (Dreiräder u.ä.) registriert – und daneben gab es über 100 Mio. Fahrräder (vgl. Ziegler). In den 80er-, aber auch in den 90er-Jahren entstand weltweit geradezu ein Boom, was sich auch in den Verkaufszahlen niederschlug. In China z. B. werden jährlich mehr Fahrräder abgesetzt als weltweit Autos verkauft werden. Und dabei liegen die Vorzüge auf der Hand: Die Herstellung ist vergleichsweise einfach, der Wartungsaufwand gering, nach der Anschaffung verursacht der Betrieb nahezu keine laufenden Kosten und die Anschaffung selbst ist auch in vielen Ländern mit sehr niedrigen Einkommen noch bezahlbar. Das Fahrrad ist drei bis vier Mal so schnell wie der Fußgängerverkehr, bei gegenüber diesem deutlich geringerem Energieverbrauch. Obendrein ist es auch auf Pfaden einsetzbar, beispielsweise im ländlichen Indien, wo nach Ziegler noch immer 54 % der Dörfer ohne Anschluss an das Straßennetz sind (und Indiens Bevölkerungsmehrheit lebt im Gegensatz zu vielen Ländern Südamerikas auf dem Land).

Weltweit gilt der private Pkw als Idealbild der grenzenlosen Mobilität

Allzeit verfügbare, ultimative und ubiquitäre Mobilität, gepaart mit individueller Lebensstilverwirklichung, verspricht jedoch der eigene Pkw. Diese Behauptung muss wohl weltweit als gültig erachtet

Tab. 1: Entwicklung des Pkw-Bestandes und Pro-Kopf-Einkommens in China, Indien und Indonesien von 1992 bis 1995 und Schätzungen für die Jahre 2000, 2010 u. 2020 (nach Schipper u. Marie-Lilliu bzw. Angaben der IEA)

		1992	1993	1994	1995	2000	2010	2020
China	Pro-Kopf-Einkommen (US\$)	2134	2407	2667	2897	3877	6944	12436
	Pkw-Bestand (in 1000)	1881	2296	2754	3239	7342	36507	176029
	Pkw/BIP	0,8	0,8	0,9	0,9	1,5	3,8	9,6
	Pkw/1000 Einw.	1,6	1,9	2,3	2,7	5,7	26,0	118,9
Indien	Pro-Kopf-Einkommen (US\$)	1084	1101	1138	1186	1375	1847	2483
	Pkw-Bestand (in 1.000)	3205	3330	3434	3634	4494	8863	18414
	Pkw/BIP	3,4	3,4	3,5	3,6	4,2	5,8	7,9
	Pkw/1000 Einw.	3,7	3,7	3,7	3,8	4,2	6,7	12,4
Indonesien	Pro-Kopf-Einkommen (US\$)	2877	3017	3191	3397	4440	7584	12955
	Pkw-Bestand (in 1.000)	1591	1700	1839	2022	3253	7756	17656
	Pkw/BIP	3,0	3,0	3,1	3,1	3,4	4,2	5,2
	Pkw/1000 Einw.	8,6	9,0	9,6	10,4	15,3	32,0	67,1

werden, denn sicher würden auch die Menschen Asiens, Afrikas und Südamerikas gerne den Auto-orientierten Lebensstil der westlichen Industrienationen übernehmen – sie können es sich eben wirtschaftlich (noch) nicht leisten. Wären die Länder der Dritten Welt jedoch nur annähernd so hoch motorisiert wie die wohlhabenden Industrienationen in Nordamerika, Europa und Japan, wären die klimatischen Verschiebungen aufgrund des CO₂-Ausstoßes (noch) fatal(er). Eine einfache Betrachtung und Extrapolation für die sich rasch entwickelnden Länder China, Indien und Indonesien (vgl. Tab. 1), in denen ca. 40 % der Weltbevölkerung leben, mag dies verdeutlichen: Von den ca. 500–600 Mio. Privatautos auf der Erde dürften gegenwärtig nach großzügigen Schätzungen ca. 15 Mio. in diesen drei Ländern unterwegs sein. In Ländern wie der Bundesrepublik Deutschland kommen auf ein Auto etwas weniger als zwei Einwohner, in den USA sogar deutlich weniger als zwei Einwohner (600 Pkw auf 1.000 Einwohner). Wenn wir dieses nun allein in diesen drei Staaten mit ihren ca. 2,5 Mrd. Menschen erreichen würden, zählten wir alleine dort 1,25 Mrd. Motorfahrzeuge mehr – und weltweit damit das Zweieinhalbfache. Ginge das Erdöl nicht vorher zur Neige, wir bräuchten uns hinsichtlich des Klimas keine Gedanken mehr zu machen, vermutlich würden wir dann nicht mehr leben.

Die Zahl der Autos wächst mit dem Wohlstand

Nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland oder den USA sind die Fahrleistungen bzw. der Pkw-Besitz und der Wohlstand, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP), voneinander abhängige Größen. Da diese enge Korrelation unabhängig vom jeweiligen gesellschaftlichen oder politischen System besteht und weltweit beobachtbar ist, dürfte die Behauptung, die Liebe zum Auto sei ein „urdeutsches“ oder zumindest amerikanisches Phänomen und entstünde als Folge einer mangelhaften politischen Steuerung, zu geringer Transportkosten im Straßenverkehr oder gar durch verführerische oder bisweilen aggressive Werbung, widerlegt sein. Z.B. hält die Motorisierung in den o.g. drei asiatischen Ländern (Tab. 1), wie auch in vielen anderen Ländern der Dritten Welt Schritt mit dem überaus schnellen Anstieg der Einkommen der Bevölkerung – d.h. vielmehr einiger Bevölkerungsteile. Diesen Sachverhalt verdeutlicht Abb. 1 für die Jahre 1970 bis 1995: Bemerkenswert ist das rasante Wachstum des Pkw-Bestandes in Südkorea (in 25 Jahren von ca. einem auf 100 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner), darüber hinaus die Tatsache, dass Indien, China und Indonesien, gemessen am Pkw-Bestand 1995 noch deutlich hinter dem Wert Japans von 1970 liegen. Obwohl der Fahrzeugbestand in Ländern wie China, Indien und Japan noch vergleichsweise gering ist, folgt die Automobilität der Entwicklung des BIP und damit dem Weg, den Länder wie Korea und Malaysia und einige Länder Südamerikas bereits eingeschlagen haben, dem

Weg den letztlich auch Europa und die USA, den die OECD-Staaten begangen haben, in denen heute mehr als 27 % der CO₂-Emissionen, bei noch steigender Tendenz, aus dem Verkehrssektor stammen (IEA 2000). Während wir uns in Deutschland Gedanken machen, wie wir die Verkehrsentwicklung (auch gemessen an den zurückgelegten Distanzen) vom Wirtschaftswachstum abkoppeln können (vgl. z.B. Baum u. Heibach 1997), konstatieren wir nach Schätzungen der Weltbank sogar eine 1,5–2mal schneller als das BIP wachsende Nachfrage nach Güter- und Personentransport in den meisten Entwicklungs- und Schwellenländern, der überwiegende Teil davon auf der Straße.

Nach wie vor kommt dem öffentlichen Verkehr eine zentrale Rolle zu

Mit dem Wohlstand steigen ebenfalls die zurückgelegten Distanzen. Da aber trotz des oben aufgezeigten Wachstums die Pkw-Verfügbarkeit und der Pkw-Bestand in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern jedoch absolut gesehen noch sehr gering ist, spielt der öffentliche Verkehr bei der Raumüberwindung eine beachtliche Rolle, gerade im Regional- und Fernverkehr. Als verkehrliche Lebensadern fungieren in Nepal wie beispielsweise auch in vielen anderen Ländern Südamerikas oder Afrikas für die Menschen, die sich diese Transportleistung leisten können, Überlandbusse in allen Landesteilen. Auch in Indien z.B. kommt diesem System eine große Bedeutung zu, doch noch mehr dem indischen Bahnsystem: mit einem Streckennetz, das die Erde am Äquator eineinhalb Mal umrunden würde, einem Netz, das das Land großflächig erschließt und als Rückgrat des indischen Transportsystems bezeichnet werden kann (vgl. Mundrey 2001). Während die DB AG Mühe hat, ihre Marktanteile am Fernverkehr zu behaupten, rüstet sich Indiens Bahn für die Bewältigung einer steigenden Bahnmobilität durch Aus- und

Neubaumaßnahmen, denn Bahnfahren ist damit, wie das Fahrrad im lokalen Verkehr, im Fern- und Regionalverkehr die Hauptverkehrsart. So wurden beispielsweise im Jahr 1998/99 mit 4,4 Mrd. Passagieren 1,4 % mehr Menschen befördert als noch im Jahr zuvor, und die Verkehrsleistung stieg sogar um 6,3 % und betrug über 400 Mrd. Personen-km (nach Mundrey 2001), auch dies ein Zeichen steigenden Wohlstandes.

Im Alltag steht ein ausgeklügeltes System öffentlicher Verkehrsdienstleistungen zur Verfügung

Kathmandu ist keine Megalopolis wie Mexico-City, Sao Paulo, Bombay, Jakarta, Kairo oder Istanbul. Doch wie in diesen Metropolen hat sich auch hier ein ausgeklügeltes System an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen entwickelt, das zumeist in Eigenwirtschaftlichkeit betrieben wird und als äußerst effizient angesehen werden kann. Dabei bestehen unterschiedliche Mobilitätsdienstleistungen nebeneinander und bedienen die unterschiedlichsten Bedürfnisse (und finanziellen Möglichkeiten) ihrer Nutzer: vom Auto-Taxi über Tempos bis zur Fahrradrikscha, im Linienverkehr vom Bus, auf einer Linie elektrisch mit Oberleitung betrieben, bis zu den Safas und einem Sammeltaxi-System, wie es in vielen anderen Städten auch zu beobachten ist (vgl. z.B. Kluge 2000 für Südafrika).

Und überhaupt die Rikschas – trotz eines harten Überlebenskampfes gegen die zunehmenden Restriktionen bis hin zu Verboten in vielen asiatischen Großstädten leisten die schätzungsweise vier Mio. betriebenen Rikschas in vielen Ländern Südasiens wie Indien, Nepal, China, Bangladesh, Vietnam oder Indonesien einen wichtigen Beitrag zum ökologisch vertretbaren und für viele Bevölkerungsteile finanzierbaren Personentransport (vgl. hierzu auch die Ausstellung „Rikscharikscha“ von W. Keller und T. Hoffmann). Doch ist die Stadtentwicklung Kathman-



Mit dem „Kamel“ durch Havanna

Das „Camello“, Marke Eigenbau, kann bis zu 300 Personen im Öffentlichen Personennahverkehr der kubanischen Hauptstadt befördern.

den nun an einen Wendepunkt angelangt, den andere Metropolen bereits hinter sich haben: Soziale und wirtschaftliche Probleme, Überbevölkerung und Umweltverschmutzung, insbesondere eine zunehmende Luftverschmutzung, begleitet und mitverursacht durch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, der auch für die zunehmende Zahl an Verkehrsstauungen verantwortlich ist. Notwendig wird ein rasches Handeln – erste Ansätze sind bereits sichtbar –, um die steigende Mobilitätsnachfrage verschiedener sozialer Schichten zu befriedigen und gleichzeitig die Umweltprobleme einzudämmen. Dies erfordert die Kunst, den rasch wachsenden Autoverkehr einzuschränken und das differenzierte Nahverkehrssystem zu erhalten, seine oft unzureichende Sicherheit zu verbessern und punktuell die Kapazitäten durch größere Transportgefäße zu erhöhen.

Zunehmende Mobilität als Voraussetzung und Folge steigenden Wohlstands

Zunehmende Mobilität weltweit ist das Resultat steigender Einkommen und Wirtschaftskraft. Andererseits stellt ein auf die individuellen und gesamtgesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnisse abgestimmtes Verkehrssystem wiederum eine grundlegende Notwendigkeit für die Wirtschaftsprozesse der Länder und deren sozio-ökonomischen Entwicklungschancen dar, weswegen einer möglichst funktionalen Gestaltung des Verkehrs und seiner Infrastruktur als Grundlage auch wirtschaftlicher Austauschprozesse eine sehr hohe Bedeutung zugemessen werden muss. Nicht zuletzt aus diesem Grunde zielen weltweite Entwicklungsprogramme auch auf den infrastrukturellen Ausbau zur Verbesserung der Mobilität und der zu ihrer Durchführung notwendigen Verkehrssysteme, und die öffentlichen Investitionen in den Verkehr beziffern sich im Allgemeinen nach Angaben der Weltbank zwischen 2 und 2,5 % des BIP, in Ländern, die eine überkommene Infrastruktur erneuern oder ausbauen auch bis zu 3,5 %.

Weltweit erwirtschaftet der Verkehrssektor im Schnitt 3–5 % des BIP und seine Beschäftigungswirkung ist mit 5–8 % Anteil an der Gesamtbeschäftigung (im formellen Sektor) bedeutend. So ist beispielsweise Indiens größter Arbeitgeber die indische Staatsbahn mit ca. 1,6 Mio. Beschäftigten (Ziengel).

Bleiben Zugangschancen zur Mobilität verwehrt, wird die Kluft zwischen Arm und Reich noch größer

Eine unzureichende Mobilität und mangelhafte Beförderungsbedingungen behindern die Produktivität, beschränken den Zugang zu Dienstleistungen wie Erziehung, Bildung und Gesundheitsversorgung und isolieren einen Großteil der Bevölkerung vom politischen und gesellschaftlichen Leben. Dies muss wohl weltweit gelten, aber eminent wird dieser Befund erst für eine Bevölkerungsmehrheit auf diesem Planeten in vielen weni-

ger entwickelten Ländern. Unter dem Strich hat ein großer Teil der gegenwärtigen Investitionen im Verkehrssektor in Entwicklungs- und Schwellenländern eine wachsende Kluft zwischen Arm und Reich zur Folge, während gleichzeitig Importe, Auslandsschulden und Umweltprobleme zunehmen.

Der motorisierte öffentliche und individuelle Transport ist vor dem Hintergrund der Klimaproblematik Gegenstand vieler Studien und Diskussionen unter Verkehrs- und Entwicklungsfachleuten. Er spielt gewiss eine wichtige Rolle für die Beförderung von Personen und Gütern in städtischen wie ländlichen Regionen, verbunden jedoch mit einer steigenden Nachfrage nach knappen Energie- und Kapitalressourcen in vielen Ländern (vgl. *Der Überblick* 4/2001) und wachsenden Umweltproblemen, die in den Megalopolen bereits deutlich zu Tage treten. Hinzu kommt der Aspekt, dass, selbst wenn neuartige und moderne Verkehrsmittel relativ kostenniedrig und effizient sind, sich viele Menschen diese dennoch nicht leisten können und alternative Wege finden müssen, sich und ihre Kinder fortzubewegen.

In der ganzen Welt träumen also die Menschen davon, ein Auto zu besitzen, sie sehnen sich nach Komfort, Geschwindigkeit, Privatheit und Annehmlichkeit. Eine Automobil-Gesellschaft zu werden, ist aber für den größten Teil der Menschheit unmöglich, zumindest in absehbarer Zukunft. Es gibt einfach nicht genug Erdöl, infrastrukturelle Voraussetzungen und Kapital – die Einfuhr von Erdöl verbraucht in vielen Ländern wertvolle Devisen. Eine automobilen Kultur verfehlt schlichtweg die Bedürfnisse vieler Menschen, und dies trotz dem unwiderlegbaren Faktum, dass Lebensstandard und Wohlstand doch in vielen Ländern steigen, legt man die auch in diesem Beitrag gewählten Größen wie BIP oder Pro-Kopf-Einkommen zugrunde. Doch diese Größen stellen in diesem Zusammenhang stumpfe Indikatoren dar, sind gelegentlich sogar kontraproduktiv, sagen sie doch als Durchschnittswerte wenig über die tatsächlichen Einkommensverhältnisse, über die wachsende Kluft, über das Wohlstandsgefälle zwischen Arm und Reich aus.

Verkehrsstrukturen spiegeln Machtstrukturen wider

Die Investitionen in die Verkehrsstrukturen spiegeln in vielen Ländern die Machtstrukturen wider. Sie dienen einer wirtschaftlich einflussreichen Minorität, den Eliten, nicht der Mehrheit der Bevölkerung. Die Transportprobleme der Bevölkerungsmehrheit kann dadurch kaum gelöst werden, vielmehr droht sozialer Unfrieden, können die Beförderungsprobleme nicht befriedigend gelöst werden (ein Umstand, der vielleicht in unserem Kulturkreis dazu führte, im Zusammenhang mit öffentlich bereitgestellten und hochgradig alimentierten Verkehrsmitteln, von der „Daseinsvorsorge“ im öffentlichen Verkehrssektor zu sprechen). Vielerorts, insbesondere in den Ballungszentren, zeigen sich die Planenden jedoch

unwillig bis desinteressiert, das Ziel zu erreichen, möglichst vielen Menschen einen Zugang zur Mobilität zu verschaffen. Mit einer weltweiten Verstädterung gehen nicht selten leere Kassen einher, und die knappen Mittel wurden und werden nicht selten in teure Prestigeprojekte gesteckt, wenn überhaupt etwas unternommen wurde, um der wachsenden Mobilitätsnachfrage gerecht zu werden. Als negatives Musterbeispiel ist hierbei sicherlich Bangkok zu erwähnen, wo die Verantwortlichen die Verkehrsprobleme jahrelang ignorierten und ihre Lösung verschleppten – mit heute fast irreversiblen Folgen, dem Kollaps infolge des Laissez-faire. Aber selbst das Eingreifen von Mexico-Citys Behörden, die seit 1989 den Pkw-besitzenden Einwohnern einen Tag pro Woche die Fahrt mit ihrem Fahrzeug untersagten, trägt nicht grundsätzlich zur Problembehebung in dieser Stadt bei. Nachhaltige Verkehrslösungen hängen somit auch von der Weitsicht lokaler, regionaler und nationaler Behörden ab, möglichst vielen Menschen das Gut „Mobilität“ zu ermöglichen.

Konsequenzen:

Die Mobilität weltweit boomt und ihre Steigerungsraten korrelieren mit Wohlstand und wirtschaftlichem Wachstum. Die Menschen reisen nicht nur weiter und benutzen immer verbreiteter den eigenen Pkw, sie legen auch häufiger Wege zurück. Vor allem Entwicklungs- und Schwellenländer stehen dabei vor einer regelrechten „Transportexplosion“ (vgl. *Metschies* 1990). Sie kann gemeistert werden, wie einige Wachstumsländer in Südost- und Ostasien gezeigt haben. Eine derartige Entwicklung ist jedoch, aufbauend auf einer Infrastruktur, die den motorisierten Individualverkehr bevorzugt, weder sozial noch ökologisch tragfähig und verantwortlich. Zu groß sind die sozialen und ökologischen lokalen, regionalen und globalen Implikationen. Notwendig werden demnach am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierte Verkehrssysteme und Verkehrskonzepte, die auch auf die Bedürfnisse der Menschen eingehen. Hierbei wird es notwendig werden,

- in der Stadt wie auf dem Lande das Transportsystem so zu stärken und möglichst effizient aufzubauen, dass wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand für möglichst große Bevölkerungsteile überhaupt erst möglich werden. Unter Beachtung vorhandener Strukturen beinhaltet dies auch die Förderung der Mobilität ärmerer Bevölkerungsteile. Dabei hat sich beispielsweise der Ansatz der Vergabe von Kleinkrediten zum Aufbau kleinerer Transportgewerbe, zum Erwerb von Karren, Lasttieren oder Fahrrädern bewährt. Überlegungen zur Verkehrsentwicklung und zum verkehrlichen Infrastrukturausbau sind mit Strategien der Armutsbekämpfung zu verbinden.
- besonders in den urbanen Zentren eine Balance zu schaffen zwischen der Befriedigung individueller und kollektiver Mobilität unter Einbezug nicht-motorisierter Verkehrsmittel.

Der Weg dorthin führt über den Ordnungsrahmen einer sozialen Marktwirtschaft im Verkehrswesen, die prinzipiell auf einer Selbstfinanzierung des Sektors aufbaut, aber auch soziale Korrekturen erlaubt und erfordert. Dies hat sich im Großen und Ganzen auch in vielen Industriestaaten bewährt.

- möglichst *frühzeitig* die Weichen zu stellen.
Erforderlich wird ein aktives integriertes, d.h. insbesondere an der Stadtentwicklung orientiertes Verkehrsmanagement, was freilich durch die immensen Probleme einer raschen Verstädterung und knapper Finanzmittel in vielen Ländern des Südens erschwert wird. Dennoch bestehen Chancen, die durch ungeplante Industrialisierung entstehenden Probleme durch an die sozioökonomische Situation der Länder angepasste Infrastrukturausbau- und erweiterungsmaßnahmen rechtzeitig abzuwenden. Andernfalls drohen Lebensqualitätseinbußen in den Städten auf längere Zeit, denn Fehlentwicklungen lassen sich im Nachhinein nur schwer korrigieren.
- insbesondere in ländlichen Regionen grundsätzlich motorisierte *und* nicht-motorisierte Mobilitätsmöglichkeiten zu erhalten oder überhaupt erst zu schaffen.
Damit kann das Ziel konkretisiert werden, räumliche Disparitäten abzubauen und die Lebensbedingungen an sog. peripheren Standorten zu verbessern (vgl. Gannon et al. 2001, 20ff) – nicht zuletzt um dadurch einer verstärkten Wanderungsbewegung in die Ballungszentren entgegen zu wirken. Hiermit geht die Schaffung von verkehrsreduzierenden Raumstrukturen und Angeboten (Bildung, Gesundheitswesen, Arbeitsplätze, Versorgungsangebote) einher.
- finanzielle Defizite im öffentlichen Verkehrssektor zu reduzieren, um die knapper werdenden finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen und dadurch die öffentlichen Haushalte zu entlasten.
Voraussetzungen hierfür sind Effizienzsteigerungen und Abbau vorhandener Missmanagements in vielen Regionen

und Ländern, wie beispielsweise bis vor kurzem noch in Zambia, wo das Defizit im Verkehrssektor 12 % der staatlichen Währungseinnahmen verschlang (Weltbank 2002).

- vor allem in den Städten die wachsenden Umweltprobleme durch Staus, Lärm- und Schadstoffemissionen durch eine breite Palette möglicher Maßnahmen und Ansatzmöglichkeiten zu reduzieren.
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen, um die Zahl von über 500.000 getöteten Unfallopfern aus dem Straßenverkehr, davon über 70 % Fußgänger, zu verringern.

Die Rückkehr aus Nepal nach Deutschland lässt Gemeinsamkeiten und Unterschiede sichtbar werden

Ohne Verspätung erreicht die S-Bahn vom Flughafen den Hauptbahnhof und die letzte Etappe des „interkulturellen“ Weges nach Hause kann recht komfortabel und schnell bewältigt werden. Die Unterschiede zwischen Nepal und der Bundesrepublik könnten kaum größer sein, doch gibt es auch Gemeinsamkeiten: Beispielsweise wird einmal mehr deutlich, dass Mobilität und Verkehr weltweit kein Selbstzweck sind, sondern vielmehr eine dienende Funktion ausüben und mit der gesellschaftlichen Entwicklung eng verbunden sind. *Prinzipielle* Parallelen bestehen auch in der Dringlichkeit zur Ursachen- und Problemlösung anschwellender Stadtverkehre vor dem Hintergrund der Aufgabenteilung zwischen öffentlichem bzw. kollektivem und individuell-motorisiertem Verkehr, wenngleich natürlich die unterschiedlichen jeweils zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen andere Mittel zur Problemlösung erlauben. Darüber hinaus scheint jedoch bei Lichte besehen – der Wettlauf zwischen organisiertem (im Sinne von unregelmäßigem) Wachstum und geordneter Planung der Verdichtungsräume in unserer hoch-industrialisierten Gesellschaft zugunsten einer geregelten Stadt- und Verkehrsplanung entschieden worden zu sein, in vielen Ländern des Südens hingegen wurde die geregelte Planung von der Dimension der Probleme und ihrer zeitlichen Ent-

wicklung regelrecht überrollt. Noch gravierendere Unterschiede werden aber in der *wertenden* Bedeutung und gesellschaftlichen Einordnung von Mobilität allzu offensichtlich: Subsumiert die industrielle und postindustrielle Gesellschaft das „Gut Mobilität“ gerne unter dem Begriff „Lebensqualität“, einem Begriff der frühen 70er-Jahre, als die wohlhabende Welt begann, über die „Folgen des Wachstums“ zu diskutieren, hat Mobilität für die Bevölkerung in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern aufgrund dortiger Fehlentwicklungen einen ganz anderen Stellenwert: Mobilität heißt dann schlichtweg Sicherung der Grundbedürfnisse.

Literaturverzeichnis

- Baum, H. u. Heibach, M. (1997): Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung. Deutsches Verkehrsforum, Bonn, 164 S. Der Überblick, H. 3/1990. Zeitschrift für ökumenische Begegnung und internationale Zusammenarbeit. Hamburg. Themenschwerpunkt: Mobilität und Verkehr in der Dritten Welt. Der Überblick, H. 4/2001. Zeitschrift für ökumenische Begegnung und internationale Zusammenarbeit. Hamburg. Themenschwerpunkt: Vorbild Norden – Energie und (Fehl-)Entwicklung.
- International Energy Agency (IEA, Hrsg.) (2001): The Road from Kyoto. Current CO₂ and Transport Policies in the IEA.
- Gannon, C., Gwilliam, K., Liu, Z. u. Malmberg Calvo, C. (2001): Transport: Infrastructure and Services. www.worldbank.org/transport/ : Transport Economics & Sector Policy.
- Keller, W. u. Hoffmann, T. (2002): Rikscha-Rikscha. Ausstellung in Würzburg, Bochum und Bonn. In Zusammenarbeit mit dem Asienhaus Essen, s. auch <http://www.asienhaus.de/rikscha/>
- Kluge, B. (2000): Verkehrssysteme anderer Art? – Minibustaxis in Südafrika. In: Internationales Verkehrswesen, H. 3, S. 105.
- Lapierre, D. (1985): The City of Joy / dt.: Die Stadt der Freude. Roman.
- Maurer, J. (Hrsg.) (2000): Mobilität ohne Grenzen? Vision: Abschied vom globalen Stau. Buchreihe EXPO 2000, Bd. 10, Campus, 256 S.
- Metschies, G. (1990): Die Karre aus dem Dreck ziehen – Irrwege und Lösungswege für die Transportexplosion in der Dritten Welt. In: der Überblick, H. 3, S. 11–15.
- Mundrey, J. S. (2001): Indiens Staatsbahnen – die Lebensadern des Landes. In: Internationales Verkehrswesen, H. 11, S. 556–558.
- Schipper, L., Marie-Lilliu, C. u. Lewis-Davies, G. (o.J.): Rapid Motorisation in the Largest Countries in Asia: Implication for Oil, Carbon Dioxide and Transportation. International Energy Agency, <http://www.iea.org>
- Tüting, L. (2000): Nepal. Marco Polo, 128 S.
- Worldbank (o.J.): Transport Sector Overview. <http://www.worldbank.org/transport/>
- Ziengel, W.-P. (o.J.): Indien-Wirtschaft. Südasiens-Institut der Univ. Heidelberg, www.sai.uni-heidelberg.de/intweb/zingel/india-w.htm#Verkehr. Zugl. in: Münzinger-Archiv.

Die Zeitschrift „Der Bürger im Staat“ wird herausgegeben von der LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG Baden-Württemberg. Direktor der Landeszentrale: Siegfried Schiele

Schriftleiter: Prof. Dr. Hans-Georg Wehling, Staffenbergstraße 38, 70184 Stuttgart, Telefax (07 11) 16 40 99-77.

Herstellung: Schwabenverlag media gmbh, Senefelderstraße 12, 73760 Ostfildern (Ruit), Telefon (07 11) 44 06-0, Telefax (07 11) 44 23 49

Vertrieb: Verlagsgesellschaft W. E. Weinmann mbH, Postfach 12 07, 70773 Filderstadt, Telefon (07 11) 7 00 15 30, Telefax (07 11) 7 00 15 30.

Preis der Einzelnummer: € 3,33, Jahresabonnement € 12,80 Abbuchung.

Die namentlich gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Haftung.

Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier und elektronischen Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung der Redaktion.

Vom Automobilhersteller zum Mobilitätsanbieter

Mobilitätsdienstleistungen und ihre Umsetzung in der Automobilwirtschaft

Von Willi Diez und Stefan Reindl



Prof. Dr. Willi Diez ist Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft e.V. an der Fachhochschule Nürtingen in Geislingen.



Stefan Reindl ist Projektleiter dort.

Mobilität im Alltag scheint heute weitgehend mit Automobilität gleichgesetzt zu werden. Und Autohäuser gelten als Verkaufsstellen für Autos. Die Produktpalette von Herstellern und Verkäufern hat sich längst beträchtlich erweitert: zu Finanzierungsinstituten. Der Umfang der Dienstleistungen erweitert sich ständig, geht im Bereich der Nutzfahrzeuge gelegentlich schon hin zum Management ganzer Flotten. Noch weit scheint der Weg zum Angebot von Mobilität, mit der Vernetzung aller Verkehrsträger wie Auto, Bahn und Flugzeug. Die Richtung ist klar, es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis aus den Autohäusern Fachmärkte für Mobilität geworden sind. Red.

Pkw-Nutzung ziemlich resistent gegenüber politischen Eingriffen

Wie zahlreiche Untersuchungen belegen, erweist sich die Pkw-Nutzung insgesamt als relativ robust gegen politische Eingriffe in die Verkehrsmittelwahl. Nur durch eine sehr massive Verteuerung und Behinderung der individuellen Mobilität, wie z.B. eine Verdoppelung der Kraftstoffpreise und weitgehende Parkraumregulierungen, ließen sich nachhaltige Effekte erreichen, die allerdings auch nur ausreichen würden, das Niveau des Pkw-Verkehrs in etwa auf dem heutigen Stand zu begrenzen (vgl. DIW 1990). Was die Entwicklungen des Automobilmarktes insgesamt anbelangt, ist davon auszugehen, dass sich die bereits in den letzten Jahren erkennbaren kaufrelevanten Trends für Automobile nicht nur fortsetzen, sondern möglicherweise sogar noch beschleunigen werden.¹

Vor diesem Hintergrund hat die Deutsche Shell in ihrer Motorisierungs-Prognose zwei Szenarien zur künftigen Entwicklung des Bestandes und der Neuzulassungen von Pkw und Kombi bis zum Jahr 2020 entwickelt.² Der Prognose zufolge wird bis zum Jahr 2010 ein Anstieg des Pkw-Bestandes von gegenwärtig rund 42,8 Mio. Fahrzeugen auf 47,4 Mio. bis 49,0 Mio. Pkw und Kombi erwartet. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum zwischen rund 0,4 und 1,1 Prozent. Für den Zeitraum von 2011 bis 2020 weist die Studie hingegen nur noch jährliche Wachstumsraten zwischen -0,1 Prozent und 1,0 Prozent für den Bestand aus (vgl. Shell 2001, S. 38 ff.).

Entgegen der Voraussagen zu den Entwicklungslinien im Absatzmarkt für Automobile geht eine Vielzahl von Prognosen zum Mobilitätsverhalten davon aus, dass die Personenverkehrsleistungen in Zukunft weiter ansteigen werden. So sagte beispielsweise das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) bereits 1992 einen Anstieg der Personenverkehrsleistungen um 22,5 Prozent bis zum Jahr 2010 voraus (vgl. DIW 1994). Auch neuere Prognosen und Einschätzungen bestätigen diese Tendenzen (vgl. Canzler 2002, S. 65). Besonders hohe Zuwächse werden im Urlaubs- und Freizeitverkehr erwartet. Demgegenüber wird der Berufs- und Ausbildungsverkehr nur unterdurchschnittlich wachsen (vgl. Diez 2001, S. 105).

Eine Neuausrichtung der Angebotsstrukturen durch Mobilitätsdienstleistungen

Für die Automobilwirtschaft könnte die Neuausrichtung der Angebotsstrukturen durch Mobilitätsdienstleistungen sowohl

einen Beitrag zur Beschäftigungssicherung als auch zu den Innovationszielen der Automobilbranche leisten. Zudem würde man den langfristigen Trends im Kundenverhalten wie der Ökologieorientierung, dem Wunsch nach Flexibilisierung und Multioptionalität sowie gleichzeitig der zunehmenden Preis- und Kostensensibilität gerecht (vgl. hierzu Becker 1998, S. 756f.; Belz 1996; Diez 2001, S. 109ff.). Die mobilitätsaffinen Dienstleistungen im Automobilbereich orientieren sich heute sehr stark am traditionellen Leistungsspektrum der Automobilbranche. So können grundsätzlich neben mobilitätsschaffenden und mobilitätssichernden Dienstleistungen (vgl. Rennert 1993, S. 111) auch mobilitätsweiternde Dienstleistungen unterschieden werden (Abbildung 1).

In Abhängigkeit von der Erwartungshaltung der Automobilkunden sollte beim Dienstleistungsspektrum darüber hinaus zwischen Muss-, Soll- und Kann-Dienstleistungen differenziert werden (vgl. Diez 2001, S. 183 ff.). Bei den gegenwärtig von den Akteuren der automobilen Wertschöpfungskette angebotenen Mobilitätsdienstleistungen handelt es sich überwiegend um Muss- und Soll-Dienstleistungen.

Das Car-Sharing-Konzept konnte sich bis jetzt nicht recht durchsetzen

Zu den mobilitätsschaffenden Muss-Dienstleistungen zählen heute insbesondere die Kaufberatung mit Probefahrten sowie die Automobilvermietung im Schadens- und Reparaturfall – das so genannte Ersatzwagengeschäft des Automobilhandels. Zusammen mit dem traditionellen Autovermietgeschäft, das heute im Besonderen durch die vier großen Anbieter – Avis, Europcar, Hertz und Sixt – wahrgenommen wird, könnte eine Brücke zu den mobilitätsweiternden Dienstleistungen geschlagen werden (vgl. Frick/Reindl 2001, S. 333). Das Autovermietgeschäft wird vor diesem Hintergrund an späterer Stelle näher beleuchtet. Das Car-Sharing-Konzept konnte sich im Rahmen der Soll-Dienstleistungen nach einer anfänglichen Euphorie zu Beginn der 90er Jahre bislang in der Automobilbranche nicht durchsetzen (vgl. Diez/Reindl 2001: 18ff. und Canzler et al. 2001, S. 62ff.).³ Fahrschulen sind heute ebenfalls nur sehr sporadisch und überwiegend durch die Verpachtung von Räumen an externe Akteure an einzelnen Autohaus-Stützpunkten integriert (vgl. Diez/Reindl 1998, S. 238 ff.). Im Hinblick auf das Fahrzeugrecycling müssen insbesondere die gesamtwirtschaftlichen

Abb. 1: „Automobile“ Dienstleistungen im Überblick

Mobilitätsdienstleistungen		
mobilitätsschaffend	mobilitätssichernd	mobilitätserweiternd
• Kaufberatung u. Probefahrten • Finanzierung u. Leasing • Kfz-Versicherung • Fahrzeugvermietung • Car Sharing • Fahrschule • Fahrzeugrücknahme (Recycling) • Umtauschrechte • Buy Back	• Garantie / Kulanz / Mobilitätsgarantie • Technischer Service, mit – Beratung am Fahrzeug – Hol- und Bring-Service – Ersatzwagen – Express-Service – 24-Stunden-Dienst – mobiler Wartungs-service • Full-Service-Leasing • Fuhrpark-/Flotten-Management	• Intermoduläre Mobilitätskonzepte (Mobility Card) • Pool Leasing • Fahrzeugvermietung • Reisebüro • Kundenclub

Quelle: Modifizierte Darstellung in Anlehnung an Diez 2001, S. 183

Auswirkung der gesetzlichen Neuregelung der *Altautoverordnung* vom 1. Juli 2002 erst noch abgewartet werden (vgl. ZDK 2002, S. 26).⁴ Ein besonderes Augenmerk legen die Akteure der Automobilwirtschaft allerdings inzwischen auf die *Finanzdienstleistungen* wie Leasing, Finanzierung und Versicherung. Diesem Dienstleistungsspektrum ist daher ein eigener Abschnitt gewidmet.

Neben den mobilitätssichernden Dienstleistungen haben vor allem die mobilitätserweiternden eine Zukunftsperspektive

Der *technische Service* in Form von *Wartungs- und Reparaturarbeiten* sowie die *Gewährleistungs- und Kulanzabwicklung* bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sind heute die wesentlichen mobilitätssichernden Muss-Dienstleistungen der Automobilbranche (vgl. Diez 2001, S. 194 ff.). Daneben hat sich die „Mobilitätsgarantie“ als Bindeglied zwischen Muss- und Soll-Dienstleistungen etabliert. Diese Dienstleistung soll- und dabei könnte der Begriff etwas missverständlich aufgefasst werden – die Automobilität des Kunden in der Regel durch einen Ersatzwagen bei außerplanmäßigen Reparaturen außerhalb der Wartungsintervalle gewährleisten.⁵ Das *Full-Service-Leasing* konnte sich davon abgesehen als Angebotserweiterung des Finanzdienstleistungsbereichs hauptsächlich bei Nutzfahrzeugen durchsetzen. Es schließt neben dem Fahrzeug auch dessen Wartungs- und Reparaturarbeiten in die Leasing-Rate ein. Im Flotten- bzw. Fuhrparkmanagement schließlich sehen die Hersteller und Importeure ein großes und zukunftsweisendes Marktpotenzial, wenngleich der Markt in Deutschland im internationalen Vergleich noch verhältnismäßig unterentwickelt ist (vgl. Finsterwalder-Reinecke 1999, S. 4). Dieser Angebotsvariante, die auf Elementen des

Full-Service-Leasings aufsetzt, ist ein eigener Abschnitt gewidmet.

Die mobilitätserweiternden Dienstleistungen stellen heute nahezu ausschließlich Soll- und Kann-Leistungen in der Automobilbranche dar (vgl. Diez 2001, S. 183ff.). *Kundenclubs* werden dabei durch Hersteller- und Importeure vor allem zur Intensivierung der Kundenbindung eingesetzt. Sie spielen allerdings bei der Wertschöpfung im Sinne eines Profit-Centers in der Regel eine eher untergeordnete Rolle. Die Einrichtung von *Reisebüros* sowie die Etablierung von entsprechenden Angeboten durch die Automobilbranche konnte sich bislang kaum durchsetzen (vgl. Diez/Reindl 1998, S. 238ff.). Ebenso kam das *Pool-Leasing* in der Regel nicht über die Projektphase hinaus. Dabei stellt Pool-Leasing ein intramodales Mobilitätssystem dar, das flexible Zugriffsrechte auf einen typ- und/oder markenspezifisch differenzierten Fahrzeug-Pool ermöglichen kann (vgl. Diez 1991). Dadurch könnte den Kundenbedürfnissen – nämlich einer am jeweiligen Einsatzzweck orientierten Fahrzeugwahl – in geeigneter Form nachgekommen werden. Basierend auf dem Pool-Leasing-Ansatz könnte ein weiterer Schritt zu intermodalen Angeboten führen. Derartige Mobilitätsangebote müssten das Automobil mit anderen Verkehrsträgern des öffentlichen Verkehrs vernetzen. Wegen des hohen Innovationsgrades beschäftigt sich ein eigenes Kapitel mit den Chancen zur Umsetzung derartiger Angebotsformen durch die Akteure der Automobilbranche.

Händler-eigene Vermietungen von Ersatzwagen

Über die traditionellen Kerngeschäftsfelder – wie Neu- und Gebrauchtwagenverkauf sowie Teile- und Kundendienstbereich – hinaus konnte sich als Produkt-

Support vor allem die Autovermietung im Angebotsspektrum der automobilwirtschaftlichen Akteure etablieren. Unter *Automobilvermietung* versteht man die befristete entgeltliche Überlassung eines Fahrzeuges zur Nutzung durch einen Mieter (vgl. Diez 2001, S. 207). Zu unterscheiden ist in diesem Zusammenhang vor allem

- das Ersatzwagengeschäft sowie
- das traditionelle Vermietgeschäft für die private und geschäftliche Nutzung.

Der erstgenannte Bereich des *Ersatzwagengeschäfts* wird durch in der Regel von fabrikatsgebundenen Autohäusern in Kooperation mit den händler-eigenen Vermietfirmen wahrgenommen. Mittlerweile sind beispielsweise mehr als 2040 VW/Audi-Partner, mehr als 220 Seat-Händler und ungefähr 190 Skoda-Vertragspartner mit über 15 000 Mietwagen als Lizenzpartner der 1992 gegründeten Vermietgesellschaft *Euromobil* angeschlossen. Zudem besitzen etwa 1500 Opel-Vertragspartner mit rund 18 500 Vermietfahrzeugen eine Lizenz von *Opel-rent*. Die Marken-händler und Werkstätten der Marke Ford sind mit etwa 4000 Fahrzeugen an 340 Stationen im Rahmen eines Lizenzvertrages mit der Fa. *Ford-Motor-rent* tätig (vgl. Diez/Reindl 2001, S. 18). *Ersatzwagen* werden den Automobilkunden bei Unfallinstandsetzungen, Reparaturen, Kulanz- und Garantiarbeiten entgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Umsatzstruktur der händler-eigenen Autovermietungen unterscheidet sich daher erheblich von der Situation bei den reinen Autovermietern. Rund 30 % des Umsatzes stammen aus dem Ersatzwagengeschäft bei Wartungs- und Reparaturarbeiten (vgl. BAV 2001) – ein Segment, das die traditionellen Autovermieter nicht explizit bedient hatten. Mehr als ein weiteres Drittel des Umsatzvolumens der fabrikatsgebundenen Vermietungen stammt aus dem Unfallersatzwagengeschäft. Vor allem die kleineren, lokalen Autovermieter mussten unter diesem Umstand leiden. Hinzu kam der Druck der „Großen Vier“ (*Sixt/Budget, Herz, Avis und Europcar*), der die Zahl derer in der nahen Vergangenheit stark rückläufig werden ließ. In den Marktsegmenten der Geschäftsreise und der Touristik sind die Autohäuser als Autovermieter aber kaum oder gar nicht vertreten. Bei der Analyse von Daten des *Bundesverbandes der Automobilvermieter (BAV)* fällt zudem auf, dass die Anteile des fabrikatsgebundenen bzw. händler-eigenen Vermietgeschäftes nicht enthalten sind, da die Automobilvermietung im Autohaus in der Regel nicht als hauptsächlicher Betriebszweck bzw. als vordergründige „Haupterinnahmequelle“ ausgewiesen wird (vgl. Frick, S. u.a. 1998, S. 27). Wenn auch derzeit keine aussagekräftigen Daten vorliegen, so dürfte – nach Analyse von Aussagen der Verantwortlichen bei den Lizenzgebern – dieser Anteil am Gesamtumsatz der Vermietbranche nicht unbedeutend sein (vgl. Diez/Reindl 2001, S. 19).⁶ Den angegebenen Umsatzvolumina des BAV steht demnach ein Wachstum der händler-eigenen, fabrikatsgebundenen Autovermietungen gegenüber. Die Einschätzung stagnierender bzw. nur

gering wachsender Umsätze in der Autovermietbranche dürfte also – schon allein aufgrund der lückenhaften Statistik – unvollständig sein.

Außer Sixt sind die reinen Autovermieter Töchter der Automobilhersteller

Vermietungen über das Ersatzwagengeschäft hinaus sind im Automobilhandel heute eher noch eine Seltenheit, da entsprechende Marketingstrategien entweder noch nicht entwickelt wurden oder vorhandene kaum konsequent verfolgt werden.

Als systemimmanente Schwäche des Automobilhandels im Vermietgeschäft hat sich dabei vor allem das Fehlen der „One-way-Mieten“ herausgestellt. Diesem Markt haben sich heute die großen Autovermietgesellschaften wie *Sixt/Budget*, *Hertz*, *Avis* und *Europcar* angenommen. Mit einem Anteil von rund 64 % des Branchenumsatzes beherrschen die großen Vier das reine Autovermietgeschäft in Deutschland (vgl. BAV 2002). Auf den ersten Blick könnte man vor dem Hintergrund des hohen Anteils zu dem Schluss kommen, dass das Vermietgeschäft durch branchenfremde Akteure dominiert wird.⁷ Dieser Eindruck täuscht, denn lediglich *Sixt* ist heute noch ein wirtschaftlich rechtlich unabhängiger Anbieter. Der Global Player *Europcar* ist beispielsweise mit seinen 2400 Stationen in Europa – allein in Deutschland sind es 450 – und 140 000 Fahrzeugen seit November 1999 eine 100-Prozent-Tochter von Volkswagen. *Hertz* wird ebenfalls zu 100 Prozent von einem Automobilhersteller „beherrscht“, nämlich von Ford. Darüber hinaus hält General Motors eine Beteiligung an *AVIS*. Zusammen genommen decken die Tochterunternehmen der Automobilhersteller den Markt für Autovermietungen zu 40 % ab.

Finanzdienstleistungen: gegenwärtig werden 38 % aller Neuwagen mit Finanzierungs- und Leasingverträgen verkauft

Die wichtigsten Arten automobilwirtschaftlicher Finanzdienstleistungen sind die Finanzierung, das Leasing sowie

die Versicherung von Fahrzeugen. Die Bedeutung dieser Leistungen hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. So wurden im Jahr 2000 allein durch die 13 Mitgliedsinstitute des Arbeitskreises der Banken und Leasinggesellschaften der Automobilwirtschaft rund 38 Prozent aller neu zugelassenen Fahrzeuge mit Finanzierungs- und Leasingverträgen verkauft (vgl. *Finsterwalder-Reinecke* 2002a, S. 20). Hinzu kommen Abschlüsse der branchennahen und -fremden Kreditinstitute sowie der Gebrauchtwagenmarkt.⁸ Der Anteil der Automobilwirtschaft bei der *Kraftfahrzeugversicherung* liegt bei rund 18,6 Prozent aller Neuwagen und 17,3 Prozent aller Gebrauchtwagen (GDV 2001). Das Absatzpotenzial des automobilwirtschaftlichen Vertriebskanals im Versicherungsgeschäft wird auf eine Penetrationsrate von insgesamt 33 Prozent aller Fahrzeugverkäufe eingeschätzt (vgl. *Finsterwalder-Reinecke* 2002b, S. 26). Eine Marke, die bereits für das Jahr 2007 erwartet wird.

Mit dem Angebot von Finanzierungs- und Leasingangeboten verfolgen die Automobilhersteller im wesentlichen *drei Ziele* die in den folgenden drei Funktionen deutlich werden (vgl. *Diez* 2001, S. 188f.; *Diez/Bracht* 1994, S. 250ff.; *Kiefer* 2001, S. 288ff.; *Kolb* 1990, S. 44ff.; *Schantz/Grzimek* 1995, S. 315 ff.):

- mit Finanzierung und Leasing sollen mögliche Kaufhemmnisse überwunden werden (*Absatzförderungsfunktion*),
- mit dem Leasing kann eine zusätzliche Kundenbindung geschaffen werden, da der Kunde bei Vertragsende sein Fahrzeug in der Regel zurückgibt (*Kundenbindungsfunktion*) und
- schließlich stellen Finanzierung und Leasing mittlerweile nicht unerhebliche eigenständige Ertragsquellen dar (*Gewinnerzielungsfunktion*).

Die *Absatzförderungsfunktion* ist insbesondere in konjunkturschwachen Zeiten oder für Fahrzeuge mit einer – aus welchen Gründen auch immer – mangelnden Marktakzeptanz von Bedeutung. Finanzierung und Leasing stellen insofern gute Instrumente zur Absatzförderung dar, da mit günstigen Finanzierungs- und Leasingkonditionen das tatsächliche Ausmaß von Preisnachlässen gegenüber dem Kunden verschleiert werden kann. Auf diese

Weise können temporäre Kaufanreize geschaffen werden, ohne dass die langfristige Preispositionierung im Markt aufgegeben werden muss.

Die *Kundenbindungsfunktion* wird daraus deutlich, dass aufgrund des Leasingvertrages der Zeitpunkt des Ersatzbedarfes genau vorhersehbar ist und der Kunde rechtzeitig auf einen Folgekauf oder ein neues Leasingangebot angesprochen werden kann. Außerdem ist der Leasingnehmer während der Vertragslaufzeit verpflichtet, seinen Kundendienst in einer Vertragswerkstatt des Herstellers durchzuführen. Daraus ergeben sich für das Werkstatt- und Teilegeschäft positive Rückwirkungen.

Die Vorteile der Herstellerbanken

Aufgrund des Trends zum *Downstream-Management* – also der Ausschöpfung der Produktion nachgelagerter Wertschöpfungsoptionen – in der Automobilwirtschaft wird schließlich die *Gewinnerzielungsfunktion* immer bedeutender. Wegen der relativ niedrigen Refinanzierungskosten und fehlender Kosten für die Führung eines Filialnetzes, können Herstellerbanken im Vergleich zu den Universalbanken attraktive Konditionen anbieten und gleichzeitig noch interessante Margen realisieren. Angesichts sinkender Bruttoerträge im Kerngeschäft werden daher Finanzdienstleistungen für die Automobilhersteller immer wichtiger.

Betrachtet man die jeweilige Wettbewerbsposition der verschiedenen Anbieter im Finanzdienstleistungsmarkt, so lässt sich zunächst festzustellen, dass die besondere Stärke der herstellergebundenen Banken darin besteht, dass sie über ihre Handelsorganisationen über einen *kundennahen Absatzweg* verfügen. Allerdings sind die Händler nicht gezwungen, die Finanzdienstleistungsprodukte ihrer Hersteller zu vertreiben, sondern können auch mit anderen Finanzdienstleistungsanbietern zusammenarbeiten. Gleichwohl entscheiden sich viele Händler für eine Zusammenarbeit mit ihrem Hersteller, da sie letztlich ein gemeinsames Marktinteresse mit dem Hersteller verbindet und eine Zusammenarbeit mit der Herstellerbank über die Absatzfinanzierung hinaus Vorteile bringen kann (z.B.



Der Start in die automobilen Gesellschaft

fand in Baden-Württemberg statt, als Berta Benz 1886 die Erfindung ihres Mannes testete. Im Jahr davor fuhr das erste Motorrad in Cannstatt, mit dem Motor von Gottlieb Daimler.

Foto: Archiv DaimlerChrysler AG

bei der Einkaufs- und Investitionsfinanzierung). Ein weiterer Vorteil der herstellereigenen Banken besteht darin, dass der jeweilige Vertragshändler beim Kauf eines Neuwagens in der Regel den Erstkontakt mit dem Kunden hat, so dass er Kaufinteressenten schon im Beratungsgespräch einen Finanzierungsangebot unterbreiten kann. Außerdem verfügen die herstellereigenen Banken gemeinsam mit den Händlern über ein hohes Know-how im Fahrzeuggeschäft, was insbesondere bei der Weitervermarktung von Leasingrückläufern von Bedeutung ist (vgl. *Diez* 2001, S. 190). Die großen Herstellerbanken wie *VW Financial Services* und die *DaimlerChrysler Bank AG* haben vor diesem Hintergrund ihr Leistungsspektrum über den *Product Support* hinaus bereits erweitert. Neben Finanzierung und Leasing werden mittlerweile auch traditionelle Bankdienstleistungen für Privat- und Firmenkunden angeboten. Die nebenstehende *Abbildung 2* zeigt exemplarisch das Angebotsspektrum der *Daimler Chrysler Bank*.

Verstärkt versuchen die Hersteller auch Versicherungen zu penetrieren

Verstärkt versuchen die Automobilhersteller auch Versicherungsdienstleistungen anzubieten. Dies geschieht nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass man dadurch dem Wunsch der Automobilkunden nach einem umfassenden Dienstleistungsangebot rund um das Fahrzeug nachkommen möchte. Ziel ist neben einer Ertragsoptimierung ebenso eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die Vertiefung der Kundenbindung an die Automobilmarke (vgl. *Kiefer* 2001, S. 294). Entscheidend für den Abschluss einer Kraftfahrzeugversicherung sind aber mittlerweile Preise und Konditionen (vgl. *Berger* 2002).⁹ Erst auf den dahinter liegenden Rängen werden durch die Automobilkunden weitere Argumente Convenience-, Vertrauens- und Kompetenzaspekte genannt. Nach Einschätzung der Analysten von *Roland Berger* lägen gerade aber die Stärken der fabrikatsgebundenen Versicherer im Marketing. Die Autobanken wären am ehesten in der Lage, die Konditionen- und Preisgestaltung im Hinblick auf das Produkt Automobil entsprechend darzustellen (vgl. *Finsterwalder-Reinecke* 2002c, S. 46). Der *Roland-Berger-Studie* zufolge hätten darüber hinaus die Fabrikatsversicherungen eine besonders hohe Akzeptanz bei den Automobilkunden.

Das Flotten- und Fuhrparkmanagement in Deutschland: immer noch wenig verbreitet

Unter Flottenmanagement – in einer Vielzahl von Publikationen auch Fuhrparkmanagement genannt – ist die systematische Konzeptionierung und Steuerung eines Fuhrparks zu verstehen (vgl. *Klaus* 1997, S. 320). Es umfasst sowohl die Organisation als auch das Betreiben eines Fuhrparks, einschließlich des täglichen Einsatzes. Die Aufgabenfelder des Fuhrparkmanagements sind in der *Abbildung 3* zusammenfassend dargestellt. Der Umfang

Abb. 2: Fallbeispiel zu Finanzdienstleistungen: DaimlerChrysler Bank AG

Die DaimlerChrysler Bank AG ist das Finanzdienstleistungsunternehmen von DaimlerChrysler Services in Deutschland. Zielgruppen sind sowohl Privatkunden als auch Firmenkunden. Das Angebot umfasst Finanzierung, Leasing, Versicherungen, Flottenmanagement und Geldanlagen. Das Leistungsspektrum lässt sich wie folgt skizzieren:

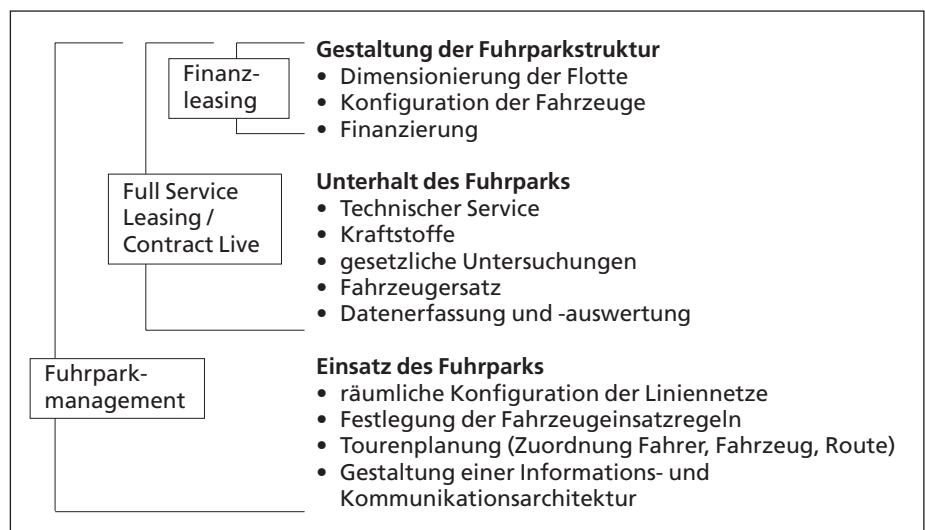
- 1. Fahrzeugfinanzierung: DaimlerChrysler Services Kredit**
 - Finanzierung für Privatkunden (Privat-Kredite)
 - Finanzierung für gewerbliche Kunden (Geschäftsfahrzeug-Kredite)
 - Restschuld-Versicherung
 - Sonderaktionen (Verkaufsförderung)
- 2. Fahrzeugleasing: DaimlerChrysler Services Leasing**
 - Leasing für Privatkunden (Privat-Leasing)
 - Leasing für gewerbliche Kunden (Geschäftsfahrzeug-Leasing)
 - Leasing für Servicekomponenten, z.B. Wartung, Reparatur, Kfz-Steuer, Rundfunkgebühren, Kraftstoff, Reifenersatz etc. (Service-Leasing)
- 3. Versicherung: DaimlerChrysler Services Vorsorge und Versicherungsdienst (DCS VVD)**
 - Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Versicherung
 - Teil- und Vollkasko-Versicherung
 - Kraftfahrzeug-Schutzbrief
- 4. Flottenmanagement: DaimlerChrysler Services Fuhrparkmanagement**
 - Markenübergreifendes Fuhrparkmanagement (DaimlerChrysler Services Fleet Management)
 - Mobilitätsdienstleistungen für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz CharterWay)
- 5. Geldanlagen: Innovative Geldanlageprodukte**
 - z.B. DaimlerChrysler Bank Tagesgeldkonto (tägliche Verfügbarkeit)
 - z.B. DaimlerChrysler Bank Sparplan (1 bis 6 Jahre Laufzeit)
 - z.B. Mercedes-Benz Vaneo Sparplan (Bonuszahlung bei Kauf, Leasing oder Finanzierung eines Mercedes-Benz Vaneo)

Quelle: DaimlerChrysler Bank AG 2002

des Fuhrparkmanagements reicht demnach über das des Full Service Leasing weit hinaus. Insbesondere schließt er die operative Steuerung der Fahrzeugflotte (Einsatz- und Tourenplanung) mit ein. Gegenstand des Fuhrparkmanagements können sowohl Pkw- wie auch Nutzfahrzeugflotten sein (vgl. *Diez* 2001, S. 206). Der Markt für Fuhrparkmanagementleistungen ist in Deutschland im internationalen Vergleich noch relativ klein. Dies mag mit dem Deutschland immer noch relativ stark ausgeprägten *Eigentumsdenken*

zusammenhängen. Deutlich weiter entwickelt – sowohl im Hinblick auf das Volumen als auch die Angebotsformen – sind die Fuhrparkmanagement-Märkte in Frankreich und Großbritannien (vgl. *Scheffer* 1998, S.17 ff). Aufgrund eines verstärkten Outsourcings wird allerdings in Zukunft mit einem deutlichen Anstieg der Nachfrage nach Fuhrparkmanagementleistungen gerechnet (vgl. *Finsterwalder-Reinecke* 1999, S.4). Die wichtigsten Anbietergruppen von Fuhrparkmanagementleistungen sind (vgl. *Diez* 2001, S. 206):

Abb. 3 Aufgabenfelder im Fuhrparkmanagement



Quelle: *Diez* 2001, S. 20

- herstellerabhängige Fuhrparkmanagementgesellschaften,
- herstellerunabhängige Automobilleasinggesellschaften,
- spezialisierte Fuhrparkmanagementgesellschaften sowie
- darüber hinaus Mineralölgesellschaften.

Bei herstellerabhängigen Fuhrparkmanagementgesellschaften handelt es sich in der Regel um Tochtergesellschaften der großen Automobilhersteller wie z.B. die *Europcar Fleet Services GmbH* der *VW Financial Service AG*, die *Alphabet GmbH* als BMW-Tochter oder *Debis Car Fleet Management GmbH*, eine Tochtergesellschaft von Daimler-Chrysler.

Darüber hinaus agiert eine ganze Reihe der herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften mit einem Dienstleistungsspektrum, das über das reine Fahrzeugleasing hinausgeht. Allerdings decken sie mit ihrem Leistungsprogramm zumeist nicht den Bereich der operativen Einsatz- und Routenplanung ab. Beispiele dafür sind die *ALD*, *Deutsche Auto Leasing*, *LHS*, *Lease Plan* und *Dekra Fleetservices*. Bei den spezialisierten Fuhrparkmanagementgesellschaften handelt es sich um Anbieter, deren Leistungsschwerpunkt sich auf die Beschaffung, die Organisation und die Kostenanalyse des Fuhrparks konzentriert. Finanzierung und Leasing von Fahrzeugen werden entweder gar nicht angeboten oder spielen eine nur untergeordnete Rolle. Beispiele dafür sind *FMD*, *Avis Fleet Services* und *CPM*. Darüber hinaus bieten nahezu alle Mineralölgesellschaften im Rahmen von Tankkarten auch weitergehende Fuhrparkmanagementleistungen an.

Für die Automobilhersteller ist das Fuhrparkmanagement von einer erheblichen strategischen Bedeutung. So muss durch eine Vorwärtsintegration verhindert werden, dass sich unabhängige Leistungsanbieter zwischen sie und ihre Kunden schieben. Außerdem stellt das Fuhrparkmanagement ein nicht unerhebliches Wertschöpfungs- und Ertragspotential dar. Andererseits verfügen unabhängige Anbieter in diesem Markt durch ihre Spezialisierung und ihre Markenneutralität über zwei wichtige Wettbewerbsvorteile. Der Ausbau der Aktivitäten im Fuhrpark-Management erfordert daher bei den Automobilherstellern eine Erweiterung ihrer Kernkompetenzen (vgl. *Diez* 2001, S. 207). Vor diesem Hintergrund hat sich Volkswagen im Flottengeschäft neu formiert.¹⁰ Die *Abbildung 4* zeigt das um Mobilitätsdienstleistungen erweiterte Leistungsspektrum der Volkswagen-Flotten-Aktivitäten im Überblick.

Die Umstellung zum Mobilitäts-Provider fällt dem Automobilproduzenten noch schwer

Für die Automobilwirtschaft könnte die Neuausrichtung der Angebotsstrukturen durch vernetzte, integrierte Mobilitätsdienstleistungen sowohl einen Betrag zur Beschäftigungssicherung als auch zu den Innovationszielen der Automobilbranche leisten. Die Entwicklung einer daran ausgerichteten dienstleistungspe-

Abb. 4 Fallbeispiel zu Flottenmanagement: Europcar Fleet Services

Die Europcar Fleet Services präsentiert sich als internationaler, fabrikats-unabhängiger Flottenmanagementanbieter. Die Unternehmensstrategie ist darauf ausgerichtet, die individuellen Mobilitätsbedarfe, besonders von Unternehmen mit länderübergreifenden Fuhrparkstrukturen, durch entsprechende Fuhrparkdienstleistungen zu decken. Das Leistungsspektrum lässt sich wie folgt skizzieren:

1. FLEET-CONSULT: Analyse und Consulting

- Analyse der bestehenden Fuhrparkstruktur und Car Policy
- Entwicklung der optimalen Zusammensetzung des Fuhrparks (Modell- und Markenmix)
- Erarbeitung eines Finanzierungs- und Mobilitätskonzeptes (bzw. alternativer Antriebskonzepte)
- Entwicklung und Umsetzung von Outsourcing- und Mobilitätskonzepten unterschiedlicher Ausprägung gemäß der individuellen Kundenanforderungen

2. FLEET-MOTION: Mobilitätskonzepte

- Leasing, Kredit-Finanzierung, Miete
- Wartung und Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz
- Kfz-Versicherung mit Schadenservice und Schutzbrief
- Tankkarten, Kfz-Steuern, Rundfunkgebühren, Ordnungswidrigkeiten-Service
- Mietwagen: Service Card
- Sale & Lease back für Eigentumsfuhrparks

3. FLEET-CARS: Steuerung und Reporting

- Schaffung von Kostentransparenz
- Präzisierung des Zugriffs auf alle relevanten Fuhrparkdaten

4. FLEET-EUROPE: Konzepte für Europa

- Länderübergreifende Fuhrparklösungen
- Kooperation mit lokalen Partnern in 20 Ländern Europas

Quelle: Europcar 2001

zifischen Unternehmenskultur fällt aber vielen Industrieunternehmen – im Besonderen auch den Automobilherstellern – schwer. So ist es für Dienstleister von einer besonderen Bedeutung, dass die Unternehmenshierarchie am weitesten unten angesiedelten Mitarbeiter den häufigsten Kundenkontakt haben und daher in besonderer Weise über den Markterfolg entscheiden (vgl. *Meffert* 1998, S. 1086). Es ist daher nicht überraschend, dass eine Vielzahl von Dienstleistungen im Automobilbereich nicht von den Automobilherstellern selbst, sondern von Tochtergesellschaften, Spezialanbietern – auch von eigentlich branchenfremden Unternehmen – sowie insbesondere von den Händlerorganisationen einzelner Hersteller bzw. Importeure erbracht werden.

Im Visier: der nutzenorientierte Mobilitätsnachfrager

Mit der Entwicklung ganzheitlicher und mobilitätserweiternder Konzepte würde letztlich der Schritt vom Automobilhersteller zum Mobilitäts-Provider und damit vom Industrieunternehmen zum Dienstleister vollzogen. Grundlage für den Aufbau von Mobilitätssystemen sind die unterschiedlichen Mobilitätsmuster der Konsumenten. Dabei handelt es sich um im Zeitablauf relativ stabile Verhaltensweisen zur Befriedigung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Anhand der Dimensionen „Besitz- oder Nutzenorientierung“ einerseits, sowie der Dimensionen „Intra- oder Intermodalität“ lassen sich vier typische Mobili-

tätsmuster identifizieren (*Abbildung 5*):

- der besitzorientierte Autofahrer
- der nutzenorientierte Autofahrer
- der besitzorientierte, multioptionale Autofahrer sowie
- der nutzenorientierte Mobilitätsnachfrager.

Die besitzorientierten Autofahrer müssen im Rahmen der traditionellen, sachgutorientierten Produktpolitik über spezifische Kundenbindungsprogramme und Betriebsformen im Handel angesprochen werden. Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich daher auf den nutzenorientierten Mobilitätsnachfrager.

„Kilometer-Leasing“: Auto auf Abruf

Die Integration von Mobilitätsdienstleistungen in das automobilwirtschaftliche Angebotsspektrum weist eine Reihe interessanter Perspektiven für die Branche auf. Nicht nur, weil das Mobilitätssystem „Kilometer Leasing“ nach einer gemeinsamen Studie¹¹ des *Instituts für Automobilwirtschaft* (IFA) und des *Rheinisch Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung* (RWI) ein großes Marktpotential birgt, sondern insbesondere, weil es viel mehr um ein neues Geschäftsverständnis geht. Es werden Perspektiven für eine Neupositionierung und Profilierung von Akteuren der Automobilwirtschaft durch einen proaktiven Umgang mit oben angedeutetem Strukturwandel eröffnet. Aufgrund der hohen Relevanz und Aktualität will der vorliegende Beitrag in einem ersten Schritt an die Ergebnisse aus diesem Forschungsprojekt anknüpfen und die Ansätze

Abb. 5 Mobilitätsmuster als Grundlage innovativer Mobilitätsdienstleistungen

Nutzung	Der nutzenorientierte Autofahrer ⇒ Pool Leasing	Der nutzenorientierte Mobilitätsnachfrager ⇒ Mobilitätssysteme (Car-Sharing, Kilometer Leasing, Mobility Card)
Besitz	Der besitzorientierte Autofahrer ⇒ traditioneller Fahrzeugkauf	Der besitzorientierte multioptionale Autofahrer ⇒ traditioneller Fahrzeugkauf (plus fallweise Nutzung von ÖPNV, Bahn, Flugzeug)
	Intramodalität	Intermodalität

Quelle: Diez 2001, S. 218

ze auf Basis eines gemeinsamen Folgeprojekts¹² des *Instituts für Automobilwirtschaft* (IFA) und dem *Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung* (WZB) aus den Jahren 2000 und 2001 fortführen. Es geht auf die Umsetzungsproblematik bei einer branchen- und wirtschaftsstufenübergreifenden Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich ein.

Das Forschungsdesign zur RWI-IFA-Studie basiert auf einer automobilen Referenzdienstleistung mit dem Arbeitstitel „Kilometer-Leasing: Auto auf Abruf“. Mit der so bezeichneten Angebotsleistung, die dem traditionellen Car-Sharing-Konzept in wesentlichen Elementen ähnlich ist, soll eine professionelle und ertragsorientierte *wohnungsnahe Kurzzeitmietform* bezeichnet werden. Das Mobilitätsangebot gewährleistet eine einfache, temporäre Verfügbarkeit von Fahrzeugen rund um die Uhr. Dieses Angebot richtet sich vor allem an Wenigfahrer (bis ca. 7000 km jährlich), die im Vorhinein bestimmte Kilometer-Pakete erwerben (z.B. 800, 1000, 1500, 2000, 3000 km) und im System registriert werden. So können monatlich feste Raten vereinbart werden und darüber hinausgehende Fahrleistungen entsprechend den jeweiligen Stunden- und Kilometer-Sätzen in einer monatlichen Abrechnung abgebolten werden.

In einer repräsentativen Befragung von 2504 Führerscheinbesitzern im Alter von 18 bis 69 Jahren wurde den Gesprächspartnern im Rahmen von persönlichen Interviews die wesentlichen Elemente des Kilometer-Leasing-Angebots in einem relativ ausführlichen Erläuterungstext vorgestellt. Dabei konnte neben der Zahl von möglichen Nutzern auch die von ihnen präferierten Leistungen durch eine Zahlungsbereitschaftsanalyse für einen konkreten Tarif erhoben werden. Die dabei gewonnenen Daten bildeten auch die Grundlage für eine betriebswirtschaftliche Berechnung zur Rentabilität der Dienstleistung. Ein unerwartet hoher Anteil von 18,8 v.H. der Befragten – dies entspricht hochgerechnet auf die Gesamtzahl der deutschen Führerscheinbesitzer einem Marktpotenzial von 7,341 Millionen Autofahrern¹³ – gab an, Kilometer-Leasing in der konkret beschriebenen

Form gerne in Anspruch nehmen zu wollen. Das Potenzial geht nach den Erfahrungen aus den Interviews deutlich über die Größenordnung der so genannten soziokulturellen Nische – die heute das bedeutende Kundensegment der Car-Sharer bildet – hinaus und stellt eher einen Querschnitt der Bevölkerung dar.

Eine überschlägige betriebswirtschaftliche Berechnung belegte, dass Kilometer-Leasing für die Automobilbranche nicht nur als „Folgemarkt“ – wie beispielsweise durch die Gewinnung von Kundenkontakten und Kundenfrequenz zur Absatzförderung bestehender Kerndienstleistungen – interessant sein könnte, sondern auch als eigenes Geschäftsfeld sehr profitabel wäre. Selbst bei einer relativ geringen Ausschöpfung des Marktpotenzials mit nur 1,9 Mio. Nutzern im zehnten Jahr sowie einer – im Vergleich zur Befragung – reduzierten jeweiligen Fahrleistung von 1800 km p.a. ergeben sich bereits ab dem vierten Jahr beachtliche Nettoergebnisse

Hier könnte ein profitables Geschäftsfeld entstehen

Da im Rahmen der bereits skizzierten Befragungsreihe nach konkreten Preiskilometer-Paket-Kombinationen gefragt wurde, konnte ein potenzielles Umsatzvolumen von 5,7 Mrd. € ermittelt werden, wobei das durchschnittliche Kilometer-Paket rund 2.700 km und 925 € umfasste. Zu diesem Umsatzvolumen kämen noch zusätzlich rund 450 Mio. € an Einnahmen aus einer monatlichen Grundgebühr. Hinsichtlich des Ertragspotentials wurde in der Studie unter pessimistischen Annahmen und der Prämisse einer bestimmten Konstellation einer Mobilitätsverbundgesellschaft, für die zentrale Marketing-, Abrechnungs- und Call-Center-Funktionen vorgesehen waren, ein mögliches Nettoergebnis im zehnten Jahr von rund 143 Mio. € und ein Break-even-Punkt im vierten Jahr ermittelt. Dies zeigt vorerst nur, dass bei Etablierung des Systems neben der Gewinnung von Kundenkontakten für Folgegeschäfte auch ein profitables eigenes Geschäftsfeld entstehen könnte. Bei der Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen muss es im Besonderen auch

darum gehen, die *Beschäftigung* bei den beteiligten Unternehmen der automobilwirtschaftlichen Wertschöpfungskette abzusichern. Die Berechnungsergebnisse des *Instituts für Automobilwirtschaft* (IFA) und des *Rheinisch Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung* (RWI) zeigen, dass Kilometer-Leasing mit 1,9 Mio. Nutzern im zehnten Jahr mit rund 8.100 (neu geschaffenen oder gesicherten) Vollzeitstellen kein „Jobwunder“ sein kann. Die direkten Beschäftigungswirkungen sind jedoch positiv und nicht unbedeutend (vgl. Frick et al. 1998, S. 143). Die Berechnungen auf der Basis der Umfragedaten haben zudem ergeben, dass der Nettosubstitutionseffekt mit etwa maximal 6,7 v.H. der Kilometer-Leasing-Nutzer anzunehmen ist. Außerdem konnte belegt werden, dass die anzunehmenden indirekten negativen Beschäftigungseffekte für die Autoindustrie selbst bei einer Nutzerzahl von 1,9 Mio. Menschen und Substitutionsquoten von 3 v.H. bzw. 10 v.H. nicht in der Lage sind, die positiven Beschäftigungseffekte im Kfz-Gewerbe zu eliminieren (vgl. Frick et al. 1998, S. 144 f.). Auch wenn eine einfache Aufrechnung der Szenarien zu den direkten positiven und negativen Beschäftigungseffekten des Mobilitätskonzepts nicht möglich ist, so fällt bei kritischer Betrachtung der Berechnungsergebnisse doch auf, dass die positiven Beschäftigungseffekte überwiegen, wenn gleich sie als nicht „überwältigend“ zu bezeichnen sind.

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger als Ziel

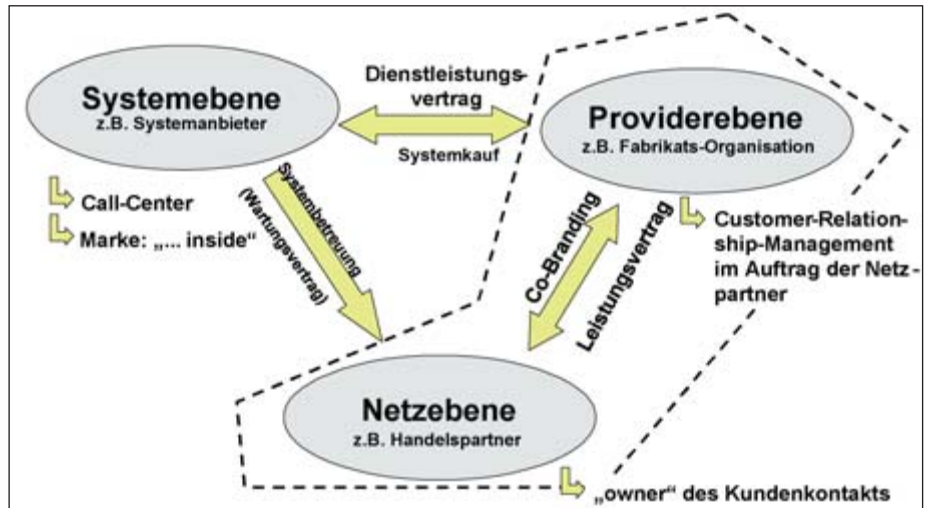
Die Industrieseite wird insbesondere wegen des Fehlens einer dienstleistungsorientierten Unternehmenskultur wenig Chancen haben, Mobilitätskonzepte im Alleingang umzusetzen. Auf der anderen Seite sind einzelne Autohäuser und Werkstätten – insbesondere aus betriebswirtschaftlicher Sicht – nicht in der Lage, ein geeignetes und flächendeckendes System für Mobilitätsdienstleistungen eigenständig zu etablieren. Ein weiterer Grund für ein gemeinsames Vorgehen von Handels- und Industrieseite liegt in der Notwendigkeit zur Schaffung intermodaler Verkehrssysteme, die in der Lage sind, alle relevanten Verkehrsträger bzw. -mittel (z.B. Auto, Bus, Bahn, Flugzeug, etc.) miteinander zu vernetzen. Dadurch könnte verhindert werden, dass sich so genannte Insellösungen – die sich heute beispielsweise in der Car-Sharing-Szene herausgebildet haben – etablieren und dadurch eine sinnvolle Verknüpfung verschiedener Verkehrsanbieter kaum oder gar nicht ermöglicht wird. Entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung vernetzter Mobilitätssysteme am Markt sind intermodale Schnittstellen und ein vom Autobaustein initiiertes Agieren. Das heißt, innovative Mobilitätsdienstleistungen würden das Automobil als Verkehrsmittel nicht nur integrieren, sie setzen gleichsam darauf auf. Dadurch könnte rasch die notwendige Akzeptanz im Markt gefunden werden. Um dieser Maßgabe zu entsprechen, ist die Beteiligung der Akteure aus der Automobilbranche unabdingbare Voraussetzung. Bereits im

Herbst 1998 haben sich vor diesem Hintergrund erstmals Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Initiativen zusammengefunden, eine Providerlösung für integrierte Mobilitäts- bzw. Verkehrsdienstleistungen als eine tatsächlich bundesweit agierende Dienstleistungsplattform aufzubauen, zu betreiben und in den Wirkungsmöglichkeiten zu testen. Durch den Aufbau einer – im organisatorischen und technischen Sinne – Dienstleistungsplattform für innovative Mobilitätsangebote, bei der selbständige Netzpartner mit eigenen Dienstleistungsprodukten am Markt auftreten, sollten insbesondere Unternehmen der Automobilbranche in die Lage versetzt werden, neue Produktfelder zu erschließen und die Chance zur Professionalisierung des Leistungsspektrums erhalten. Obwohl die Projektierung einen ganzheitlichen Innovationsansatz mit Aspekten der Mobilität, der Dienstleistungswirtschaft, der Verkehrs- und Umweltpolitik sowie der Arbeitsorganisation beinhaltete, scheiterte das angestrebte Vorhaben im Herbst 1999.

Der Weg dorthin ist steinig

Trotz des Scheiterns im ersten Anlauf brachten die Bemühungen zur Bildung eines nationalen Dienstleistungskonzepts auf Basis einer Mobilitätsverbundgesellschaft verschiedene Risiko- und Erfolgsfaktoren für die wirtschaftsstufen- und branchenübergreifende Zusammenarbeit zu Tage. Insbesondere konnte eine kulturelle Kluft zwischen den beteiligten Akteuren identifiziert werden. Vor diesem Hintergrund sollte das Folgeprojekt von IFA und WZB in den Jahren 2000 und 2001 in einem ersten Schritt das Scheitern der branchenübergreifenden Kooperation zur Einrichtung und bundesweiten Verbreitung einer Dienstleistungsplattform für innovative Mobilitätsdienstleistungen analysieren. In einem zweiten Schritt wurden Empfehlungen darüber erarbeitet, ob und unter welchen Bedingungen sowie mit welchen Akteuren ein erneuter Versuch unternommen werden könnte, eine erfolgversprechende Dienstleistungsplattform aufzubauen. Es wurde deutlich, dass bei potenziellen Akteuren der Automobilwirtschaft der

Abb. 6 Beziehungen der Ebenen im integrierten Mobilitätskonzept



Quelle: Canzler/Diezl/Maertins/Ottens/Reindl 2001, S. 310

Wunsch vorhanden ist, ein partnerschaftliches Netzwerk zu etablieren. Dabei sollte insbesondere der Kundenkontakt von den Partnern der Netzebene – also von Handelspartnern – wahrgenommen werden. Dem gegenüber musste ein professionelles Kundenkontaktmanagement und die marketingseitige Kundenkommunikation nur von einer zentralisierten Institution – durch branchenspezifische Provider – abgewickelt werden. Die systemtechnischen Voraussetzungen würden durch einen Zukauf bzw. durch ein Vertragskonstrukt mit der Systemseite geschaffen (Abbildung 6). Beim Markenmanagement wurde im Rahmen der geführten Experteninterviews ein Co-Branding zwischen Netzpartner und Provider favorisiert. Ebenso konnte man sich bei einem neutralen Systempartner eine zentrale Marke vorstellen (vgl. Canzler et al., 2001, S. 31 f.).

Die Realisierung eines tatsächlich integrierten Mobilitätskonzepts verlangt die Beteiligung einer Vielzahl von Akteuren und Interessenträgern. Den Anforderungen der beteiligten Branchen sind entsprechende Rollen und Ertragsmöglichkeiten bei der Vermarktung neuer Dienstleistungen zu zumessen. In einer großen, überregionalen Angebotsstruktur müsste der

Kunde formal, vertraglich an die Gesellschaft bzw. die Systemebene zu binden sein, der reale Kontakt (Beratung, Betreuung, Bindung) und die Kundendaten müssten bei den Netzpartnern verbleiben.

Die Autohäuser der Zukunft als Fachmärkte für Mobilität

Dienstleistungen wie Finanzierungs- und Versicherungsvermittlung haben heute unter Ertrags- und Wertgenerierungsgesichtspunkten bereits eine sehr große Bedeutung für die automobilwirtschaftliche Wertschöpfungskette. Die Autohersteller und -importeure ihrerseits haben bereits erkannt, dass gerade im Dienstleistungsbereich über den gesamten Kundenlebenszyklus hinweg ein noch weitgehend ungenutztes Potenzial liegt. Entsprechend legen die Hersteller ihr strategisches Interesse in der automobilen Wertschöpfungskette verstärkt auf den Bereich dieser Dienstleistungen. Gerade aber im Mobilitätsbereich sind die Potenziale, die sich aus der Verbindung z.B. mit Autovermietern (Europcar als Tochter von VW, Hertz als Ford-Tochter, etc.) ergeben, noch längst nicht ausgeschöpft. Zu erwarten ist daher, dass die Autohersteller ihre Vertragshändler in Zukunft mit mehr oder weniger sanftem Zwang zu „Fachmärkten für Mobilität“ transformieren werden.

Die Integration von Mobilitätssystemen in das Leistungsangebot der Automobilbranche beinhaltet insgesamt Chancen, die Beschäftigung und Profitabilität in der Branche langfristig sicherzustellen. Vorhandene, autobezogene Kernkompetenzen würden darüber hinaus um einen sehr stark kunden- und dienstleistungsbezogenen Aspekt ergänzt und erweitert. Nicht der Druck durch die Automobilhersteller und -importeure, sondern die Einsicht und das proaktive Handeln der Autohäuser sollte zusätzlich im Eigeninteresse die Bewegung treiben. Es ist dabei nach Wegen zu suchen, wie Fabrikat und eigener Marktauftritt optimal zueinander passen und wechselseitig voneinander profitieren können. Auch wenn die Thematik vernetzter Mobilitätssysteme noch ganz am Anfang der Entwicklung steht – mit



Zum Anbieter von Mobilität

entwickeln sich die bisherigen Automobilhersteller. So auch DaimlerChrysler, deren Konzernzentrale in Stuttgart-Möhringen das Bild zeigt.

Foto: DaimlerChrysler AG

einem integrierten Mobilitätskonzept könnte die Automobilbranche einen großen Schritt nach vorn tun und die Kundenbindung auf ein neues Niveau heben. Das geht, wie gezeigt, nicht voraussetzungslos. Im Gegenteil, die Systemanforderungen sind erheblich und von einzelnen Akteuren allein nicht zu leisten. Ob sich ambitionierte Autohäuser sozusagen „von unten“ zu „Fachmärkten für Mobilität“ umwandeln und die entsprechende Infrastruktur selbst schaffen oder ob diese „von oben“ durch die Herstellerseite dorthin geführt werden und ob innovative, integrierte Mobilitätskonzepte künftig zum Pflichtprogramm der Akteure in der Automobilwirtschaft gehören werden, ist letztlich nur eine Frage nach dem Blickwinkel und der jeweiligen Vorzugswürdigkeit. An der Entwicklungsrichtung wird dies wohl nichts ändern – nur an der Zeitachse und der Zuordnung der Erträge.

Literaturhinweise

- Baum, H. und Pesch, S. (1994): Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen. Schlussbericht. Köln 1994.
- Baum, H. und Pesch, S. (1996): Car-Sharing als Ansatz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Städten. „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, Düsseldorf, Jg. 67 (1996), Heft 4, S. 261–285.
- BAV (2002): Marktinformation über die Autovermieter in Deutschland, Pressemitteilung des Bundesverbands der Autovermieter 3/2002, Düsseldorf 2002.
- Becker, J. (1998): Marketing-Konzeption – Grundlagen des strategischen und operativen Marketing-Managements, 6. Auflage, München 1998.
- Belz, Chr. (1996): Kunden und Marketingverantwortliche zwischen Wunsch und Wirklichkeit, in: Management Zeitschrift, Heft Nr. 6/1996, S. 21–25.
- Berger, R. (Hrsg.) (2002): Versicherungsstudie im Auftrag des Arbeitskreises der Banken und Leasinggesellschaften der Automobilwirtschaft, Frankfurt a.M./München 2002.
- Canzler, W. (2002): Neue Nutzungsformen des Automobils. Perspektiven und Probleme, in: ZfAW 3/2002, S. 64–71, Bamberg 2002.
- Canzler, W., Diez, W., Maertins, C., Ottens, M. und Reindl, S. (2000): Dienstleistungsplattform für innovative marken- und branchenübergreifende Mobilitätsangebote. Forschungsbericht Nr. 23/2001 des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA) an der Fachhochschule Nürtingen und des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) zu den BMBF-Förderkennzeichen 19P0048 A und 19P0048 B, Geislingen 2001.
- Deutsche Shell (2001): Shell Pkw-Szenarien. Mehr Autos – weniger Verkehr: Szenarien des Pkw-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Hamburg 2001.
- Diekmann, Achim (1992): Die Entwicklung des Automobils – ist ein Systemmanagement mit Individualverkehr vereinbar?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 57. Jg. (1986), S. 225–235.
- Diez W. und Brach H. (Hrsg.) (2001): Grundlagen der Automobilwirtschaft, 3. komplett aktual. Aufl., Ottonbrunn 2001.
- Diez, W. (1991): Pool Leasing – ein neues Angebot für Investitions- und Konsumgüter, in: Blick durch die Wirtschaft v. 26.9.1991, S. 7.
- Diez, W. (2001): Automobil-Marketing: erfolgreiche Strategien, praxisorientierte Konzepte, effektive Instrumente. Landsberg/Lech 2001.
- Diez, W. und Brach H. (1994): Grundlagen der Automobilwirtschaft, 1. Aufl., Ottonbrunn 1994.
- Diez, W. und Reindl, S. (1998): Die Bedeutung und Optimierung von Automobilhändlergruppen im deutschen Automobilmarkt. Forschungsbericht Nr. 12/1998 des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA), Geislingen 2001.
- Diez, W. und Reindl, S. (2001): Kooperationen im Dienstleistungsbereich Car-Sharing. Forschungsbericht Nr. 21/2001 des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA), Geislingen 2001.
- Diez, W. und Reindl, S. (2002a): Die Zukunft des Automobilservice. Studie der Wirtschaftsgesellschaft des Kfz-Gewerbes (Hrsg.) Nr. 1–2002, Bonn 2002.
- Diez, W. und Reindl, S. (2002b): Die Kasse Lacht – Finanzierung/Studie Teil 4: Ein Gewinnpotenzial von bis zu 0,44 Prozent macht Finanzdienstleistungen fürs Autohaus attraktiv, in: Autohaus 17/2002, S. 182–183.
- Diez, W., Frick, S. und Reindl, S. (1999): Kilometer-Leasing als innovative Mobilitätsdienstleistung. In: Internationales Verkehrswesen, 51 (1999), S. 383–386.
- DIW (1994): Presseinformation des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (1994/1)

- Finsterwalde-Reinecke, I. (2002a): Aus einer Hand. Autobanken: Autokunden wollen Vollsortimentsangebote inklusive Versicherung und Einlagengeschäft, in: Autohaus 6/2002. Ottonbrunn 2002, S. 20–21.
- Finsterwalde-Reinecke, I. (2002b): Kundenversicherung. Finanzierung/Studie Teil 1: Versicherungen im Autohaus. Eine Studie zeigt Absatzpotenziale, in: Autohaus 13/2002. Ottonbrunn 2002, S. 26–27.
- Finsterwalde-Reinecke, I. (2002c): Sicher versichert. Finanzierung/Studie Teil 2: Kunde wünscht Kfz-Versicherungsabschluss über „seine“ Autobank, in: Autohaus 14–15/2002. Ottonbrunn 2002, S. 46–47.
- Finsterwalde-Reinecke, I. (2002d): Finanzierung. Studie – Finanzierung/Studie Teil 3: Es rechnet sich – Finanzdienstleistungen sind ein lukratives Zusatzgeschäft für Händler, in: Autohaus 16/2002. Ottonbrunn 2002, S. 60–61.
- Franke, S. (2001): Car Sharing: Vom Ökoprosjekt zur Dienstleistung, Berlin 2001.
- Frick, S. und Reindl, S. (2001): Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätssysteme in der Automobilwirtschaft, in: Diez W./Branchat H. (Hrsg.): Grundlagen der Automobilwirtschaft, Ottonbrunn 2001, S. 311–338.
- Frick, S., Diez, W. und Reindl, S. (1998): Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch öko-effiziente Dienstleistungen – Kilometer-Leasing als neuer Dienstleistungsbereich für Autohäuser und Werkstätten. (Forschungsbericht Nr. 15/1998 des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA) an der Fachhochschule Nürtingen) Geislingen 1998.
- Frick, S., Knie, A. und Reindl, S. (2000): Car-Sharing auf der Standspur?, in: Ökologisches Wirtschaften Heft 05/2000 (Sonderheft: Öko-effiziente Dienstleistungen), Berlin 2000, S. 19–20.
- GDV (2001): Jahrbuch des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft 2001, Berlin 2001.
- Kiefer, H.W. (2001): Finanzdienstleistungen im Automobilhandel, in: Diez W./Branchat H. (Hrsg.): Grundlagen der Automobilwirtschaft, Ottonbrunn 2001, S. 287–310.
- Klaus, P.(1997): Fuhrparkmanagement, in: Bloech, J. und Ihde, G.B. (Hrsg.): Vahlens großes Logistikklexikon, München 1997.
- Knie, A. und Petersen, M. (1999): Selbstbeweglichkeit als neu Verkehrsdienstleistung, in: Altner, G., et al. (Hrsg.): Jahrbuch Ökologie 2000, München 1999, S. 68–76.
- Kolb, A. (1991): Absatzfinanzierung in der Automobilindustrie und im Einzelhandel in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt/Main 1991.
- Meffert, Heribert (1998): Marketing – Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung, Wiesbaden 1998.
- Pesch, S. (1996): Car-Sharing als Element einer Lean Mobility im Pkw-Verkehr – Entlastungspotentiale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien. (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Band 59.) Düsseldorf 1996.
- Reindl, S. (1997): Betriebswirtschaftliche Bewertung von Car-Sharing. (Forschungsbericht Nr. 11/1997 des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA) an der Fachhochschule Nürtingen) Geislingen 1997.
- Rennert, Christian (1993): Dienstleistungen als Elemente innovativer Betriebskonzepte im Automobilhandel, Ottonbrunn 1993.
- Schantz, B. und Grzimek, C.-D. (1995): Bedeutung und Grenzen von Finanzdienstleistungen als Marketinginstrument von Automobilherstellern, in: Hünerberg, R., Heise, G. und Hoffmeister, M.(Hrsg.): Internationales Automobilmarketing – Wettbewerbsvorteile durch marktorientierte Unternehmensführung, Wiesbaden 1995, S. 311–338.
- Scheffer, F.M. (1999): Strukturanalyse und Management des Pkw-Flottengeschäftes in Deutschland. Arbeitspapier des Instituts für Automobilwirtschaft Nr. 1–1999, Geislingen 1999.
- VDA (2002): Auto 2002. Geschäftsbericht des Verbands der Automobilindustrie 2002, Frankfurt/Main 2002.
- WZB-Projektgruppe Mobilität (2001): Kurswechsel im öffentlichen Verkehr. Mit automobilen Angeboten in den Wettbewerb, Berlin 2001.
- ZDK (2002): Geschäftsbericht des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe 2002, Bonn 2002.

Fußnoten

- 1 Dabei wird die Entwicklung von Bestand und Neuzulassungen bei Automobilen von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Neben demographischen und ökonomischen Bestimmungsfaktoren müssen auch die Rahmenbedingungen wie Gesetzgebung und der technische Fortschritt in die Betrachtungen einbezogen werden (vgl. Diez 2001, S. 106).
- 2 Welches dieser beiden Szenarien – *One World* oder *Kaleidoskop* – die höhere Eintrittswahrscheinlichkeit hat, ist eine offene Frage. Letztlich zeigen aber beide Szenarien die „Grenzen des Wachstums“ im Automobilmarkt auf. Die Nachfrage nach Pkw wird jedenfalls in Zukunft immer stärker vom jährlichen Ersatzbedarf bestimmt.
- 3 Heute rechnet der europäische Car-Sharing-Verband ECS lediglich mit 45.000 bis 50.000 aktiven Car-Sharern in rund 235 Städten der Bundesrepublik Deutschland (vgl. <http://www.carsharing.org> 2002). Das Geschäft wird zum überwiegenden Teil von so genannten Car-Sharing-Organisationen wahrgenommen. Wegen der gering eingeschätzten Profitabilität sowie der zahlenmäßig begrenzten Zielgruppe ist Automobilbranche

bzw. das Kfz-Gewerbe kaum an diesem Geschäft beteiligt (vgl. Reindl 1997, S. 86 sowie Diez/Reindl 2001, S. 56ff.).

4 In einer freiwilligen Selbstverpflichtung hatten sich bereits 1998 die Hersteller/Importeure bereit gefunden, alle Fahrzeuge, die nach dem 1. April 1998 neu in den Verkehr kommen sind, bis zu einem Alter von zwölf Jahren kostenlos vom letzten Halter zurückzunehmen. Darüber hinaus gehende Forderungen wurden bereits am 21.10.2000 im EU-Amtsblatt die Alt-autorichtlinie 2000/53/EG formuliert. Im Wesentlichen traf die Maßgabe, auch Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten der gesetzlichen Vorschriften zugelassen waren, kostenlos zurückzunehmen, auf Widerstand der Industrie. Die bislang geltende Verordnung der Bundesrepublik Deutschland vom 1. April 1998 wich dennoch im Juli 2002 einer neuen EU-konformen Regelung. Auch die vor dem Inkrafttreten der gesetzlichen Regelungen bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge können ab 2007 kostenfrei an Hersteller und Importeure durch die Letzthalter zurückgeben werden (vgl. VDA 2002, S. 176f.). Die Hersteller werden dazu eigene Rücknahmestellen einrichten. Bislang ist dabei noch unklar, inwieweit die rund 16.000 anerkannten Annahmestellen der Betriebe des Kfz-Gewerbes in diese Pläne integriert werden können (vgl. ZDK 2000/2001, S. 35).

5 In den Genuss eines kostenfreien Ersatzwagens im Rahmen der Mobilitätsgarantie kommt der Automobilkunde in der Regel dann, wenn das Fahrzeug wegen eines Defekts, der sich zwischen zwei vorschrittsmäßigen Wartungsarbeiten ereignet, eine Werkstatt aufsuchen muss (vgl. Diez/Reindl 2002, S. 143f.).

6 Der BAV weist für die deutschen Autovermieter – ohne die „Autohaus-Vermieter“ – ein Abnahmenvolumen von jährlich rund 300.000 Neufahrzeugen und einen Bestand von etwa 140.000 Pkw und 40.000 Lkw aus (vgl. BAV/LAV 2001/2002). Damit zählen die Autovermietungen zu den bedeutendsten Kunden der Automobilhersteller und -importeure. Derzeit zählt der Bundesverband der Autovermieter darüber hinaus rund 750 selbstständige Autovermietungen in Deutschland mit einem Umsatzvolumen von rund 2,2 bis 2,3 Mrd. € im Jahr 2001 (vgl. BAV 2002). Während die Zahl der selbstständigen Vermietunternehmen in den vergangenen Jahren stets gesunken, wuchs die Zahl der Vermietfahrzeuge bis zum Jahr 2000 kontinuierlich auf einen Flottenbestand von 190.000 Fahrzeugen an. Lediglich für das Jahr 2001 nimmt der Bundesverband der Autovermieter einen rückläufigen Trend beim Bestand an Fahrzeugen an. Ursache für den starken Einbruch bei den Mitgliedszahlen in den vorangegangenen Jahren war der Markteintritt der händlereigenen Vermietfirmen.

7 Die Europa Service Autovermietung AG mit der Hauptverwaltung in Solingen ist die Einkaufsorganisation und der Dienstleister von 350 mittelständischen, unabhängigen und ihrerseits selbstständigen Autovermietungen in Deutschland.

8 Die Schätzungen bei Finanzierung und Leasing belaufen sich auf insgesamt 80 Prozent aller zugelassenen und umgeschriebenen Fahrzeuge in Deutschland (vgl. Hoffmann 1999, S. 543).

9 Die Unternehmensberatung Roland Berger hat dazu im Auftrag des Arbeitskreises der Autobanken während der Monate Februar bis April 2002 eine Stichprobe von 1.494 Autofahrern telefonisch befragt (vgl. dazu auch Finsterwalde-Reinecke 2002c, S. 46 f.).

10 Die Volkswagen Financial Services AG hat im Rahmen ihres internationalen und fabrikatsübergreifenden Ausbaus ihrer Flottenmanagement-Aktivitäten bereits zu Beginn des Jahres 2001 die europäischen Leasinggesellschaften von Europac übernommen. Gleichzeitig wurde die bisherige VW Flottentochter international fleet management (ifm) in Europac Fleet Services umfirmiert (vgl. Finsterwalde-Reinecke 2001, S. 8).

11 Die Studie wurde unter dem Titel „Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch öko-effiziente Dienstleistungen“ als gemeinsamer Forschungsbericht Nr. 15/1998 des Rheinisch Westfälischen Instituts (RWI) für Wirtschaftsforschung, Essen, und des Instituts für Automobilwirtschaft e.V. an der Fachhochschule Nürtingen, Geislingen, veröffentlicht (vgl. Frick/Diez/Reindl 1998). Das Projekt zur Studie wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert (Förderkennzeichen 01Hg9726/3 und 01Hg9726/6).

12 Die Studie wurde unter dem Titel „Dienstleistungsplattform für innovative marken- und branchenübergreifende Mobilitätsangebote – Möglichkeiten zur Überwindung der Kooperationsproblematik und Anleitungen zur erfolgreichen Realisierung“ als gemeinsamer Forschungsbericht Nr. 23/2001 des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung gGmbH und des Instituts für Automobilwirtschaft e.V. an der Fachhochschule Nürtingen, veröffentlicht (vgl. Canzler/Diez/Maertins/Ottens/Reindl 2001). Das Projekt zur Studie wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert (Förderkennzeichen 19P0048A und 19P0048B).

13 Berücksichtigt man die Altersgrenzen der Befragungsstichprobe sowie die Tatsache, dass sich die Befragung nur an Deutsche richtete, so dürfte das Marktpotential einschließlich der Interessierten bei den in Deutschland lebenden Ausländern sowie den über 69-jährigen deutlich über 7,6 Mio. Menschen liegen.

Visionen und Realitäten in der Mobilitätsdiskussion

Zukunftsprojekte, Interessen und andere Realisierungshemmnisse

Von Dieter Klumpp



Dr. Dieter Klumpp ist Geschäftsführer der Alcatel SEL Stiftung Stuttgart.

Visionen sind nötig zur besseren Befriedigung der Mobilitätswünsche und -erfordernisse, gerade in einem dicht besiedelten Land wie der Bundesrepublik Deutschland. Viele Projekte für leistungsfähigere, intelligenter, ressourcenschonendere Lösungen sind in der Diskussion. Die Politik kündigt immer wieder auch zukunftsweisende Ziele und Projekte an, vergibt Forschungsaufträge. Auch viele Fachkongresse diskutieren Lösungen für morgen. An Visionen mangelt es eigentlich kaum. Doch ihre Realisierung scheitert ziemlich regelmäßig im Gestrüpp sehr unterschiedlicher Interessen, aber auch strukturkonservativer Verhaltensgewohnheiten. Für das Letzte gibt gerade auch die Bahn ein Beispiel ab, bereits in kleinen Dingen. **Red.**

Endlose Diskussionen am Stammtisch, unter Fachleuten, in Politik und Medien

Schon ein erster Blick auf die Akteure und Arenen der Mobilitätsdiskussion zeigt, dass *Visionäre Leitbilder* über Jahrzehnte hinweg nur schmückendes Beiwerk sind. *Ungeklärte Zuständigkeitsfragen* haben gerade im Kernland der Mobilität für eine Lähmung gesorgt. Es finden sich allzu viele *Visionen ohne Adressaten*. Die *Interdisziplinären Ansätze* beschränken sich auf wenig gelesene Papiere. Das *Zukunftsprogramm Mobilität* der Bundesregierung setzt an den richtigen Stellen an, stößt aber auf *Denktabus* schon im Parlament, erschwerend kommen Wahlkämpfe dazu. Einige *relevante Umsteuerungsprozesse* scheinen deswegen in absehbarer Zeit unter den gegebenen politischen Randbedingungen nicht zu gelingen. In der *Projekt-*

vielfalt zur Mobilität ist der Überblick verloren gegangen. Die *Verkehrstelematik als Wundermittel* gibt es nicht, weshalb im Umkehrschluss die denkbaren Potentiale der Informations- und Kommunikationstechniken nicht optimal ausgeschöpft werden.

Die Mobilitätsdiskussion ist ein in Jahrzehnten gewachsener, mehr oder weniger vermaschter Komplex von Arenen, in denen die unterschiedlichsten Akteure versuchen, zusammen, miteinander und wenn möglich gegeneinander eine zutiefst menschliche Verhaltensweise argumentativ, tagespolitisch oder gesinnungsethisch zu verarbeiten: den mit überwiegend pejorativer Konnotation versehenen „Mobilitätstrieb“ beziehungsweise den wohl euphemistisch gemeinten „Mobilitätswunsch“ des Menschen. Anders als andere große Diskussionen spiegelt sich die Mobilitätsdiskussion in unzähligen Stammtischdebatten, sie wird oftmals auch danach populistisch ausgerichtet und sie speist sich auch bei Bedarf daraus.

In der großen „professionellen“ Diskussionsarena finden sich zunächst die Vertreter der einzelnen Verkehrsträger, deren Verbände, Aufsichtsbehörden, Gewerkschaften, Hersteller und Zulieferer. Ein breites Spektrum der Wissenschaft, von der Verkehrsforschung und den Ingenieurwissenschaften über die Wirtschafts- und Sozialwissenschaften bis hin zur Systemtheorie, der Ökologie oder der Psychologie (und dann und wann auch der Technikfolgenabschätzung) betreibt in mehr oder weniger hoher Abhängigkeit von den Geldgebern über die Jahrzehnte eine grundlagen- und projektorientierte Debatte mit Hilfe von Publikationen, Kongressen und Messen.

Politik und Publizistik haben eigens ausdifferenzierte Sparten entwickelt, um das hohe latente Interesse der Öffentlichkeit zu wecken oder auch zu besänftigen.

Die Diskussion ist selbst in den feinen Konferenzräumen oder den aufwändigen Hochglanzbroschüren mitunter ruppig. Selbst Denkschulen mit geringem kognitiven Tiefgang beharken sich manchmal heftiger als echte Marktkonkurrenten, das ungeschriebene Wir-Gefühl segregiert bei Bedarf exakt: Ob Automobilbauer oder Eisenbahnbranche, man lächelt sich im jeweiligen korporatistischen Ordnungssystem untereinander wissend zu: man weiß, wer samt den wissenschaftlichen Likatoren zu wem gehört.

Ein echter Konflikt etwa hinsichtlich der Prioritäten für die verschiedenen Verkehrsträger ist in der Politik unter Wählerandrohung streng verpönt. Einem zur Wahl stehenden Politiker bleibt nur, es möglichst allen Recht zu machen. Der Muster-Satz „Ich fahre immer mit der Bahn zum Flugha-

fen, um dann auf dem Genfer Autosalon auf die verbesserte Ökobilanz der PKW-Oberklasse stolz zu sein“ dürfte ein Passpartout für *political correctness* in allen Parteien darstellen. Parteiindividuelle Varianten sind selbstredend möglich, weil man den Weg zu den „Öffis“ zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Pferd oder eben mit dem Zweitwagen zurücklegen kann. Die einzig offene Frage in der Mobilitätsdiskussion ist die nach dem innovativen Ausbruch aus den habituellen Kreisläufen und Zyklen. Gefordert (aber nicht gerade massiv gefördert) werden in den Sonntagsreden immer wieder „Visionen“.

So wird seit Jahrzehnten immer wieder die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gefordert – folgenlos

Visionen in der politischen Mobilitätsdiskussion sind Legion. Sie folgen meist einem berechenbaren Dreisatzmuster, bestehend zunächst aus einer „düsteren Prophezeiung“ („drohender Verkehrsinfarkt“, „stauansässige Autobahn-Nomaden“, „Ozonloch“, „autofreie Sonntage“), gefolgt vom visionären Problemlösungsvorschlag („Verkehrstelematik“, „Verlagerung des Gütertransports auf die Bahn“, „Steigerung der Attraktivität der Schiene“, „emissionsfreier LKW“, „Autobahnüberbau“), um im dritten Schritt Politik, Wirtschaft, Gesellschaft oder auch nur „uns alle gemeinsam“ zu sofortigem Handeln aufzufordern bzw. besonders in Wahlkampfzeiten gegenseitig für das notorische Nichthandeln verantwortlich zu machen.

Es gibt auch verkürzte Visionen, die aber wiederum leicht zum Dreisatz zu kompletieren wären. So wusste *Volker Hauff*, selbst einmal Bundesverkehrsminister, dass „in der Geschichte der Bundesrepublik über 50 Jahre hinweg ausnahmslos jeder Landes- oder Bundesverkehrsminister bei seinem Amtsantritt eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene forderte“. Und jeder Interessierte weiß auch, dass diesen Problemlösungsvorschlägen Jahrzehnt für Jahrzehnt spätestens im Wahlkampf das Versprechen folgte, die Vision des jeweiligen Ministers bleibe weiterhin aktuell, aber leider noch immer unerfüllt. Die fehlenden Visionen werden schon einmal eingeklagt, so zum Beispiel von Staatssekretär *Dr. Uwe Thomas* vom BMBF im Mai 2001:

„Nur mit einer deutlichen Steigerung des Schienengüterverkehrs ist der Verkehrsinfarkt noch aufzuhalten. Bis zum Jahr 2010 muss der größtmögliche Teil des heute prognostizierten Zuwachses an Lkw-Fernverkehr auf die Schiene verlagert werden. Durch innovative Entwicklungen muss dem Schienengüterverkehr hierfür die nötige Effizienz und Attraktivität gegeben

werden. [...] Wir brauchen eine Vision und einen festen Zeithorizont für die Zukunft der Schiene, denn bei der jetzigen Situation arbeitet die Zeit gegen uns.“¹

Eigentlich sollen Visionen zum Handeln auffordern

Visionen sind mittlerweile funktional und pragmatisch nicht viel mehr als deutliche, möglichst handlungsauffordernde Aussagen, auf die sich jeder seinen Reim machen kann. Unvergessen und unverbesserbar ist die Vision von Alt-Bundespräsident *Roman Herzog* auf seiner „Berliner Rede“, es müsse „ein Ruck durch das Land gehen“. Diese Vision wird seit Jahren mit unveränderter Heftigkeit von zehntausenden Akteuren für alle nur denkbaren Themenbereiche unseres gesellschaftlichen Lebens wiederholt. Heute möchte man sich schon wünschen, dass endlich ein Ruck durch die „Ruck-Diskussion“ geht.

In der wissenschaftlichen Diskussion lesen sich die Visionen etwas mühsamer: Eine „dynamisch optimierte Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit“ lautet der Vorschlag des Arbeitskreises „Verkehrstelematik“ der *Fraunhofer-Gesellschaft*² für eine „übergeordnete Vision für das hochkomplexe, multikriterielle und dynamische Optimierungsproblem“. Dies will wohl zunächst nicht mehr heißen als „Wachstum ohne Leiden“, und das „Optimierungsproblem“ ist keine ruckartige Einmal-Aufgabe, sondern eben eine Dauer-Aufgabe. Niemand vermag aber bei aller Zustimmung zu dieser Vision sagen, was er morgen konkret anders machen müsste.

Der Staatsminister im Bundeskanzleramt, *Hans Martin Bury* formulierte im Juni 2002 die Vision der Bundesregierung:³

„Mobilität ist ebenso wie Kommunikation ein Grundbedürfnis des modernen Menschen. Mobilität bedeutet Lebensqualität. Zugleich ist Mobilität Voraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft. Die langfristige Sicherung unserer Mobilität ist deshalb eine zentrale Zukunftsaufgabe. Wir wollen Mobilität erhalten bzw. wieder gewinnen und zugleich die natürlichen Lebensgrundlagen bewahren. Zwei Herausforderungen stehen dabei im Mittelpunkt: Erstens: Wir müssen den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß deutlich senken (...). Zweite Herausforderung: Wir sind zu stark auf Energieimporte angewiesen, im Straßenverkehr faktisch zu 100 %. Angesichts der knappen werdenden Öl- und Gasvorräte und eines steigenden globalen Energiebedarfs müssen wir unsere Abhängigkeit vom Öl insbesondere im Verkehrsbereich drastisch reduzieren. Unsere Antwort auf beide Herausforderungen lautet: Steigerung der Energieeffizienz. Wir setzen auf eine stärkere Vernetzung von Verkehrsträgern, die bessere Auslastung vorhandener Kapazitäten durch intelligente Logistiksysteme, Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße, und auf den Einsatz noch effizienterer Antriebstechnologien.“

Mit dem *Clean Energy Project* für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien könne sich jetzt eine Alternative zum Benzin- oder Dieselmotor entwickeln, und das wäre „ein ähnlicher Quantensprung wie

der Bau der ersten Motorwagen durch Carl Benz und Gottlieb Daimler Ende des 19. Jahrhunderts. Natürlich bedarf es dazu auch einer entsprechenden Infrastruktur.“ *Bury* („Ich will, dass das vielzitierte „zero-emission-car“ zuerst in Deutschland in Serie geht“) drückte damit aus, was alle Visionäre bedrückt: „Entscheidend ist, dass wir den Mut zu konkreten Visionen haben“. Konkrete Visionen fallen jedoch erfahrungsgemäß durch das Rüttelgitter der Diskussion, werden je nach Ausmaß als „zu groß“ oder als „zu klein“ eingestuft, der Rest eben als „mittel“ in den Bücherschrank gestellt oder aktenmäßig abgeheftet. Dies ist keine Besonderheit der Mobilitätsdiskussion, aber nicht einmal bei der Energiediskussion, der Neue-Medien-Diskussion, oder der Telekommunikationsdiskussion (wo sich seit über 15 Jahren im gemeinsamen Bemühen um Liberalisierung und Deregulierung unglaubliche, weil unendliche Regulierungsweiten auf-tun), gibt es das *not invented here* – eine besonders von Ingenieuren benutzte Reviermarkierung – in derart scharfer Erscheinungsform wie bei den Verkehrsexperten. Wahrscheinlich sind die beiden Hauptgründe dafür zum einen in der Reife des Themengebiets zu suchen, weil über 150 Jahre auch ein spannendes Diskussionsfeld versintern lassen und zweitens an der unausweichlichen Beteiligung der Stammtische an diesem Dauerdisput.⁴ Denn über Zuständigkeiten wird nahezu ausschließlich an den Stammtischen entschieden.

Doch wer ist dafür zuständig?

Die wichtigste Voraussetzung für eine Innovation im Verkehrsbereich ist und bleibt die „Zuständigkeit“, und genau diese ist im öffentlich-privat organisierten Verkehrssektor über die letzten Jahrzehnte hinweg verloren gegangen. Die erste Frage in Deutschland beim Auftauchen einer Vision ist die, wer sie denn vorschlägt. Es ist leicht aufzuzählen, wessen Visionen in der Diskussion deswegen überhaupt nicht erwünscht sind: Die *Politik* will (und kann) bekanntlich nur Populäres, die *Herstellerindustrie* verfolgt nur ihr (wohl grundsätzlich mit dem Allgemeininteresse unvereinbares?) Eigeninteresse, die *Verbände* machen Druck nur in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich, die *Wissenschaft* will nur weitere Dauerlutscher-Projekte von allen Auftraggebern, die *Verkehrsbeamten* müssen sich auf Budgetfragen beschränken und die *Bürger* wollen nur billige Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft, weil ja alles immer teurer wird.

Wohlige Schauer bereiten Visionäre, wenn sie innerhalb einer visionär weniger ausgewiesenen Umgebung verantwortlich arbeiten: Persönlichkeiten wie *Daniel Goedevert* bei Ford, *Fritz Vahrenholt* bei Shell oder *Ulrich Steger* bei VW verlieren das öffentliche Interesse nach ihrem Ausscheiden spätestens bei der Vorlage des ersten visionären Buches, sie müssen wie *Frederik Vester* mit dem (zahlenmäßig durchaus respektablen) Nischenpublikum Vorlieb nehmen. *Vesters* Buch („Ausfahrt Zukunft“) von 1990 ist samt Supplement vergriffen, obwohl (oder weil) er vor über einem Jahrzehnt schrieb:

„Die Autogesellschaft steht vor dem Kollaps. Gefragt ist in Zukunft neben umweltverträglichen Antriebssystemen vor allem die Entwicklung komplexer, integrierter Verkehrssysteme. Ein radikaler Kurswechsel ist unausweichlich. Für die Automobilindustrie wird er zur Überlebensfrage werden.“

Für das Publikum ist der Kollaps aber nicht nachvollziehbar.

Die Untergangsszenarien scheinen auch bei den Experten nicht mehr als hilfreich zu gelten. *Fritjof Miesch* und damit der Managerkreis der *Friedrich-Ebert-Stiftung* stellen fest:

„Mit dem fragwürdigen Horrorgemälde vom Dauerstau, in dem Deutschland demnächst erstickt, sind allerdings ebenso wenig rationale Lösungsansätze, gar politische Mehrheiten zu gewinnen wie mit der überbordenden Subventionierung von Mobilität. Deutschland wird nicht im Dauerstau erstickten, sondern in einem verkehrspolitischen und Nachfrage-Immobilismus erstarren, an dem eine Mehrheit der Bevölkerung festhält, weil ihre Mobilitätsgewohnheiten hoch subventioniert werden. Es ist Zeit, die Ära der verkehrspolitischen Legenden und Lebenslügen durch einen Ehrgeiz zur neuen Sachlichkeit zu ersetzen, in der Markt, Erfindungsreichtum und Flexibilitätspotentiale ihre problemlösenden Potentiale entfalten können.“⁵

Marktversorgung oder staatliche Daseinsvorsorge?

Deutlich wird, dass eben auch im Verkehrssektor in der politischen Debatte zwischen den festen Punkten „Marktversorgung“ und staatliche „Daseinsvorsorge“ vornehmlich im argumentativen Schlamm gewühlt wird. Fest steht: Es ist der Politik noch nirgends gelungen, sich in Verkehrsfragen selbst überflüssig zu machen,⁶ dies muss aber nicht heißen, dass aus seiner Verantwortung heraus eine bestimmte Organisationsform von Verkehrsunternehmen ableitbar wäre. Unter Hinweis darauf, wie „sehr allein in den letzten 150 Jahren das Verhältnis von Staat und Gesellschaft immer wieder radikal verändert wurde“ weist *Hans-Ulrich Nennen* darauf hin, dass „Globalisierung, Liberalisierung, Flexibilisierung und Privatisierung wieder und wieder verlautbart werden“, ohne dass die Programmatik als solche thematisiert wird. Es sei gerade die Diskussion um Daseinsvorsorge „eine besondere Eigenart der Bundesrepublik; im europäischen Ausland ist ‚Daseinsvorsorge‘ gänzlich unbekannt, die Übersetzung in Public Utilities oder Public Service wäre verfehlt. Besser wäre es, gleich von ‚Basic Needs‘ zu sprechen, wenn da nicht wiederum eine schlechte, weil zu umfassende Verallgemeinerung im Spiel wäre. (...) Die Programmatik wird im europäischen Ausland kaum verstanden, und es könnte zudem noch der Eindruck entstehen, dass dieser Befund auch für die Bundesrepublik selbst erhoben werden muss (...)“⁷

Es ist offensichtlich eine speziell deutsche Eigenart geworden, zunächst nach den Verantwortlichen oder Zuständigen zu rufen, insbesondere, wenn etwas schief ge-

Dieses Bild kann aus
urheberrechtlichen Gründen
nicht angezeigt werden

Konkurrenzfähig

will der neue ICE auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Frankfurt und Köln sein: mit dem Auto und auch mit dem Flugzeug. Mit dem Flugzeug verbindet der ICE zweifellos die hohe Geschwindigkeit bei der Überwindung von Entfernungen, körperlich und von der Sicht her gleichermaßen eingeengt. Das eigene Auto gibt einem demgegenüber das Gefühl, nicht Beförderungsobjekt, sondern selbst bestimmt zu sein, das Schicksal in den eigenen Händen zu haben.

Foto: dpa-Fotoreport

hen könnte oder etwas völlig Neues und Kostenpflichtiges droht. Der Wähler erwartet – unter Androhung von Politikverdrossenheit – umfassende staatliche Daseinsvorsorge in allen Lebenslagen bis hin zur Fernreise in Bürgerkriegsgegenden. Auf diese Versicherungsnehmerqualitäten sind weder das politische System noch das Innovationssystem bruchfrei angepasst. Die Politik kann in Zeiten leerer Kassen nur noch mit geldwerten „neuen Versicherungsleistungen“ in Form von Gesetzen und Verordnung reagieren. Auch das Innovationssystem braucht immer mehr Vorschriften als Marktanreiz. Ohne Vorschrift gäbe es in den meisten deutschen Autos weder Gurte noch Airbag, weder Katalysator noch die Nebelschlussleuchte. Weil der deutsche Autofahrer bei schlechten Lichtverhältnissen nicht sein Abblendlicht einschaltet, sondern eher Entgegenkommende mit der Lichthupe auf das „vergessene Abblendlicht“ aufmerksam macht, bleibt um der Unfallverhütung willen eben nichts anderes als die Vorschrift „Abblendlicht auch tagsüber“, die 2003 denn auch kommen soll. Mit der gleichen Inbrunst besteht der Versicherungsbürger aber auf gleichbleibenden Prämien, sprich: Steuern und Abgaben. So lange die Politik nicht akzeptiert, dass verursachergerechte und verursachertransparente Kostenstrukturen der einzige Ausweg aus diesem Dilemma sind, wird es mangels exakter Zuständigkeit nicht einmal Adressaten für solche Visionen geben.

Nutzungsentgelte für alle Verkehrswege?

Verursachergerechte und verursachertransparente Kostenstrukturen sind mit den klassischen Steuerverteilungs-Algorithmen nicht zu lösen. Die mobilen Bürger wehren sich mit dem Wahlzettel gegen jeden Versuch der Regierenden, den großen Steuertopf zu füllen, und sie danken den Regierenden kein Steuergeschenk. Die *Pöllmann-Kommission*⁸ hat völlig richtig erkannt, dass es Auswege aus dieser Zwangslage gibt:

„Die Verkehrsinfrastruktur dient ganz überwiegend privaten Konsumenten zur Erfüllung ihrer Mobilitätswünsche und privaten Unternehmen bei der Beschaffung und Verteilung von Gutem sowie im Austausch der Vorleistungen. An vielen Stellen, vor allem im Netz des Straßen- und des Luftverkehrs, sind die Kapazitäten knapp geworden und die Nutzer, rivalisieren um die Verkehrsflächen. Dabei sind sie (Nutzer, Konsumenten etc.; dkl) durchaus bereit, wie Beispiele im Ausland zeigen, für ein gutes Angebot auch einen Preis zu bezahlen. Daraus folgt, dass die bisher fast ausschließlich praktizierte Finanzierung der Bundesverkehrswege aus Haushaltsmitteln nicht fortgeführt werden muss, sondern dass ein Spielraum für marktliche Organisation von Verkehrsangebot und -nachfrage gegeben ist.“

Man muss eigentlich weiter gehen als die Kommission und sagen, dass die Finanzierung aus Haushaltsmitteln nicht mehr fortgeführt werden kann. Die Kommission sagt aber auch, dass diese Umstellung auf Nutzungsgebühren den Staat nicht aus einer

Koordinierungsverantwortung entlässt:

„Aufgrund der hohen Kosten (Parallelinvestitionen) und des damit verbundenen Flächenverbrauchs kommt keine Marktlösung in Frage, bei der jede Nutzergruppe für sich eine eigene Verkehrsinfrastruktur plant und zuschneidet. Verkehrsinfrastrukturen müssen auf einen gemeinsamen Bedarf der Nutzergruppen ausgelegt und durch die Festlegung von Standards den Bedürfnissen aller Nutzergruppen angepasst werden. Die vielseitige Nutzbarkeit (Interoperabilität) und der Netzzusammenhang zwischen einzelnen Netzschnitten und Strecken setzt eine weit-sichtige und integrierte Planung für das Verkehrsinfrastrukturangebot voraus.“

Der Kommission schwebt als Lösung eine Art „Club“ vor, für den alle Nutzer eine Mitgliedsgebühr bezahlen und nutzungsabhängig Streckenentgelte entrichten. Solche „Nutzerentgelte“ wurden in einer Anhörung am 10. Januar 2000 unter anderen von BDI, VDA, Deutsche Straßenliga, BMW und ADAC abgelehnt. Der Verein Deutscher Ingenieure antwortete mit „teils-teils“ (eine Variante des „not invented here“). Hingegen würden selbst die harten Ablehner eine aufgabennahe Zweckbindung (Fernstraßenbau) von Mineralölsteuer und Ökosteuern hinnehmen. Dies aber wäre ein Verstoß gegen die Steuersystematik und das „Königsrecht des Parlaments“.

Nun geht es bei der Mobilitätssicherung nicht nur um eine gerechte ökonomische Lastenverteilung für die gegenwärtigen Probleme der Infrastrukturen. Dem Staat obliegt nach eigenen Aussagen auch die Aufgabe, „Effizienz“ zu organisieren, „intermodalen Verkehr zu ermöglichen“ und „Innovationen zu fördern“. Selbst wenn der *Pöllmann*-Vorschlag durchkäme (siehe unten LKW-Maut), wenn man Verkehre optimieren will, gibt es keinen Weg ohne den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik. Ingenieure sagen, dass man nichts steuern oder auch nur koordinieren kann, wenn man keine oder unzureichende Messdaten hat.

In einer Diskussion an der Akademie für Technikfolgenabschätzung war ich mir mit dem Verantwortlichen des Landes Hessen einig:

Klump: „Ich bin der Meinung, dass wir uns eine Straßen-Telematik in einem flächen-deckenden Messnetz zulegen sollten, um überhaupt einmal messen zu können, wo was fährt oder sich aufhält. Wir haben bei 6 Mrd. DM in der mittelfristigen Finanzplanung nach wie vor noch Probleme beim Straßenerhalt – von Neubauten noch gar nicht die Rede. Wir haben große Finanzierungslöcher bei der Finanzierung unserer Trassen. Unsere Straßen verfallen, wie unsere Schienen jetzt durch Nicht-Investitionen verfallen sind. Ich glaube, dass dieses nur dadurch zu lösen ist, dass man Kilometerpreise einführt, und zwar nicht mit Steuern in den großen Steuertopf beim Bundesfinanzminister, sondern wirklich in einen dedizierten Abgabepotenzial, der tatsächlich auch für die Straßen da ist, der also von den Ländern auch jeweils dafür eingesetzt wird.“

Schuster: „Ich darf einfach aus Hessen berichten: Es ist heute so, dass die hessische

Straßenverwaltung 60 % des Geldes, das in die Hand genommen wird, nur für die Instandhaltung einsetzt. Und wenn Sie dann über Hessens Straßen fahren, holpert es nach wie vor – und zwar nicht selten und nicht wenig. Dass wir riesige finanzielle Probleme haben, um die Straßen überhaupt zu erhalten, ist etwas, was im politischen Raum aus meiner Sicht, bisher noch überhaupt nicht kommuniziert worden ist. Es wird immer von Neubau, von neuen Autobahnen, Umgehungsstraßen, Lückenschlüssen usw. gesprochen. Aber dass die öffentliche Hand in ein paar Jahren wahrscheinlich gar nicht mehr in der Lage sein wird, dieses Netz überhaupt zu erhalten, darüber wird nach meiner Meinung viel zu selten geredet.“⁹

Dies alles ist ein weiterer Beleg dafür, dass es der Diskussion über Mobilität nicht an richtigen und wichtigen Einzelaspekten mangelt, sondern dass die Diskussion als solche von niemandem und nirgends zusammengeführt, ausgewertet und für die Umsetzung aufbereitet wird. Wenn also selbst der am weitesten gehende Vorschlag der *Pöllmann-Kommission* – nota bene: eine Vision! – zur Umorientierung bei der ganz zentralen Kostenfrage nicht einmal voll in die politische Diskussion aufgenommen wird, kann man leicht Rückschlüsse ziehen, was mit den Zukunftsvisionen geschieht, die nicht in dieser Kommission behandelt wurden. Selbst wenn es verfassungsrechtlich möglich würde, den Politikern eine überparteiliche Expertenkommission bzw. eine professionell arbeitende Agentur als Entscheidungshilfe zur Seite zu stellen, würde der Implementierungsrückstand von Visionen weiter anhalten.

Visionen für eine „visionäre Mobilitätsreform“ finden in der Regel keinen Adressaten. Diese Strukturschwäche der Diskussion – die eben kein geordneter Diskurs ist – ist dazu verdammt, auf immerewig zu wabern und im tiefen Wald immer wieder die eigene Spur zu kreuzen. In dieser Kreislaufdiskussion sind neben den obersten Wirtschaftsakteuren des Verkehrssektors bisher nur die obersten Verkehrspolitikern befugt, neue Ideen zur Diskussion zu stellen, sie können aber vor lauter Rücksicht auf die eigene Klientel nur sehr „visionsgebremst“ auftreten. Alle anderen Akteure – insbesondere die notorisch „Interdisziplinären“ – werden nicht einmal ignoriert. Die Karawane zieht weiter, ohne auch nur einen vertiefenden Blick auf solche Visionen zu werfen.

Warum Interdisziplinäre Ansätze so schnell im Papierkorb landen?

„Interdisziplinär“ ist auch in der Mobilitätsdiskussion ein Allerwelts-Ausdruck auf der nach unten offenen Beliebigkeitsskala geworden. In der Mobilitätsdiskussion kann schon jeder als „interdisziplinär“ gelten, der über den Tellerrand seiner Zuständigkeit hinausschaut. Fast alle „Visionäre“ tun das und nicht ohne Grund. Es gibt keinen alltagsweltlichen Bereich, in dem aus den engen Grenzen von Zuständigkeit und Fachkompetenz nach einer gewissen Zeit noch etwas Neues herausgekommen wäre. So ist es denn ein zeitsparendes Vergnü-

gen, wenn man sich nur diesen Visionären widmet. Es gibt einen traditionellen Automobilclub in Deutschland (AvD), der kluge und konstruktive Beiträge zur Straßenmaut anbietet, in Ministerien des Bundes (samt der Projektträgerorganisationen) und der Länder sitzen „kleine Beamte“, die in ihren begrenzten Einflussbereichen tatsächlich für „ganzheitliche Sichtweisen“ sorgen und nicht zuletzt bringen es Wirtschaftsvertreter in Arbeitsgruppen der Technikverbände oder auch im Verkehrsforum (wenigstens temporär) zu interdisziplinären „ausgewogenen“ Sichtweisen. Kleine Unternehmen, deren Finanzkraft allerdings nie zum Anschlag von Infrastrukturen oder für ein „Komplett-Consulting“ ausreicht, treffen sich über innovativ angelegte BMBF-Projekte oder bei Stiftungsveranstaltungen mit Wissenschaftlern und Vertretern gesellschaftlicher Gruppen fast durchweg „außerhalb des Tellerrands“. Natürlich ist dies für die Akteure der Mobilitätsdiskussion unverrückbar „l'art pour l'art“. Um diese Aussage zu exemplifizieren, seien zunächst einige – zum Teil seit Jahrzehnten vorhandene – Ideen aufgezählt, die es nicht schaffen, auch nur einmal ernsthaft diskutiert zu werden. Nicht auf großen Mobilitätskongressen, nicht in den penibel segregierten Bahn- oder Automobilforen und nicht in Leitprojekten der Forschung. Die Aufzählung ist ein recht unsystematischer Ausschnitt „großer“ und „kleiner“ Visionen ohne Zuordnung zu den Ideengebern oder zu den Akteuren. Auf

Beispiele der rein „ökologisch-motivierten“ Mobilitäts-Visionen wurde gänzlich verzichtet, weil diese unvermeidlich a priori ungelesen in die bekannten Schubladen gesteckt und nur noch von den jeweiligen Proponenten in ihren Bezugsgruppen mit dem Unterton der völligen Aussichtslosigkeit besprochen werden.“ Die Basisfrage bei allen Beispielen ist: Hat jemand dran gedacht?

Beispiel Transrapid: Zug oder Flugzeug?

Der Transrapid wurde immer nur als Alternative zur Schienenbahn gesehen. So konkurriert er mit einem ICE-Rad-Schiene-System, das die 177 Kilometer von Frankfurt-Flughafen zum Kölner Flughafen – politische Zwischenstationen wie Limburg (Hessen) und Montabaur (Rheinland-Pfalz) abgerechnet in rund einer Stunde zurücklegt. Die Vision war hier einmal, dass ein Fluggast der Lufthansa auf einer Kurzstrecke wie gewohnt am „Finger“ der beiden Flughäfen in eine Transrapid-Kabine ein- und wieder aussteigt. Statt Wolken sähe er allerdings noch mehr Tunnels als im ICE (25%), dafür blieben ihm sämtliche Warteschleifen erspart. Die Fluglinien werden von dieser Vision nie erfahren, weil ihre Überflug-Slots bekanntlich eine unbegrenzte Kapazität haben. Jeder Verkehrsminister wird sich daher in regelmäßigen Abständen mit dem jeweiligen Bahnchef auseinandersetzen

müssen. Kurioserweise wird der Transrapid nun als Zubringer für die Strecke Innenstadt-Flughafen vorgesehen, wo er keinen seiner systembedingten Vorteile ausspielen kann, sondern gegen jedes Rad-Schiene-System in allen Punkten verliert.

Transcycle – der dritte Verkehrsträger?

Angesichts der Tatsache, dass im hochverdichteten Mitteleuropa Trassen weder für Schienen noch für Straßen beliebig zur Verfügung stehen, könnte auf Basis der Magnetbahntechnologie ein – vorwiegend unterirdisches, aber auch aufgestelltes – „drittes“ Güterverkehrssystem“ gebaut werden, das sich mit automatisch fahrenden Container-Lafetten bei doppelter Durchschnittsgeschwindigkeit wie die Bahn heute mit höchster zeitlicher Präzision in die heutigen Transportinfrastrukturen einpasst. „Transcycle“ als Name deswegen, weil dieses Verkehrssystem sich vor allem für nicht dezentralisierbare Schüttgüter des Recycling geradezu aufdrängt.¹⁰ Ein solches System mit unterirdischen Magnetbahntrassen wird Presseberichten zufolge derzeit in NRW (Universität Bochum) propagiert, allerdings setzt man dort – anders als beim Transcycle – doch auf hohe Geschwindigkeit statt auf berechenbarer und energiesparender Gleichmäßigkeit. Wenn die Spediteure, die als kommerzielle Hauptinteressenten für Mobilität ab und zu an der Mobilitätsdiskussion teilnehmen

Dieses Bild kann aus urheberrechtlichen Gründen nicht angezeigt werden

41 Mal ist jeder Schweizer im Jahresdurchschnitt mit der Eisenbahn unterwegs, dabei legt er 1850 Kilometer zurück. In keinem anderen Land sitzen die Menschen so oft und so lange im Abteil- oder Großraumwagen wie in der Schweiz. Platz zwei in unserer Grafik belegen die Weißrussen, die jährlich 1656 Kilometer je Einwohner schaffen. Die Deutschen erreichen mit durchschnittlich 21 Fahrten einen Rang im oberen Mittelfeld. Im klassischen Land der Autos und der Autobahnen findet der meiste Verkehr mit dem Auto statt; trotz des gut ausgebauten Schienennetzes und viele Spar-, Lock- und Sonderangebote von Seiten der Deutschen Bahn bewältigt jeder Bundesbürger nur 891 Kilometer mit dem Zug.

Globus

dürfen, von dieser Möglichkeit erführen, hätte diese Vision vielleicht plötzlich Adressaten. Bis dahin darf der dringend benötigte dritte Verkehrsträger als Studienmodell an der Universität Bochum besichtigt werden.

Mehr Sicherheit beim ICE durch Vorreiter-Draisine?

Hochgeschwindigkeitszüge wie der ICE oder der TGV in Frankreich müssen zur Wahrung der Sicherheit eine „Trassenvorausschau“ haben, die im Führerstand nicht einmal bei vollständiger Automatisierung dargestellt werden kann. Defekte Oberleitungen oder Schienen, aber auch Kreuzungsverkehre können selbst mit den besten telematischen Ausrüstungen nicht mit der erforderlichen Sicherheit rechtzeitig entdeckt werden. Erst kürzlich passierte der erste Kreuzungsunfall beim TGV. Man könnte daran denken, dass es von Vorteil wäre, ein kleines unbemanntes Vorausfahrzeug im elektrischen Bremsabstand (mehrere Blockabschnitte) einzusetzen, das mit dem Führerstand des vollbesetzten Hochgeschwindigkeitszuges unterbrechungsfrei und in Echtzeit kommuniziert. Bei fatalen Defekten der Infrastruktur sowie bei plötzlich auftretenden Hindernissen käme es zu einem Zusammenstoß der „Vorreiter-Draisine“, der nachfolgende Zug aber könnte noch bremsen. Aber was beim Lotsenschiff oder einem Sicherungsfahrzeug für Spezialtransporte gewiss richtig ist, muss bei Hochgeschwindigkeitszügen ja nicht unbedingt gelten.

Optimierung des Verkehrsflusses durch „Informationelle Straßenfahrkarte“?

Ein ganz kleiner, aber in der Wirkung ungeheuer mächtiger Informations-Input für Verkehrsrechner (und Mobilitätsdienstleister, aber auch für Ordnungskräfte) wäre zum Beispiel das Eingeben des Fahrtziels bei Fahrtantritt auch im Auto¹¹. In der Eisenbahn ist dies ja bei Einzelfahrkarten schon immer üblich, selbst bei den Monatskarten wird wenigstens die maximale Entfernungzone und damit der Zielort grob angegeben. Im Auto könnte man per Mobilfunk oder Bordcomputer, besonders leicht natürlich über das Navigationssystem, das Fahrtziel (z.B. in Form der Postleitzahl, der Nummer der Autobahnausfahrt, die Kilometerangabe der Bundesstraße etc.) *freiwillig* eingeben. Die fünfstelligen Postleitzahlengebiete wären hinreichend genau für den vorgesehenen Zweck, eine weiträumige Vorausschau in Verkehrsrechnern zu erzeugen. Dies würde wiederum von Autobahn bis Innenstadt phantastische Möglichkeiten der dynamischen Zielführung – erstmals auch unter Berücksichtigung der anderen Verkehrsteilnehmer – als hoch akzeptable Informationsdienstleistung aufzeigen. Diese Vision bleibt übrigens unerfüllt, weil das Business-Modell eines solchen Dienstes eher auf Einnahmen des Verkehrsrechnerbetreibers als auf die des Autofahrers basieren müsste. Einen an „Verkehrsflussoptimierung“ interessierten Betreiber gibt es aber nicht, der private Bereich kann und

der öffentliche Bereich will das nicht anbieten.

Ein „Intermodaler Fahrplanfunk“ wäre äußerst nützlich, scheitert aber an unterschiedlichen Interessen

In unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen, Flughäfen und Schiffsanlegestellen in einem Radius von rund 300 Metern wäre es von großem Vorteil, den aktuellen Fahrplan (Abfahrt/Ankunft) jederzeit zur Verfügung zu haben. Für alle Zubringerdienste (Taxi, Privat-PKW) einschließlich der Fußgänger, aber auch beim Umsteigen würde ein einfaches Empfangsgerät, auf dem nur und ausschließlich die aktuelle Fahrplantafel (samt eventueller Verspätungen) erscheint, ein unglaublich mächtiges Hilfsmittel für die Mobilität: Keine halbstündigen Zweite-Reihe-Parker vor Bahnhöfen mehr, keine Panik auf der Rolltreppe, wenn die S-Bahn eh Verspätung hat, selbst die unverständlichen Anschlusszug-Durchsagen auf den Bahnsteigen könnten ignoriert werden, weil man ja schon bei der Einfahrt in den Bahnhof mit einem Blick und *einem* Knopfdruck Zeit und Gleis vor sich hat. Diese konkrete Vision wird vor allem wegen des technologischen Wettbewerbs blockiert: Dienstleister wollen so etwas per Handy oder per Organizer kostenpflichtig anbieten, die Nutzer wollen aber für so einen Dienst weder etwas bezahlen noch zwischen den Koffern stehend ein kompliziertes Gerät bedienen. Die Bahn würde auch niemals ein System unterstützen, von dem auch die Fluggesellschaft oder der Taxifahrer einen Nutzen hätte und umgekehrt.

Die Grundfehler im Tarifsystem der Bahn beheben

Das Ende 2002 anstehende neue Tarifsystem der Bahn hat den Sprung in ein Online-Platzmanagement nicht gewagt, wahrscheinlich die Möglichkeit nicht einmal gekannt. Dies wird dazu führen, dass im Fernverkehr der eilige Geschäftsreisende, der – anders als der Rentner – seine Fahrt oft nicht Tage oder Wochen im Voraus buchen kann, die Bahn weiterhin als unattraktiv ansieht. Die Platzbuchung (Sitzplatz-, Tisch-, Steckdosen-Reservierung) kostet zwar weiterhin nur ein paar Euro, aber die Stornogebühr wurde erheblich (50 €) heraufgesetzt, um „Blockbuchungen“ zu vermeiden. Zwei alte Grundfehler beherrschen das neue Tarifsystem: Zum einen kann es nicht erfolversprechend sein, wenn ein Fahrgast für einen Sitzplatz erheblich mehr bezahlen muss als einer, der Wochen voraus reserviert hat. Statt des Sitzplatzes bot sich bisher als Ersatz nur noch der Speisewagen an. Weil dort aber unterdurchschnittlich konsumiert wurde („ein Bier für Hamburg-Berlin“) wird der Speisewagen jetzt abgeschafft. Eine Lösung wäre nur ein präzises Platzmanagement, bei dem der reservierte Sitzplatz der Normalfall ist, und der *als Fahrkarte, nicht als Reservierungspappe* erworben wird. Zum anderen sind die Zugbegleiter (anders als die Stewardessen im Flugzeug) auch

weiterhin primär damit beschäftigt, die Gültigkeit von Fahrausweisen, Zuschlagkarten und Bahncards zu überprüfen, eine Tätigkeit, die sich leicht pro Sitzplatz automatisieren ließe.

Die Vision für den Reisenden, per Handy oder PC (oder auch am Platz) einen Sitzplatz zu kaufen, die Vision für den Zugchef, im Dienstabteil sowohl die Sitzplatzbelegung des Zuges mitsamt den Belegungszeiten (etwa nur Hamburg-Wittenberge, danach ist der Platz wieder verfügbar) und nicht zuletzt mit der Gültigkeitskontrolle zu verbinden, scheitert an mangelnder Vorstellungskraft, wie wenig eine entsprechende zukunftssichere Kommunikations-Infrastruktur in den (im Durchschnitt 250.000 € teuren) Wagen kosten würde.

Diese Beispiele sollten nur zeigen, dass in der Mobilitätsdiskussion konkrete Visionen keinen Platz finden. Es wird nicht auf eine Zukunft der Mobilität hingedacht und geplant, sondern es werden die Zwänge der Gegenwart mit dem Wissen von heute abzumildern versucht. Dies ist kein Privileg der Bahnmenschen, sondern betrifft die gesamte Mobilitätsbranche. Strukturkonservative Denkmuster sind vorherrschend, weil es eben in all den Jahrzehnten nicht gelungen ist, über den Tellerrand zu schauen. Interdisziplinäres Denken wird immer wieder rhetorisch eingefordert, die Forderung nach intermodaler Mobilität gehört schon zum Ritual. Selbst der in der Mobilitätsdiskussion nachweislich rührigen Bundesregierung servieren die Branchen und Interessengruppen einen gefälligen Formelkonsens.

Für eine Umsteuerung in der Mobilitätspolitik sind parlamentarische Mehrheiten nicht sichtbar

Noch nicht einmal für die gemeinsame Mobilitätsoffensive und speziell für deren Finanzierung gibt es einen politischen Konsens, von der Ablehnung der großen Wirtschaftsverbände gegenüber der Umstellung von Steuern auf Nutzerkosten ganz zu schweigen. Die Entscheidungen, zum Bundeshaushalt 2003 die Investitionen von 11,5 auf über 12 Mrd. € 1998 zu erhöhen, und eine Anhebung der Investitionen um etwa 25% in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2006 sind fast gänzlich vom Einstieg in die Nutzerfinanzierung abhängig. Im Wahlkampf konnte aber kein Minister das Thema der PKW-Maut auch nur andeuten, denn darauf würden nicht nur die Interessenverbände und Stammtische, sondern vor allem das Parlament recht ungnädig reagieren. Weder gegenwärtig noch zukünftig hat im Parlament dieses Umsteuern auf Nutzerfinanzierung eine sich abzeichnende Mehrheit. Der deutsche Parlamentarier – und dies geht quer durch die Parteien – will sich einen teilweisen Verzicht auf sein „Königsrecht“ nur mit erheblichen Zugeständnissen abringen lassen. Der „Umsteuerungsbeschluss“ für die Mobilitätsreform müsste eine breite parlamentarische Mehrheit finden, was angesichts der real existierenden Behandlung von Themenkomplexen wie Ökosteuer oder Rentenreform wenig wahrscheinlich

erscheint. Man darf nicht übersehen, dass sich die Exekutive insgesamt, aber auch der einzelne Wahlkreisabgeordnete mit Investitionen im Verkehrsinfrastruktursektor nicht nur bei den Wählern profilieren kann, sondern dass die politischen Akteure auch über erhebliche Stellschrauben für das Wachstum in einer volkswirtschaftlich relevanten Größe verfügen.

Eine Maut für den LKW als „Jahrhundertprojekt“?

Für den deutschen Autofahrer kann der LKW – besonders der ausländische LKW, auch wenn das immer häufiger nur ein „ausgeflaggter“ deutscher LKW ist – mit allem Möglichen beaufschlagt werden, denn man liebt die Ladung, nicht den Laster. Eine LKW-Maut wird in erster Linie als eine Revanche für die Autobahngebühren in den Nachbarländern gesehen. Wenig hilfreich sind dabei Hinweise, dass auf Frankreichs und Spaniens mautpflichtigen Autobahnen die LKWs unterrepräsentiert sind und sich günstigere Wege suchen. Dennoch lässt sich die Maut als eine Jahrhundertaufgabe begreifen. Es hat in den letzten Jahrzehnten keine vergleichbare Weichenstellung gegeben. Diese kommt nicht von ungefähr.

Für Beobachter scheint seit der Tagung „Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert“ im Mai 2000 in Göttingen ein Ruck durch die Mobilitätsdiskussion gegangen zu sein. Dort hatten rund 500 Mobilitätsexperten aus allen Lagern auf Einladung von Verkehrsministerium und Forschungs-

ministerium ein Umsteuern gefordert: „Der erste Schritt muss sein, diese vorfindlichen Diskussions-, Denk-, Handlungs- und Gestaltungs-Blockaden in der gesamten Akteurskette mit einem breit getragenen verkehrspolitischen Aktionsplan Mobilität – als modus vivendi im doppelten Sinne – aufzulösen. Deutschland als das Transit-Land Nummer eins hat die Pflicht, den ersten Schritt in und für Europa zu tun. Das lockende und leitbildverdächtige Ziel ist die Schaffung der besten integrierten Verkehrssysteme der Welt binnen 10 Jahren zur Erhaltung der Mobilität.“¹² Im Verkehrsministerium wurden Budgets für Investitionen erhöht und mit der LKW-Maut vor allem ein Finanzierungsmodell für Verkehrsinfrastrukturen entwickelt. Das 2001 vorgestellte Zukunftsprogramm Mobilität veranlasste die Bundesregierung zu einem Frohlocken: „(...) wir haben die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland beendet. Und wir haben wieder die Bewegung in die Verkehrspolitik gebracht. Der Weg ist endlich wieder frei für mehr Mobilität in unserem Land“ (Bodewig). Mit dem Zukunftsprogramm Mobilität sollen neben 500 sechsstreifigen Autobahnkilometern und 6000 Kilometer Schienennetzsanierung samt 500 Neubaukilometern bis 2006 die flächendeckende Beseitigung von Langsamfahrstellen, die Beschleunigung des Schienenverkehrs auch durch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, nicht zuletzt „noch vor Ende des Jahrzehnts“ 300 Ortsumgehungen gebaut werden.

Projekte für eine Mobilitätsoffensive

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) ergänzte diese Mobilitätsoffensive mit einem Kranz von innovativen Projekten. „Die Forschungsförderung im Bereich von Mobilität und Verkehr soll helfen, die künftige Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und der sozialen Sicherheit mit der langfristigen Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen in Einklang zu bringen (Nachhaltigkeit). Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) stellt hierfür derzeit jährlich etwa 120 Mio. DM bereit. Der Innovation und Modernisierung der Bahn, insbesondere im Güterverkehr, kommt hierbei eine zentrale Rolle zu.“¹³

Die aufgesetzten Programme zeigen, dass die „visionären“ Stichworte aus der jahrelangen Debatte durchaus aufgenommen und verstärkt wurden:

- „MoTiV“: Erarbeitung von Grundlagen für neue IT-gestützte Dienste zur Bereitstellung verkehrsträgerübergreifender Informationen (z.B. über die aktuelle Verkehrssituation, über Parkmöglichkeiten am Zielort sowie über optimale Verkehrsmittelkombinationen); Überprüfung der Realisierbarkeit von Telematikanwendungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße;
- Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“: Untersuchung pilothafter Lösungen in fünf deutschen Großstädten zur Verbesserung der Kapazitätsauslastung von Verkehrsmitteln und -infrastruktu-



Dr. h. c. Siegfried Schiele

Wegen seiner „herausragenden Leistungen auf dem Gebiet der Theorie und Praxis der politischen Bildung“ hat die Fakultät für Sozial- und Verhaltenswissenschaften der Eberhard-Karls-Universität Tübingen dem Leiter der Landeszentrale, Direktor Siegfried Schiele, den Grad eines „Doktors der Sozialwissenschaften ehrenhalber (Dr. rer. soc. h. c.)“ verliehen.

In einer Feierstunde in den Räumen des Großen Senats der Universität Tübingen am 8. Juli 2002 würdigten der Dekan der Fakultät, Prof. Dr. Martin Hautzinger, und in seiner Laudatio der Direktor des Instituts für Politikwissenschaft, Prof. Volker Rittberger, Ph. D., die Verdienste Schieles um die Vermittlung von Politikwissenschaft und politischer Bildung in Deutschland. Siegfried Schiele, seit Jahren bereits Lehrbeauftragter am Tübinger Institut für Politikwissenschaft, nahm anschließend in einem öffentlichen Vortrag Stellung zu „Brennenden Fragen politischer Bildung“.

Foto: Helmut Bucher, Fridingen a. D.

ren sowie zur flexiblen und effizienten Anpassung an die individuelle Transportnachfrage; Förderung neuer Mobilitätsdienstleistungen, z.B. für Reiseunterstützung im Personenverkehr oder elektronische Zahlungs- und Abrechnungsverfahren;

- „Mobilitätsinformationsdienstleistungen“: Nutzung von Telematiksystemen zur Erschließung neuer integrierender Mobilitätsmanagement- und -informationsdienstleistungspotentiale zur Unterstützung des Zusammenspiels zwischen öffentlichen Aufgabenträgern und privaten Mobilitätsdienstleistern; Schaffung notwendiger Voraussetzungen, z.B. geeignete Telematikgeräte, umfassende Erfassung der Verkehrslage, Kompatibilität und Interoperabilität im Daten- und Informationsaustausch als notwendige Betreiberstrukturen; Vorbereitung der Markteinführung.

Allerdings geben die aktuellen Informationen im BMBF-Server noch recht wenig Aufschluss über den Realisierungsgrad der einzelnen Projekte.

Das „Wundermittel Telematik“ kommt gar nicht erst zum Tragen

In ihrem kundigen Artikel (Isensee/Wurm 2001) kommen BMBF-Visionäre zu dem Schluss, dass die Forschung etwa zu den Bahnsystemen in den Neunzigerjahren zurückgegangen ist:

„Die Ursachen hierfür können in der Bahnreform in Deutschland, in der beginnenden Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes in Europa und im Zusammenhang mit der auch im Bahnsektor greifenden Globalisierung der Wirtschaft gesehen werden.“

Deutlich wird gesagt, woran die Umsetzung von Visionen Mangel litt:

„Offensichtlich bestand (früher) ein hinreichender, finanzieller Spielraum, Forschung und Entwicklung im Bahnsektor auch unter längerfristigen Aspekten und ohne Erwartungen an einen kurzfristigen Return on Invest zu betreiben. Im Zuge der Bahnreform und der Öffnung der Bahnmärkte in Europa brachen die Preise bei der Bahnindustrie massiv ein. Die Industrie baute ihre Entwicklungsabteilungen zurück und lagerte teilweise ihre Produktion in das billigere Ausland aus. Die Bahnbetreiber selber – in die unternehmerische Verantwortung entlassen – legten ihr vorrangiges Augenmerk darauf, ausgeglichene Bilanzen vorzulegen. Die traditionelle Rollenverteilung zwischen Bahnbetreiber und Bahn-Industrie im Bereich der Entwicklung wurde neu definiert. Dies alles minderte deutlich die Risikobereitschaft, Investitionen in mittel- bis langfristig ausgerichtete Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zu tätigen. (...) Die Kapazität des Schienenverkehrs kann durch eine effizientere, kostengünstigere Leit- und Sicherungstechnik (LST)

erheblich gesteigert werden. Hierzu gehören hochwertige, anspruchsvolle Technologien vor allem im Fahrzeug sowie ein zukünftiges Gesamtkonzept für die LST und Telematik unter Berücksichtigung der Aspekte der Interoperabilität. Eine wichtige Voraussetzung dabei ist, dass ein abgestimmtes Konzept zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern vorliegt.“

Wo es schon an der eng verkehrsträgerbezogenen Forschung mangelt, kann die Entwicklung telematischer Systeme insbesondere für den intermodalen Mobilitätsbereich deswegen nur eine Vision bleiben, von der sich in der Realität wenig findet. Der Hauptgrund dafür dürfte – hier ist Isensee/Wurm voll zuzustimmen – in der Tatsache zu suchen sein, dass die technikentwickelnden Unternehmen grundsätzlich einen „Nachfrager“ im Sinne eines echten Kunden brauchen, bevor sie Ingenieurjahre alozieren. Eine solche Allokationsfunktion ist aber in der Verkehrsbranche bisher nicht entwickelt worden. Während die einzelnen Verkehrsträger (Bahn, Automobilbauer) die für sie notwendigen informationstechnischen Systeme im Zuge der bekannten Wertschöpfungsketten nachfragen, gibt es in Europa bis heute keinen Entwicklungsauftrag für intermodale Kommunikation. Das „Wundermittel Telematik“ kommt gar nicht erst zum Tragen. Die weitere Suche nach „Großinnovationen“ ist wenig ergiebig, es gibt in der Realität keinen konkreten Ansatz für eine „intelligente Trasse“, für intermodale Kommunikationssysteme oder ähnlich umfassende Innovationen, diese bleiben im Reich der undiskutierten Visionen. Gerade die konkrete Rolle der Telematik bleibt selbstsam undurchsichtig, obwohl ihr von den meisten Akteuren eine Schlüsselrolle zuerkannt wird. Auch hier sind Erklärungsmuster vorhanden. Fast alle Informations- und Kommunikationstechniken brauchen einen jahrelangen Vorlauf, sei es für die eigentlichen Netzinfrastrukturen, sei es für die adäquate Stromversorgung von Endgeräten oder auch für die hinreichende Ausstattung der Benutzer mit Zugangsmöglichkeiten. Immer mehr kommen zu den „elektrischen“ Normierungen auch die erforderlichen Normierungen von Datenformaten hinzu. Der sympathische Wildwuchs kann nur durch entschlossenes Handeln begrenzt werden. Dafür bedarf es eines unternehmerischen Impetus, den die Bahnbetreiber zu leisten kaum imstande sind. Fehlen ihnen doch die „visionären“ Informationen über technische und organisatorische Potentialitäten, müssen sie doch vor allem und zunächst an die Abstimmung gerade in einem mobilitätsweiternden Europa denken. Die notwendigen Visionen für die künftige Mobilität brauchen Plattformen, die der Wertschöpfungskette einen Ersatz für den „unternehmerischen Auftrag“ bieten. Da-

zu wäre zu prüfen, ob sich eine übergreifende Initiative für die Mobilität starten lässt. Der professionelle Hintergrund könnte eine Infrastrukturagentur sein, die im Besitz von Bund und Ländern neben den Koordinierungsleistungen für die Infrastrukturentwicklung vor allem auch die Entwicklung intermodaler Kommunikationssysteme vorantreibt. Sicher ist dabei nur: Ohne Systematisierung (Professionalisierung) der Mobilitätsdiskussion droht diese an ihrem eigenen Gewicht zu ersticken, zum Schaden der Visionen für Innovation.

Literaturverzeichnis

- Bodewig, Kurt, Regierungserklärung „Investitionen in eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur – Mobilität für die Zukunft sichern“, Berlin, 27. Juni 2002 im Deutschen Bundestag, zit. nach Download BMVBW.
- Arbeitskreis Verkehrstelematik der Fraunhofer-Gesellschaft (Hrsg.), Kurzfassung FHG-Studie Verkehrstelematik, Version 4 vom 16. November 1999.
- Isensee/Wurm 2001: Bahnforschung im Aufwind, System Schiene 2010 – ein neuer Forschungsschwerpunkt des BMBF. In: Eisenbahntechnische Rundschau 11/2001
- Klump, Dieter, Marktplatz Multimedia, Mössingen-Talheim 1996.
- Klump, Dieter, Mobilität und Technik – Chance für einen Modus Vivendi? Vortrag auf dem Deutschen Kongress für Mobilitätsforschung, Göttingen, 4. Mai 2000, Ms (abgedruckt in: Frankfurter Rundschau vom 16. August 2000).
- Klump, Dieter, Intelligente Informations-Trassen, Leitbilder für Verkehrstelematik, Alcatel SEL Stiftungsreihe 43, Stuttgart 2001.
- Pallmann-Kommission 2000: Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Schlussbericht vom 5. September 2000, download aktuell BMVBW.
- Mietsch, Fritjof (Federführung), Verkehrspolitik im Strukturwandel: die neuen Chancen der Mobilität; Thesenpapier Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung – [Electronic ed.] – Berlin, 2001.
- Nennen, Heinz-Ulrich, Daseinsvorsorge: Zwischen Staat und Gesellschaft – Muss der Ö(PN)V öffentlich alimentiert werden? In: [Steierwald/Brenner 2002], S. 31–52.
- Steierwald, Marcus/ Brenner, Jens (Hrsg.), Streitfragen im Verkehrswesen; Verkehr im Spannungsfeld zwischen Fortschritt und öffentlicher Alimentierung. Ergebnisse des Workshop XIII im Themenfeld Verkehr und Raumstruktur Nr. 188/ Juni 2001.

Anmerkungen

- ¹ Dr.-Ing. E.h. Uwe Thomas, Staatssekretär im Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) anlässlich der Kick-Off-Veranstaltung für den neuen Forschungsschwerpunkt „System Schiene 2010“ auf der Messe transport logistic am 16. Mai 2001 in München.
- ² FHG-IITB 1999, S. 33.
- ³ 04. Juni 2002, Berlin Rede von Staatsminister Hans Martin Bury zur Eröffnung des Parlamentarischen Abends zur Vorstellung des Clean Energy Projects
- ⁴ Vgl. Klump, D.: Intelligente Informations-Trassen, Leitbilder für Verkehrstelematik, Alcatel SEL Stiftungsreihe 43, Stuttgart 2001, bes. S. 20f, 45f.
- ⁵ Mietsch 2001.
- ⁶ Vgl. Klump, D.: a.a.O. S. 7f, bes. „Mobilitätssicherung vor dem Hintergrund von Wohlstand und kritischen Schwellen bleibt für immer eine hochpolitische Aufgabe“.
- ⁷ Nennen, Heinz-Ulrich, Daseinsvorsorge: Zwischen Staat und Gesellschaft – Muss der Ö(PN)V öffentlich alimentiert werden? In: Steierwald/Brenner 2002, S. 43
- ⁸ S. (Pallmann-Kommission 2000).
- ⁹ Steierwald/Brenner 2001, S. 80.
- ¹⁰ Vgl. hierzu Klump, Dieter, Marktplatz Multimedia, Mössingen-Talheim 1996, S. 227ff.
- ¹¹ Klump, D.: Mobilität und Technik – Chance für einen Modus Vivendi? Vortrag auf dem Deutschen Kongress für Mobilitätsforschung, Göttingen, 4. Mai 2000, Ms (abgedruckt in: Frankfurter Rundschau vom 16. August 2000).
- ¹² Isensee/Wurm 2001.

Dreißig Jahre Landeszentrale und zehn Jahre „Haus auf der Alb“

Der Dank der Landesregierung

Von Staatssekretär Rudolf Böhmler

Vor dreißig Jahren wurde die Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg in ihrer heutigen Rechtsform durch Bekanntmachung der Landesregierung ins Leben gerufen. Zehn Jahre sind es zudem her, dass die Landeszentrale ihr Haus auf der Alb in Bad Urach in Betrieb nehmen konnte. Ein doppelter Grund zum Feiern also. So fand am 20. Juli, dem Tag des Attentats auf Hitler, ein Festakt im Haus auf der Alb statt. Nach Begrüßung durch den Leiter der Landeszentrale, Dr. h.c. Siegfried Schiele, und dem Grußwort des Kuratoriumsvorsitzenden, Klaus Herrmann MdL, hielt der Chef des Staatsministeriums, Staatssekretär Rudolf Böhmler, die Festansprache. Wichtige Auszüge aus dieser Rede drucken wir hier ab.

Die älteste Einrichtung in der Bundesrepublik

Unsere politische Bildung in Baden-Württemberg feiert heute Geburtstag. Lassen Sie mich an dieser Stelle kurz einen Rückblick halten.

Die Landeszentrale ist mit ihrer Vorgängerorganisation in der Bundesrepublik die älteste Einrichtung dieser Art. Schon wenige Zeit nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde im deutschen Südwesten die Notwendigkeit demokratischer politischer Bildung erkannt. Noch unter der französischen Besatzungsmacht hat kein geringerer als *Theodor Eschenburg* im Jahre 1947 einen Heimatdienst Württemberg-Hohenzollern begründet. 1950 wurde maßgeblich vom damaligen Kultusminister *Theodor Bäuerle* in Stuttgart die Arbeitsgemeinschaft „Der Bürger im Staat“ gegründet. Ähnliche Ansätze bürgerschaftlichen Engagements gab es in Freiburg und im Rhein-Neckar-Raum.

Am 25. Januar 1972 wurde die Landeszentrale für politische Bildung in ihrer jetzigen Form gegründet. Die Umwandlung des Vereins „Arbeitsgemeinschaft DER BÜRGER IM STAAT“ zu einer selbstständigen Anstalt des öffentlichen Rechts, die dem Staatsministerium nur in Haushalt und Organisation – jedoch nicht in den inhaltlichen Zielsetzungen – unterstellt ist, war damals umstritten. Die Landeszentrale sollte eine singuläre Stellung erhalten, und keine Weiterbildungsanstalt unter vielen sein. Heute können wir feststellen: Das Konzept ist aufgegangen. Und die Bedeutung der Landeszentrale für politische Bildung wird auch von keiner demokratischen Partei in Frage gestellt.

Meilenstein „Beutelsbacher Konsens“

Zu einem Meilenstein der politischen Bildung kam es 1977 auf Initiative unserer Landeszentrale. Der Beutelsbacher Konsens ist eine bis heute anerkannte Übereinkunft für die politische Bildung. Ich habe mir sagen lassen, dass sogar eine brasilianische Delegation bei einem Besuch ausdrücklich nach dem Beutelsbacher Konsens gefragt hat.

1972 startete die Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg mit 20 Mitarbeitern und einem Haushalt von gut zwei Millionen Mark. Heute hat sie etwa 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und einen Haushalt von über fünf Millionen Euro. Nicht diese Zahlen, vielmehr ihre überzeugende inhaltliche Arbeit hat die Landeszentrale zu einer Institution werden lassen, die aus Baden-Württemberg nicht mehr wegzudenken ist. Sie ist eine Visitenkarte für unser Land, und sie ist unverzichtbar für das Wachsen und Reifen der demokratischen Werte in unserer Gesellschaft in Baden-Württemberg.

Ich möchte Sie nicht mit dem Ablesen einer Leistungsbilanz der Landeszentrale langweilen. Sie alle kennen diese Erfolgsgeschichte von den herausragenden Publikationen wie „Der Bürger im Staat“

bis hin zu den jährlich 50.000 Kontakten. Die Aufzählung von Zahlen gibt ohnehin nur einen Bruchteil des Erfolgs wieder, denn die Landeszentrale spricht vor allem Multiplikatoren an, die ihr Wissen und ihre Einsichten weitergeben. Und so greifen ihre Aktivitäten wie ein Netzwerk letztlich über das ganze Land.

Das „Haus auf der Alb“ als ein Haus der Demokratie

Wir feiern heute aber nicht nur den 30. Geburtstag der Landeszentrale, sondern auch das 10-jährige Jubiläum des Hauses auf der Alb. Die Entscheidung für ein Haus auf der Alb war eine Entscheidung zur richtigen Zeit. Dieses Haus auf der Alb ist im wahrsten Sinne des Wortes ein geschützter Raum, ermöglicht Begegnung, fördert Austausch, bietet Raum für Ideen. Mit dem Haus auf der Alb ist ein Haus für Demokratie entstanden.

Die Geschichte dieses Hauses liest sich wie ein Geschichtsbuch. Der offene Baustil ist demokratieprägend. Einer der Gründer des damaligen Kaufmannserholungsheims, *Dr. Goldstein*, ist im Konzentrationslager gestorben. *Eugen Bolz* hat es mit eingeweiht. Diese Gedanken stellen eine Verpflichtung für die Landeszentrale dar, das Haus auf der Alb dementsprechend zu nutzen. In der Tradition des 20.



Der Chef des Staatsministeriums, Staatssekretär Rudolf Böhmler.



Ein reichhaltiges Angebot bietet die Landeszentrale für politische Bildung nicht zuletzt mit ihren Publikationen. Hoher Beliebtheit erfreute sich am Tag der offenen Tür in Bad Urach auch der Jubiläumsband „Baden-Württemberg. Vielfalt und Stärke der Regionen“. Mit 15 Euro fanden die Besucher diesen Prachtband preiswert.

Foto: Markus Niethammer/GEA

Juli wird diese Verpflichtung noch unterstrichen. Ich möchte deshalb sagen: Die Demokratie hat mit dem Haus auf der Alb Gestalt angenommen.

Politische Bildungsarbeit ist gerade in diesen Jahren notwendiger denn je. Wir finden hierzu in unserem Alltag Jahr für Jahr mahnende, aufrüttelnde, aber auch traurige Anstöße für ein Tätigwerden. Ich denke dabei beispielsweise an die Herausforderungen im Kampf gegen Gewalt und Rechts- und Linksextremismus. Ich denke beispielsweise an den grauenvollen Amoklauf von Erfurt. Gerade hier bewies die Landeszentrale mit ihrem Team Z (Z steht für Zivilcourage), dass sie in der Lage ist, vorbildlich und rasch auf gesellschaftliche Entwicklungen einzugehen und im Fall Erfurt bewies die Landeszentrale geradezu eine visionäre Problembewältigung, denn intensive Seminare für Lehrerinnen und Lehrer zum Thema „Gewalt an Schulen“ und „Gewaltfreie Konfliktlösungen“ waren bereits Monate vor Erfurt in Planung. Die Landeszentrale hatte die Hand am Puls unserer Gesellschaft.

Wichtig auch angesichts leerer Haushaltskassen

Politische Bildung bleibt auch angesichts leerer Haushaltskassen wichtig. Sie verkümmern zu lassen, wäre Ausdruck einer fatalen politischen Kurzsichtigkeit, die uns teuer zu stehen kommen würde. Wir brauchen genau das Gegenteil. J.F. Kennedy hatte schon Recht, als er einmal sagte: „Es gibt nur eines, was auf Dauer teurer ist als Bildung. Keine Bildung.“ Erfolge in der Bildungsarbeit kann man nicht in nackten Zahlen messen. Deshalb wird die Landesregierung auch in den kommenden Jahren alles daran setzen, der Landeszentrale für politische Bildung das Personal und die Mittel zur Verfügung zu stellen, die sie für eine erfolgreiche, thematisch umfassende und flächendeckende Arbeit im Land braucht.

Die Philosophie der Landeszentrale muss auch künftig vom Geist einer „Staatsbürgerschule“ getragen sein. In diesen Tagen ist dank PISA das Thema Bildung wenigstens wieder etwas mehr in den Fokus des politischen Alltags aufgerückt. Typisch Deutsch: Alle reden jetzt plötzlich von Offensiven. Wir brauchen jetzt aber auch eine politische Bildungsoffensive. Die stabilen Fundamente unserer Demokratie sind nicht auf immer und ewig gesichert. Studien befürchten gar, dass eine ganze Generation derzeit droht, für die Demokratie verloren zu gehen. Hier gibt es unglaublich viel für die Landeszentrale zu tun.



Ein Tag der offenen Tür sollte das Fest zum 10. Jahrestag des „Hauses auf der Alb“ der Landeszentrale für politische Bildung sein. Als demokratische Architektur gewürdigt wurde das Gebäude durch den Architekturhistoriker Prof. Dr. Frank R. Werner, Universität Wuppertal, in seinem Vortrag beim Festakt mit dem Thema: „Vergesst die Moderne nicht! Plädoyer für eine demokratische Baukultur“. Die Menschen nahmen die Tagungsstätte der Landeszentrale an als ein Haus der Demokratie.

Foto: Markus Niethammer/GEA

Werbung für die Demokratie

Um nur drei der wichtigen Punkte zu nennen:

1. Die Politische Bildung muss die *Sprachlosigkeit überwinden*, Sprachlosigkeit vielfach verursacht durch die Floskeln und Slogans des politischen Alltags. In der politischen Bildungsarbeit, die über den Tag hinaus wirken soll, müssen Begriffe wieder zunehmend durch Inhalte geschärft werden. Alternatives, aber auch mündiges Denken ist gefragt.

2. Durch politische Bildung muss mehr denn je der immer mehr zunehmenden *Geschichtslosigkeit entgegengetreten* werden. Kenntnisse über unsere Herkunft und über die historischen Zusammenhänge schärfen den Blick in die Zukunft, geben uns Halt und auch Zuversicht und

3. Die politische Bildung soll *für die Demokratie werben*. So gesehen ist die Landeszentrale eine ganz besondere Schule des demokratischen Denkens und Handelns, ein Übungsfeld für Zivilcourage und Gemeinsinn. Die Werbung für unsere Demokratie muss dabei auch vom Satz „Wehret den Anfängen“, der nichts von seiner Aktualität verloren hat, getragen sein.

Das Haus auf der Alb hat ein solides Fundament. Die Landeszentrale steht auf festem Boden. Damit wage ich zu behaupten, dass die Weichen für die Zukunft gut gestellt sind. Das Haus auf der Alb und insbesondere die Landeszentrale für politische Bildung befinden sich mit ihrer Arbeit auf einem guten Weg. Die Landesregierung wird diesen guten Weg weiterhin unterstützen. Namens der Landesregierung kann ich der Landeszentrale für politische Bildung daher nur „gute Reise“ wünschen. Mögen ihr die Folterwerkzeuge einer Haushaltsstrukturkommission auf ihrem weiteren Weg für die politische Bildung erspart bleiben.

Das *politische* Buch

Der Streit um die Einwanderungspolitik

Karl-Heinz Meier-Braun
Deutschland, Einwanderungsland
Edition Suhrkamp, Reihe Standpunkte,
es 2266
ISBN 3-518-12266-5
EUR 8,-

Seit dem Süßmuth-Gutachten und durch den politischen Streit über das Zuwanderungsgesetz Otto Schily's ist die Einwanderung immer mehr zu einem zentralen Thema der Innenpolitik geworden. Wegen der demografischen Entwicklung gewinnt sie eine zunehmend schicksalhafte Bedeutung.

Bisher gab es keinen, dem neuen Buch *Meier-Brauns* vergleichbaren fundierten und informativen Überblick über die verschiedenen Phasen der Zuwanderung nach Deutschland seit den Fünfzigerjahren, samt den sie begleitenden jeweiligen politischen Auseinandersetzungen.

Es beginnt mit einleitenden Kapiteln über die frühere Ein- und Auswanderungsgeschichte Deutschlands, über die Zahlen zur heutigen Zuwanderung und Integration der Ausländer. *Meier-Braun* dokumentiert anschaulich, dass im politischen Diskurs über Zuwanderung mit abenteuerlich überhöhten und empirisch nicht haltbaren Daten Politik gemacht wird. Zugleich konzentriert sich die Debatte über Integration meist nur auf deren Defizite. Die bedeutenden Erfolge bisheriger Integration werden jedoch in der Regel außer Betracht gelassen.

In den folgenden Abschnitten wird die Entwicklung der Ausländerpolitik von der Gastarbeiterpolitik seit den frühen Fünfzigerjahren, über den Aufnahmestopp von 1973 bis hin zur Asyl- und Ausländerpolitik ab 1990 behandelt. Sehr deutlich werden ihre Defizite, ihr ad-hoc-Charakter und das Fehlen langfristiger konzeptueller Perspektiven herausgearbeitet. Eine Ausnahme machte allein der frühere Ministerpräsident Nordrhein-Westfalens, *Heinz Kühn*.

Eingehend und gut dokumentiert und analysiert *Meier-Braun* zuletzt die Ansätze einer neuen Ausländerpolitik der Bundesregierung seit 1998 und deren sukzessive „Rücknahme“ im Vorfeld des Bundestagswahlkampfes 2002. Im politisch besonders wichtigen Schlusskapitel unter dem Titel „Bewertung und Perspektiven für das Einwanderungsland Deutschland“ befasst sich der Autor in einer Zusammenfassung seiner bisherigen Befunde nochmals mit der Debatte über das Zuwanderungsgesetz und dem dabei aufgeflamten Streit über die mögliche Rolle der Zuwanderung für die Abmilderung der Folgen der Geburtendefizite.

Meier-Braun veranschaulicht mit verschiedenen Hintergrundinformationen, wie nunmehr das Thema Zuwanderung in bislang präzedenzloser Weise zur politischen

Polarisierung beiträgt und für Letztere bewusst instrumentalisiert wird. In diesem analytisch stärksten Kapitel behandelt er u.a. detailliert kritisch das Gutachten des Demographen *Birg* für die Bayerische Staatsregierung zu den wirtschaftlichen Folgekosten der Zuwanderung. Zu Recht wendet er sich gegen die Verwendung der Daten der UNO-Studie über die Bevölkerungsentwicklung Deutschlands als „Beleg“ für die angebliche Sinnlosigkeit aller Forderungen nach weiterer Zuwanderung.

Besonderes Gewicht hat der Abschnitt über die Medien und ihr Bild der Ausländer. Dem Verfasser ist zuzustimmen, dass dieses Bild in den Medien insgesamt bei immer noch „dünnem Eis“ besser geworden ist. Trotz dieses Trends sind jedoch viele Versäumnisse unübersehbar. „Festzuhalten bleibt, dass sich auch nach fünfzig Jahren Einheimische und Einwanderer oftmals noch fremd geblieben sind, dass über das Ausländerthema meist mit negativem Vorzeichen geschrieben und gesprochen wird. Gelassenheit und Humor aber sind für die Zukunft gefragt.“ In diesem Zusammenhang appelliert *Meier-Braun* zu Recht an die Führungsverantwortung der Politiker.

Das Buch *Meier-Brauns* ist für die notwendige Versachlichung des Streits über Zuwanderung für den Fachmann und den politisch interessierten Zeitgenossen gleichermaßen wichtig. Ohne Fachjargon, mit fundiertem Wissen und klarer Diktion, gibt es eine anschauliche Synopse und sorgfältige Analyse der komplexen historischen Sachverhalte und Diskussionen über die Zuwanderung nach Deutschland. *Karl-Heinz Meier-Braun*, seit vielen Jahren als Wissenschaftler, Journalist und Berater im Bereich der Ausländerpolitik tätig, ist es gelungen, ein ausgesprochen spannendes und kurzweiliges Buch zu verfassen. Gerade auch angesichts des unbeschreiblich niedrigen und realitätsfernen Niveaus der jüngsten politischen Debatte über Zuwanderung im Streit über das Zuwanderungsgesetz ist ihm eine weite Verbreitung zu wünschen. *Dieter Oberndörfer*

Die „Frauenfrage“ in Heilbronn

Elke Koch:

Frauen – Männer – Stadtgesellschaft.

Heilbronn und die Frauenfrage von 1900 bis 1918. Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 12, Jahrbuch-Verlag Weinsberg, 2002. 892 Seiten, 78 Tabellen, 30 Abbildungen. EUR 45,-

Historische Grundlagenforschung wird vorwiegend in Dissertationen geleistet. Das zeigt eindrucksvoll diese voluminöse, detaillierte und dennoch flüssig zu lesende Arbeit, die an der Universität Tübingen bei *Bernhard Mann* entstanden ist. Und wer von der Mikrostudie *nur* Ergebnisse zu Heilbronn erwartet, wird eines Besse-

ren belehrt: Immer wieder gelingt es *Elke Koch*, die Perspektive vom mikroskopischen Heilbronner Brennglas auf die Makrodimension, also die Entwicklung in Württemberg und im Reich zu lenken und Gemeinsamkeiten wie Unterschiede herauszustellen. Das ist umso verdienstvoller, als die bürgerliche Frauenbewegung in Württemberg immer noch weitgehend unbekanntes Land ist, während für den badischen Landesteil einige Lokal- und Regionalstudien vorliegen.

Im Mittelpunkt der Studie steht die „Frauenfrage“ als die Auseinandersetzung über die weiblichen Handlungsräume im öffentlichen Raum. Die Kategorie Geschlecht ist das Instrument der Analyse. Gefragt wird, wie der Faktor Geschlecht die sozialen, kulturellen und historischen Realitäten prägt, wie Frauen und Männer die geschlechtsspezifischen Handlungsräume „verhandeln“. Die Perspektive ist eine doppelte: auf Frauen und Männer, auf Weiblichkeit und Männlichkeit als kulturelles Konstrukt. Die Erweiterung der Frauengeschichte zur Geschlechtergeschichte liefert damit keine neue Bindestrich-Geschichte, sondern die Annäherung an die um die Kategorie Geschlecht erweiterte Allgemeine Geschichte.

Heilbronn um 1900: Die Industrialisierung der Stadt und ihr Aufstieg zu einem der Industrie- und Handelszentren im Königreich Württemberg ist begleitet von tief greifenden ökonomischen, sozialen und kulturellen Veränderungen. Auch in Heilbronn muss man sich der „Frauenfrage“ stellen: Der „Aufbruch in die Moderne“ bringt neben vielen anderen Veränderungen auch den Eintritt von Frauen in die öffentliche Sphäre. 1902 hält die Vorsitzende des Heilbronner Lehrerinnenvereins den ersten öffentlichen Vortrag einer Frau in der Stadt, wenig später wird der Frauenverein gegründet. Zahlreiche weitere politische und kirchliche Frauenvereine folgen. Das Formierungsprinzip des neuen Vereinsnetzes ist die Geschlechtszugehörigkeit. Die Verhaltensmuster entsprechen den tradierten Vorstellungen der bürgerlichen Geschlechterordnung und ihren normativen Weiblichkeits- und Männlichkeitskonzepten. Sie strukturieren nun auch das örtliche Vereinsleben.

Elke Koch arbeitet bis 1918 drei Phasen heraus. Die erste Phase von 1900 bis 1907/08 bewertet sie als „typische Aufbruchphase“: Die „Frauenfrage“ wird als Herausforderung entdeckt und öffentlich thematisiert. In den Vereinen diskutiert man die Rolle der Frau, unter Beteiligung der Männer, aber nicht als deren Strategie, sondern als Selbstverständnis der beteiligten Frauen. Die Inhalte bleiben jedoch dieselben: Wohltätigkeit und soziale Fürsorge. Die Familienrolle der Frau wird auf die Gemeinde ausgeweitet und damit in den öffentlichen Raum hinein. In die traditionell männlich definierten

Bereiche – die „klassische“ Politik – dringen die Frauen nicht ein. Unter dem Stichwort der „Feminisierung“ findet also eine Ausweitung weiblicher Handlungsspielräume statt. Die weiblichen Lebensverhältnisse werden öffentlich problematisiert.

In einer zweiten Phase zwischen 1907/08 und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs findet die Anerkennung und Aufwertung traditioneller weiblicher Zuständigkeitsbereiche statt. Die kommunale Daseinsfürsorge wird bis zur Einführung des Frauenwahlrechts 1918 – das in Heilbronn keine der Frauenorganisationen gefordert hatte – das öffentliche Handlungsfeld der Frauen. Es dominiert das polare bürgerliche Modell der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung: Der Mann gilt als der Ernährer der Familie, der Frau hingegen wird die alleinige Zuständigkeit für Haushalt und Familie zugewiesen. Der Ertrag ihrer (zunehmenden) Berufsarbeit wird lediglich als Zuverdienst angesehen. In dieser Phase verfestigt sich das Geschlechterrollenmodell und erweist sich als außerordentlich persistent: Bis in die 1960er-Jahre bleibt es auch in der Bundesrepublik verbindliche gesellschaftliche Zielvorstellung mit einer Zählebigkeit bis in unsere Tage hinein. In dieser Phase vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs werden Haushalt, Erziehung und Kinderfürsorge zu öffentlich relevanten Aufgaben. Das binär-dualistische Denken vom typisch „Männlichen“ und typisch „Weiblichen“ erweist sich als vielfältig instrumentalisierbares Argumentationsmuster. Das „Private“ gewinnt politisch-öffentliche Bedeutung als die „korrekte Pflichterfüllung der Frau“. Gleichzeitig dient das Muster der Kanalisierung und Abweisung weitergehender (politischer) Partizipationsforderungen der Frauen.

Die dritte Phase, der Erste Weltkrieg, ist eine erneute Herausforderung für die Geschlechterverhältnisse. Mit der Einziehung der männlichen Familienvorstände und der verdienenden Söhne verändert sich auch die Arbeitsmarktsituation grundlegend. Die definierte Ordnung der Geschlechterrollen wird dadurch in Frage gestellt. Frauen können und müssen mit ihren spezifischen Talenten und Fähigkeiten am geschlechts- und klassenübergreifenden Projekt „Krieg“ mitwirken. Das Gefühl nationaler Erhebung und Berufung verleiht auch ihnen ein Bewusstsein nationaler Identität. Allerdings zeigt die Studie, wie auf kommunaler Ebene die alte Geschlechterpolarität durch eine neue ersetzt wird: männlicher Kriegsdienst auf der einen und weiblicher „Heimatsdienst“ auf der anderen Seite. Die geltenden Grenzen des geschlechtsspezifischen Handelns werden jedoch nicht überschritten. Das notgedrungene Einbrechen von Frauen in die männliche Berufswelt erweist sich als „Emanzipation auf Leihbasis“ (Ute Daniel). Entsprechend fordert auch nur ein Bruchteil der Heilbronner Frauen in dieser Situation über die tradierten Bereiche hinausgehende Mitwirkungsmöglichkeiten an der Gestaltung der Politik ein, etwa das Kommunalwahlrecht. Der Erste Weltkrieg wird somit nicht der „Vater“ der Frauenemanzipa-

tion – ganz im Gegenteil: er zementiert die polaren Geschlechterrollen.

Die Fortführung der Untersuchung in die Weimarer Republik hinein hätte sicherlich spannende Ergebnisse geliefert, den ohnehin schon breiten Buchrücken der Arbeit aber „gesprengt“. Dass die weiblichen Partizipationsmöglichkeiten durch die Auseinandersetzung mit der „Frauenfrage“ deutlich erweitert wurden, kann die Studie auch so zeigen. Auch dass dabei keine tatsächliche Frauenemanzipation im „modernen“ Sinne stattfand, sondern das polare Rollenbild mit komplementären Frauen- und Männerbereichen als Ordnungsprinzip der Gesellschaft verfestigt wurde. Auch die Zuerkennung des aktiven und passiven Wahlrechts 1918 änderte daran nicht viel. In den gesamten Weimarer Jahren waren gerade 19 Frauen im württembergischen Landtag vertreten. Noch heute bildet Baden-Württemberg zusammen mit Bayern bei der weiblichen Repräsentanz in den Landesparlamenten das Schlusslicht. Das zeigt, von welcher Langlebigkeit gesellschaftliche Ordnungsvorstellungen sind, die um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert entwickelt wurden – von Männern und Frauen. Wer darüber Genaueres wissen will, muss zu der Arbeit von *Elke Koch* greifen. Denn hier bleibt kein Bereich weiblicher Partizipation ausgespart. Fundiert, quellendicht, methodisch überlegt und übersichtlich dargestellt präsentiert sie ihre Ergebnisse. Bei dem Umfang der Arbeit und der Informationsdichte wäre einzig ein Sachregister wünschenswert gewesen. Es hätte die Arbeit zum Handbuch der Geschichte der Heilbronner und auch der württembergischen Frauenorganisationen vor 1918 erweitert. *Reinhold Weber*

Das Standardwerk zur politischen Kultur

Martin Greiffenhagen / Sylvia Greiffenhagen (Hrsg.): Handwörterbuch zur politischen Kultur der Bundesrepublik Deutschland. 2., völlig überarbeitete und aktualisierte Auflage. Westdeutscher Verlag. Wiesbaden 2002. 674 Seiten, EUR 44,90

Eines gleich vorweg: Mit ihrem völlig überarbeiteten und aktualisierten *Handwörterbuch zur politischen Kultur* ist dem Herausgeber-Ehepaar *Greiffenhagen* ein großer Wurf gelungen. Zwar lässt das in Buchbesprechungen oft gnadenlos strapazierte Etikett des Standardwerkes eine gewisse Zurückhaltung geboten erscheinen. Aber in diesem Fall bleibt nichts anderes übrig als festzustellen, dass um dieses Handwörterbuch nicht herumkommt, wer sich für Fragen der politischen Kultur(forschung) interessiert. Das hängt auch damit zusammen, dass es kein (deutschsprachiges) Werk gibt, das derart umfassend sämtliche relevanten Aspekte und Begriffe im Umfeld des Konzeptes der Politischen Kultur referiert. Das Nachschlagewerk hat überdies sämtliche Vorzüge des Lexikons, ohne dass dessen Nachteile in Kauf genommen werden müssen. Denn Knappheit und Überblickscharakter der einzelnen Beiträge gehen hier in der

Regel nicht zu Lasten einer unzulässig verkürzten Darstellung der einzelnen Themenbereiche.

Das Handwörterbuch ist in 115 alphabetisch geordnete Stichwörter gegliedert und spannt einen Bogen von A wie Anomie bis zu W wie Wohlfahrtsstaat, von M wie Multikulturelle Gesellschaft bis zu N wie Nation. Respekt einflößend ist auch die Tatsache, dass es den Herausgebern gelungen ist, nicht weniger als 93 kompetente Fachleute aus Universitäten, Fachhochschulen und Publizistik für das Werk zu verpflichten. Unter ihnen sind nicht nur renommierte Vertreter ihres Faches (überwiegend aus Politikwissenschaft und Soziologie), sondern auch weniger bekannte Autoren mit z.T. brillanten Beiträgen. Mehr noch: Zum Teil sind die Abhandlungen (etwa von *Alemann, Forst, Greiffenhagen, Schmidtchen*) von einer (essayistischen) Qualität, wie man sie sich für eine Anthologie von Texten zur politischen Kultur kaum besser vorstellen könnte.

Die Gliederung der Beiträge zu den einzelnen Stichwörtern folgt, sehr zum Vorteil des ganzen Unternehmens, einem ziemlich einheitlich durchgehaltenen Aufbauschema. Am Beginn eines jeden Beitrages wird der in Frage stehende Begriff definiert und erläutert, dann gegebenenfalls seine Entstehungs-, Entwicklungs- und Wirkungsgeschichte dargestellt. Danach werden die mit dem Begriff verbundenen Theorien, Konzepte, Modelle und Methoden sowie damit zusammenhängende Forschungsergebnisse angerissen. Den Schluss bilden Ausblick und offene Fragen.

Eine Schlüsselrolle spielen die Beiträge zum Konzept der politischen Kultur von *Sylvia* und *Martin Greiffenhagen* und zum Konzept der regionalen/lokalen politischen Kultur von *Hans-Georg Wehling*. Eine Schlüsselrolle auch deshalb, weil an ihnen die Achillesferse der politischen Kulturforschung sichtbar wird. Die besteht darin, dass dem mitunter beeindruckenden Reichtum an Erkenntnissen im Einzelnen ein erstaunlicher Mangel an theoretischer Grundlegung gegenübersteht. Problematisch am Konzept der politischen Kultur ist also, dass es gar kein Konzept der politischen Kultur gibt. Allenfalls gibt es verschiedene Ansätze. Vielleicht ist ja ausgerechnet auf dem Feld der politischen Kultur ein theorie- und empirie-induktiv-empirisches und pragmatisch-heuristisches Herangehen das Patentrezept für eine lohnende Ausbeute in Sachen Erkenntnis. Vielleicht hängen die theoretischen und methodischen Probleme auch damit zusammen, dass es bis heute nicht gelungen ist und möglicherweise nicht gelingen kann, den Begriff der politischen Kultur so zu definieren, dass man wirklich von einem gemeinsamen begrifflichen Nenner sprechen könnte. So scheint mir nämlich hinter der immer wieder als Stärke behaupteten Theorien- und Methodenvielfalt (so z.B. *Ulrich Sarcinelli* auf S. 378) in Wirklichkeit vielmehr ein Mangel an angemessenen und eigenständigen theoretischen und methodischen Ansätzen zu stecken! Und wenn *Hans-Georg Wehling* oder *Karl Rohe* immer wie-

der ein breites Verständnis von politischer Kultur und eine Vielfalt der theoretischen und methodischen Zugänge anmahnen, dann beschönigt das schon ein wenig die Gefahr, dass man vor lauter Theoriechen und Methödden den berechtigten Wunsch, über ein wirkliches Konzept der politischen Kultur verfügen zu können, aus den Augen verliert. Mit anderen Worten: Nicht schaden könnte es, ein wenig mehr an theoretischer Grundlegung zu haben, um gerade an der Auseinandersetzung mit einem Konzept, das den Mut hat, sich als Theorie vorzustellen, die vorhandenen Zugänge auf ihre Tauglichkeit (zur Beschreibung, Begriffsbildung, Typenbildung, Erklärung) abzuprüfen bzw. neue theoretische Zugänge zu suchen. Ganz grob betrachtet zerfällt die politische Kulturforschung in zwei methodisch grundsätzlich verschiedene Richtungen: Den auf *Gabriel Almond* zurückgehenden Ansatz, der mit Hilfe der Umfrageforschung subjektive Orientierungen, politische Werthaltungen und Gefühle, Kenntnisse und Meinungen gegenüber Politik und politischem System sowie ihre Verteilung in der Gesellschaft ermitteln möchte. Die zweite Richtung, wie sie in Deutschland von *Greiffenhagen/Greiffenhagen*, *Rohe*, *Wehling* und anderen vertreten wird, ist eher idiographisch orientiert. Sie kritisiert die auf die Umfrageforschung gestützten Ansätze als methodisch ungeeignet und ahistorisch, weil sie nur die an der Oberfläche liegenden Einstellungen und Meinungen in Erfahrung bringen könnten. Dagegen bleibe der harte Kern einer politischen Kultur unentdeckt, weil dieser harte Kern gerade aus den nicht oder nur halb bewussten kollektiven Besonderheiten und kulturellen Selbstverständlichkeiten bestehe (S. 522). *Wehling* hat als erster die analytische Kategorie der politischen Kultur vom nationalen Maßstab auf die regionale und lokale Dimension heruntergezogen und ihre Tauglichkeit für Verstehen und Erklären lokaler/regionaler Besonderheiten nachgewiesen. Gerade aus der lokalen oder regionalen Perspektive wird aber deutlich, dass politische Kultur ein Gruppenphänomen und deshalb auf Ein-, Ab- und Ausgrenzung angewiesen ist, um überhaupt identifizierbar zu sein. Wenn das so ist, dann ist der Begriff der Grenze in der Tat eine zentrale Kategorie der politischen Kultur. Eine umfassendere theoretische Grundlegung des Konzeptes der politischen Kultur könnte also möglicherweise ihren Ausgang nehmen von dem Begriff der Grenze her, wie ihn *Wehling* als konstituierend für das Phänomen der politischen Kultur annimmt. Von daher sind verschiedene Identitäten ablesbar an territorialen, sozialen, generationsbezogenen, konfessionellen und Bewusstseinsgrenzen usw. *Wehling* zeigt in seinem Beitrag (S. 521–525) auf, dass es (auf bestimmte Grenzen bezogene) *kollektive historische Schlüsselerlebnisse*, wie Naturkatastrophen, Okkupation, Grenzlandexistenz, religiöse Konflikte usw. sind, die die Menschen und ihre grundlegenden Vorstellungen von der politischen oder politisch relevanten Welt prägen und zu spezifischen Mentalitäten ausformen. Es

ist also die Geschichte, die diese kollektiven Besonderheiten und kulturellen Selbstverständlichkeiten formt. Deshalb kommt eine fundierte und gehaltvolle Analyse der politischen Kultur ohne Analyse ihrer historischen Dimension nicht aus. Die fast durchgehend hohe Qualität der Stichwortartikel hätte es sicher auch gerechtfertigt erscheinen lassen, einen ausnahmsweisen Ausreißer wohlwollend zu übergehen. Trotzdem kann ich mir ein paar Anmerkungen zum misslungenen Beitrag von *Micha Brumlik* nicht verkneifen. Denn das Beispiel steht dafür, dass auch wohlklingende Namen nicht immer für Qualität bürgen. *Brumlik* hat das Stichwort Nationalsozialismus übernommen. Die Ärgernisse beginnen bereits mit seiner Definition. Die nationalsozialistische Herrschaft ohne weitere Differenzierung einfach nur als „antiparlamentarische, antigewerkschaftliche (...) bürgerliche Diktatur“ (S. 287) zu definieren, lässt den Verdacht aufkommen, dass sein Verfasser sich die Kenntnisnahme von 30 Jahren historischer Intensivforschung in Deutschland erspart hat oder dass er sich nicht lösen mag von den Primitivformeln der auf die Dreißigerjahre zurückgehenden marxistisch-stalinistischen Faschismustheorien. Anstatt die verschiedenen Positionen in der Erforschung des Nationalsozialismus aufzuzeigen, was geradezu vornehmste Aufgabe eines Handwörterbuchbeitrages wäre, traktiert der Autor seine Leser mit höchstpersönlichen Einsichten ohne eine allzu ernsthafte historiographische Grundlage: Die Behauptung, dass die Verbrechen des Nationalsozialismus „von großen Teilen der Bevölkerung arbeitsteilig begangen“ (S. 287) worden seien, ist bestenfalls noch als der skurrile Versuch einer Reanimation der Kollektivschuldthese zu bezeichnen. So wird aus *Brumliks* Moralpamphlet unversehens ein Zeugnis für die nur schwer erträgliche Gutmenschenattitüde der Altachtundsechziger und führt die Leser des Handwörterbuchs mitten hinein in die Besonderheiten und Abgründe der politischen Kultur unseres Landes ... *Berthold Löffler*

Deutsche Wirtschaftsgeschichte.

Ein Jahrtausend im Überblick

Michael North (Hrsg.):

Verlag C.H. Beck, München 2000, 530 Seiten

In den letzten Jahren wird häufig Rückschau gehalten, sei es auf die Dekade seit der Wiedervereinigung, die Gründung der Bundesrepublik oder, wenn auch seltener, das ganze Jahrhundert. *Michael North* ist gleich mehrere Schritte weitergegangen. Sein Sammelband umfasst das vergangene Jahrtausend. Und, um das Urteil vorwegzunehmen: Diese Bilanz eignet sich zu einem populären Standardwerk. Der Anspruch des Herausgebers, tausend Jahre deutsche Wirtschaftsgeschichte zu komprimieren und die jüngste Historie mit den langfristigen Trends zu verknüpfen, wird glänzend erfüllt. Mancher dürfte ein solches Buch gesucht haben. Hier ist es. Für die Zeit von 1000 bis 1450 zeichnet *Stuart Jenks* verantwortlich. Der Erlanger

Historiker betont die Diskontinuität der ökonomischen Entwicklung im Mittelalter. Laut *Michael Postan* sei eine langandauernde expansive Periode spätestens Mitte des 14. Jahrhunderts von einer depressiven Phase abgelöst worden, die bis in die frühe Neuzeit angedauert habe. Als charakteristisch für das Spätmittelalter erachtet *Jenks* einen tief greifenden Strukturwandel. „Die Hinwendung der Gewerbe- und Industrietreibenden zu den großen internationalen Messen steigerte die Transparenz des Marktes (...) ebenso wie die Integration der deutschen Güter- und Kapitalmärkte.“ Alles in allem sei die deutsche Wirtschaft in dieser Zeit effizienter geworden.

Michael North, der die Zeitspanne von 1450 bis 1815 untersucht („Von der atlantischen Handelsexpansion bis zu den Agrarreformen“), betont den institutionellen Wandel zu Beginn der Neuzeit. Als zentrale Elemente dieser Entwicklung nennt er die Schaffung von Eigentumsrechten, wobei das Feudalsystem erst im 19. Jahrhundert endgültig zum Erliegen gekommen sei, die Einrichtung eines zweiten Arbeitsmarktes, der Produktionswilligen den Marktzugang neben der Zunftordnung gestattet habe, sowie die Europäisierung des Handels- und Zahlungsverkehrs. „Viel zu wenig beachtet wurden bisher“, moniert der Greifswalder Geschichtswissenschaftler, „auch die Reichsinstitutionen, die überregional Rechtssicherheit und Vertrauen und damit einen relativ stabilen Ordnungsrahmen für die wirtschaftliche Erholung nach dem Dreißigjährigen Krieg bildeten.“ Schließlich habe die territoriale Zersplitterung die Konkurrenz der Gebiete um institutionelle Varianten gefördert.

Welche Auswirkungen das im Jahrhundert der Industrialisierung hatte, zeigt *Dieter Ziegler* (Dresden/Bochum). Er bezieht sich auf die drei Komplexe – „Der Mensch in seiner Zeit“, „Wirtschaft“ sowie „Wirtschafts- und Sozialpolitik“ –, die gleichsam den roten Faden des Buches darstellen, sodass die Beiträge vergleichbar sind, einer gewissen Systematik folgen, ohne in ein Korsett eingeschnürt zu sein. Wie eindrucksvoll die Umwälzungen der Epoche von 1815 bis 1914 waren, erweist sich laut *Ziegler* insbesondere am Wandel der Beschäftigtenanteile. Während der Anteil der Beschäftigten im primären Sektor zunächst circa 66 Prozent betragen habe, seien es vor dem Ersten Weltkrieg nur mehr 34 Prozent gewesen, indes die Entwicklung im sekundären Sektor, abzulesen am Anstieg der Beschäftigtenquote von 20 auf 40 Prozent, umgekehrt verlaufen sei. Aus einem rückständigen Agrarland wurde mithin eine führende Industrienation, aus einer Feudalgesellschaft endlich eine Marktgesellschaft. Die drei folgenden Dekaden bis 1945 („Von Kriegswirtschaft zu Kriegswirtschaft“) erlebten drei verschiedene Systeme: das Ende des Kaiserreiches, die Weimarer Republik und das Dritte Reich. In der ersten deutschen Demokratie kam es, schreibt *Gerold Ambrosius* (Siegen), zu einer problematischen Stabilisierung. Dabei gilt die Kritik des Geschichtswissenschaftlers nicht zuletzt dem staatlichen

Schlichtungswesen, das eher kontraproduktiv gewirkt habe. Im Jahr 1929 sei der Startschuss für den ökonomischen Niedergang Deutschlands gefallen – ein Niedergang, „wie ihn die Welt im Industriezeitalter bis dahin nicht erlebt hatte“. Die Folgen mit der Machtergreifung *Hitlers*, der nationalsozialistischen Diktatur, der imperialistischen Kriegswirtschaft und dem 1945 am Boden zerstörten Deutschland führt der Verfasser dem Leser plastisch vor Augen.

Das gilt auch für die Erfolgsgeschichte der Bundesrepublik, die der Wirtschaftshistoriker *Harm G. Schröter* von der Universität Bergen erzählt. Als Faktoren des Wachstums macht dieser vornehmlich den Export und den aufkommenden Massenkonsum aus. *Schröter* zufolge markieren die Jahre 1973/75 einen Einschnitt in der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik. Der Wiederaufbau und die anschließende Boomphase sei damals hinsichtlich des Wirtschaftswachstums von einer Periode ökonomischer Normalität abgelöst worden, ohne dass struktureller Wandel fortan der Vergangenheit angehört hätte. Dafür stehe beispielsweise die gestiegene Arbeitsproduktivität (inklusive der höheren Arbeitslosigkeit) sowie die „Tertiärisierung der Industrie“. Ohne Letztere „wäre die relative Bedeutung des sekundären Sektors noch viel schneller und drastischer gesunken“. Darüber hinaus sei ob der Förderung technologieintensiver Branchen speziell durch Baden-Württemberg und Bayern das alte Nord-Süd-Gefälle umgekehrt worden. Aber das Problem der Arbeitslosigkeit habe keine Regierung lösen können.

Die sozialistischen Staaten wie die DDR führten dieses Problem einer eigenen „Lösung“ zu: Arbeitslosigkeit durfte es offiziell überhaupt nicht geben. Im Arbeiter- und Bauernstaat, betont *Schröter*, sei die Produktivität freilich auf 30 Prozent des Westniveaus gesunken. Den Grund für diesen Rückgang sieht der Autor in der Wirtschaftsverfassung, die neben der ökonomischen Entwicklung des zweiten deutschen Staates kurz behandelt wird. Folgerichtig erscheint die DDR, zumal im Gesamtzusammenhang des Buches, als Episode der deutschen Geschichte. Von dem Jahr 1989/90 vermag das niemand zu behaupten. Die folgende Dekade hat nach *Schröter* das Zusammenwachsen des vereinten Landes und die weitere europäische Integration charakterisiert. Zukünftig komme es darauf an, dem beträchtlichen Nachholbedarf in der Modernisierung Deutschlands Rechnung zu tragen.

Das abschließende Kapitel aus der Feder von *Rainer Metz* (St. Gallen) über „Säkulare Trends der deutschen Wirtschaft“ fällt bewusst aus dem Rahmen. Es widmet sich der langfristigen ökonomischen Entwicklung und vermittelt so, nach Abhandlung der einzelnen Epochen durch die übrigen Autoren, einen konzentrierten, aber gehaltvollen Überblick. Dabei steht die Analyse der Produktionsfaktoren Arbeit, Boden, Kapital und technischer Fortschritt im Mittelpunkt.

Die Darstellung zeigt nicht zuletzt, dass Prosperität in Deutschland lange Zeit keineswegs gang und gäbe war, mithin das

heute erreichte Niveau kaum als selbstverständlich zu bezeichnen ist. Wohlstand will immer wieder aufs Neue erarbeitet, verteidigt oder gemehrt werden. Insofern dürfte die Kenntnis der historischen Tiefendimension vor aktuellen Fehlritten warnen – vorausgesetzt die Wissenschaft trifft bei der Politik auf offene Ohren.

Ralf Altenhof

Die Wirtschaft in der Gesellschaft

Perspektiven an der Schwelle

zum 3. Jahrtausend

Peter Ulrich/Thomas Maak (Hrsg.)

Verlag Paul Haupt,

Bern/Stuttgart/Wien 2000, 174 Seiten

Wenn es um die Globalisierung geht, sind Kritiker nicht weit. Schnell kommt die Rede auf die Gefahren, meist ohne die Chancen angemessen zu würdigen. Das gilt auch für die Aufsätze in dem von *Peter Ulrich* und *Thomas Maak* (beide St. Gallen) herausgegebenen Band. Während der Frankfurter Philosoph *Axel Honneth* recht schwammig „veränderte Perspektiven einer Gesellschaftsmoral“ ausmacht, geißelt *Jürgen Habermas* den Neoliberalismus, um dem – gleichsam in weltbürgerlicher Absicht – eine supranationale Alternative entgegenzustellen.

Claus Offe, der am Institut für Sozialwissenschaften der Humboldt-Universität in Berlin lehrt, setzt sich mit den drei Ordnungsprinzipien Staat, Markt und Gemeinschaft auseinander. Zu Recht betont er die Notwendigkeit eines „angemessenen Mix aller drei Bausteine“. Ob die „richtige“ Mischung aber über eine weitere Fesselung der Marktkräfte zu erreichen ist, darf man bezweifeln. „Offensichtlich sind heute sowohl die etatistisch-egalitären Sozialisten als auch die sozial-konservativen Kommunitaristen zur Überzeugung gelangt, dass eine Selbstbeschränkung in Bezug auf die Anwendung ihrer eigenen Prinzipien sozialer Ordnung geboten ist. Nur der Marktliberalismus hinkt in der Kunst der Selbstrelativierung der eigenen Leitideen noch hinterher.“ Dass dies historisch begründet werden kann und durchaus positiv zu bewerten ist, kommt *Offe* nicht in den Sinn.

Wiewohl *Richard Sennett* (New York und London) auch Errungenschaften des „neuen Kapitalismus“ benennt, überwiegt bei ihm dennoch die Skepsis, etwa weil der Einzelne heute zum „Wegwerfsubjekt“ mutiere. Im 19. Jahrhundert hat man, dies nur am Rande vermerkt, ähnlich argumentiert. Allerdings dürfte das kaum jemanden stören – am wenigsten *Horst Afheldt*. Dieser stellt den Wachstumserfolg weltweiten Freihandels in Abrede, sieht in der neoliberalen Form der Globalisierung einen Frontalangriff auf die Demokratie und führt – *horribile dictu* – *Oskar Lafontaine* ins Feld.

Die Beiträge gehen auf eine vom Institut für Wirtschaftsethik der Universität St. Gallen veranstaltete Vorlesungsreihe zurück. Referiert hatten *Horst Afheldt*, *Jürgen Habermas*, *Axel Honneth*, *Claus Offe*, *Richard Sennett* sowie *Ralf Dahrendorf*. Lediglich Letzterem war es nicht

möglich, eine schriftliche Darstellung beizusteuern. Das ist allein schon deshalb schade, weil *Dahrendorf* womöglich den einen oder anderen Kontrapunkt hätte setzen können. Nun sind die Bedenkenträger der Globalisierung weitgehend unter sich. Von der viel beschworenen Streitkultur ist wenig zu spüren, auch wenn die Herausgeber ein „konturenreiches Gesamtbild“ zu entdecken glauben. So besteht die Gefahr, dass Kritiker der Globalisierung als sozial wünschenswert Handelnde, Befürworter der Globalisierung indes als ethisch Minderbemittelte erscheinen. Wo bleibt da die Ethik?

Ralf Altenhof

Die Ukraine zwischen Zarenreich und Sowjetunion

Günter Rosenfeld (Hrsg.)

Pavlo Skoropadskyj

Erinnerungen 1917–1918

Steiner Verlag Stuttgart 1999

475 Seiten

EUR 71,79

Wer sich in Deutschland mit Osteuropa befasst, verbindet in der Regel diesen Landstrich politisch mit Russland, der Sowjetunion und der GUS. Der zweitgrößte Staat Europas, die Ukraine, liegt dank der tiefen Liebe des großen russländischen Bruders im Windschatten der Aufmerksamkeit und des Bewusstseins Mittel- und Westeuropas. Schon der Geschichtsunterricht zeigt das klar: Der Oktober-/November-Umsturz 1917 im russländischen Kaiserreich wird in allen Facetten beleuchtet. Namen wie *Lenin*, *Trotski* und *Stalin* sind fast jedem Schüler geläufig. Für Erwachsene kommen aufgrund der Berichterstattung in den Massenmedien die Namen *Nikolaj II* und *Aleksandra* hinzu. Folgendes wird dabei assoziiert – der Wunsch monarchistischer Kreise, die ermordete Zarenfamilie zu rehabilitieren, sei ein Anachronismus. Für viele Russen ist diese Einstellung normal.

Trotz allem bleiben diese Namen und die Umstände, die zum Umsturz geführt haben, in einer merkwürdigen Grauzone, obwohl vor kurzem hervorragende Monographien britischer Historiker erschienen sind. Wenn auch Biographien und Autobiographien vieler Beteiligten in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten in deutscher Sprache publiziert wurden, ist die Auswahl einseitig – *Trotski* hat 1930 eine vorzügliche Autobiographie vorgelegt, von *Lenin* und *Stalin* gibt es nur staatlich autorisierte Elaborate. *Aleksandr Kreenskij* berichtet im Exil viele Jahre später aus seinem politischen Blickwinkel. Erst unter *Michail Gorbatschow* verfasste der renommierte sowjetische Historiker *Dimitrij Volkogonov* eine Biographienreihe (die zum Teil gekürzt ins Deutsche übertragen wurde) der Staatsführer *Stalin* und *Trotski*. In dieser Reihe wurden auch einige „heilige Kühe“ geschlachtet.

Nun hat der Berliner Historiker *Günter Rosenfeld* einen Quellentext in deutscher Übersetzung ediert, dessen Stellenwert nicht hoch genug eingeschätzt werden kann: Die Erinnerungen des II. Hetmans

der Ukraine (1918), *Pavlo Petrovyč Skoropadskyj* (1837–1921). Sie unterscheidet sich von anderen ukrainischen Autobiographien dieser Periode, in denen die Probleme der ukrainischen Revolution (1917–1921) statisch gesehen werden. Seine Schau ist gemäßigt konservativ, kulturpolitisch geprägt und aristokratisch ausgerichtet. Er betrachtet die Dinge aus dem dynamischen Blickwinkel des Militärs.

Skoropadskyj wurde am 15. Mai 1837 in Wiesbaden geboren und entstammte einer alten Hetmansdynastie, die seit 1646 in der Geschichte der Ukraine eine wesentliche Rolle spielte. Dem russländisch-kaiserlichen System verdankte er seine hervorragende militärische Laufbahn. In seinem Elternhaus wurde vor allem die ukrainische Kultur gepflegt: Diskussion ukrainischer Literatur und Historie (die allerdings in russischer Sprache verbreitet werden musste!) wie auch die Aufführung der Folklore seines Volkes. Aus allem entsprang seine ambivalente Loyalität gegenüber dem russländischen Kaiserreich und der Ukraine. Er betrachtete sich als russländischer und ukrainischer Patriot. Diese Einstellung sollte die Politik während seines Hetmanats prägen.

In seinen Erinnerungen beschreibt er vor allem die ukrainisch-deutschen Beziehungen, da deutsche und österreichisch-ungarische Truppen während seines Hetmanats in der Ukraine stationiert werden sollten. Diese Maßnahme resultierte auf dem Friedensvertrag der Zentral-Rada [russ. sovet, dt. Rat], der am 9. Februar 1918 mit den Mittelmächten geschlossen worden war. Die Anwesenheit der Deutschen in der Ukraine wurde nicht durch *Skoropadskyj* veranlasst, sondern die Zentral-Rada lud sie im Februar 1918 ein.

Am 17. März 1917 wurde die Zentral-Rada gebildet; im III. Universal [ursprünglich Erlass der Kosaken-Hetmane, jetzt höchst-rangiges Dekret der Zentral-Rada] wurde die Ukrainische Volksrepublik proklamiert. Am 22. Januar 1918 wurde im IV. Universal die staatliche Unabhängigkeit der Ukraine verkündet. Der ukrainische Staat [*Ukrainska Deržava*] wurde am 29. April 1918 als Hetmanat unter *Skoropadskyj* offiziell ausgerufen. Als Hetman übte er seine Macht über Legislative, Exekutive und Streitkräfte aus.

Durch seine neue Position lernte er vor allem zahlreiche Deutsche kennen, die er in drei Kategorien einteilte: Militärs, Berufsdiplomaten, Gelehrte und Journalisten. Seiner Meinung nach waren die Militärs hochqualifizierte, verständige und verantwortungsbewusste Politiker. Berufsdiplomaten waren zwar fachlich kompetent, passten sich aber den deutschen Behörden vollkommen an. Von Gelehrten und Journalisten hatte er zunächst eine hohe Meinung; er sah sich jedoch wegen ihrer Handlungen und Urteile enttäuscht (in beiden Fällen war sein Bild unzutreffend). Im September 1918 weilte *Skoropadskyj* zu einem Staatsbesuch in Deutschland, bei dem er auch durch Kaiser *Wilhelm II.* auf Schloss Wilhelmshöhe bei Kassel empfangen wurde. Dabei traten *Skoropadskyjs* politische Zielvorstellungen zutage – ihm schwebte ein großukrainischer Staat vor, zu dem

auch die Krym/Krim und das Kubań-Gebiet [nördlicher Kaukasus] gehörten.

Die Hramota vom 14. November 1918 brachte die Meinung *Skoropadskyjs* zum Ausdruck: Eine allrussische Föderation (und das heißt inklusive der Ukraine) sei notwendig. Außerdem war er kein überzeugter Anhänger einer staatlichen Unabhängigkeit im Gegensatz zur deutschen Auffassung. Die westlichen Alliierten mit Frankreich an der Spitze stellten sich der Unabhängigkeit der Ukraine strikt entgegen, da sie das russländische Kaiserreich erhalten wollten. Daher strebte der Hetman ein neues Programm an, eine Föderation der Ukraine mit Russland. Die Hramota erklärte: „Die einstige Macht und Stärke des allrussischen Staates muss auf föderativer Grundlage wiederhergestellt werden. In dieser Föderation muss die Ukraine einen der ersten Plätze einnehmen.“

In seinen Erinnerungen stellte der Hetman fest, wie er den Ausdruck Föderation verstand: „Ich will, dass die Ukraine in dem engen Verband der einzelnen Gebiete und Staaten den ihr zustehenden Platz einnimmt, und ich will, dass alle diese Gebiete und Staaten in einem mächtigen Organismus, genannt das ‚Große Russland‘, zusammenfließen, als Gleichberechtigte mit Gleichberechtigten.“

Er gebrauchte den Terminus Föderation im üblichen populären Sinne, da er weder Historiker oder Jurist noch Politologe war. Seine Definition ist keineswegs mit einer politisch-juristischen Vorstellung von den Beziehungen zwischen der Ukraine und Russland gleichzusetzen, denn die Ukraine ist in seiner Sicht ein Staat mit besonderem und eigenständigem Status.

Skoropadskyj definierte die Ukraine in folgender Form: klare Festlegung des staatlichen Territoriums, notwendige Integration der Bevölkerung nicht nach ethnischen Prinzipien, eigene Armee, Flotte, Sicherheitsdienst, Polizei, Währung und eigenständige Außenpolitik. In der Kulturpolitik machte er sich einen Namen: Er gründete die Ukrainische Akademie der Wissenschaften, zwei Staatsuniversitäten und über 150 Gymnasien. Bei alledem wies der Hetman nach der Machtergreifung klar daraufhin, dass er wie ein Diktator regieren wolle. Er unterstreicht: „Mich mit der Rolle eines Präsidenten der Republik einverstanden zu erklären, hielt ich zu der damaligen Zeit für das Land nicht für günstig. Es wäre dann besser gewesen, die Sache erst gar nicht anzufangen. Das Land könnte meiner Meinung auch nur durch eine Diktatur gerettet werden. Nur durch den Willen eines Menschen könnte man bei uns die Ordnung wiederherstellen, das Problem der Agrarreform lösen und demokratische Reformen durchführen, die für das Land so notwendig seien. Ich habe dies immer offen erklärt und halte meine Meinung auch jetzt aufrecht. Ich weiß sehr gut, dass im Westen die Mehrzahl der Menschen meine Ansicht nicht teilt. Ich glaube durchaus, dass sie Recht haben, soweit es ihre Länder betrifft, aber bei uns – in Großrussland und in der Ukraine – ist es anders vollkommen unmöglich.“

Skoropadskyjs Erinnerungen aus den Jahren 1917 bis 1918 illustrieren den

Geschichtsablauf in einem Lande, das bis heute in einer solch anschaulichen Art noch nicht beschrieben wurde. Die Erinnerungen illustrieren anschaulich, dass es in diesen Jahren nicht nur die russische Option gab. Andere Modelle wurden – solange es möglich war – praktiziert, oft mit viel Erfolg. Schon daher ist das Buch nachdrücklich zu empfehlen. Außerdem ist es leicht lesbar, sodass es ohne weiteres z. B. im Unterricht eingesetzt werden kann. Eine umfangreiche Einleitung und ein Anhang runden diese Publikation ab.

Wolfgang Heller

Das Dorf und die russischen Rechte

Hildegard Kochanek

Die russisch-nationale Rechte von 1968

bis zum Ende der Sowjetunion

Eine Diskursanalyse

Steiner Verlag Stuttgart 1999

314 S. (Quellen und Studien zur

Geschichte des östlichen Europa 54)

EUR 63,40

Mit dem Beginn der Reformpolitik unter *Michail Gorbatschow* (*1931) setzten nationale Emanzipationsprozesse ein. Konsequenz war, dass der Vielvölkerstaat 1991 zerbrach. Allerdings wurde dadurch auch – so die Autorin – der Sowjetkommunismus obsolet. Ein ideologisches Vakuum entstand, und nationale Inhalte kamen zum Tragen.

Hildegard Kochanek greift in ihrer Dissertation (Universität Bonn) diese Thematik auf, die ihre Wurzeln schon in den Zwanzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts hat. Wiederbelebt wird sie durch die Vertreter der Dorfprosa (wie *Valentin Rasputin*, *1934, und *Vasilij Belov*, *1932). Für sie gehört die Aufweichung der Moral und der gesellschaftlichen Strukturen zu den Hauptmerkmalen einer neuen Zeit.

Ausgelöst wurde die Diskussion durch Entwicklungen in der Literatur und der Kulturpolitik. Dabei darf nicht übersehen werden, dass in diesen Jahren in der UdSSR – wie vorher schon in Russland – Literatur, besonders aber die Prosa, einen anderen Stellenwert als hierzulande innehatte. Der Dorfschriftsteller *Fedor Abramov* (1920–1982) löste durch seine Kritik eine lebhafteste Kontroverse aus, indem er 1963 das Missmanagement des Kolchosystems anprangerte: Es herrschten nicht nur soziales Elend und wirtschaftliche Missstände auf dem Lande vor, sondern es werde ebenso die bäuerliche Bevölkerung durch den Staat diskriminiert. *Abramov* überschritt damit die Grenzen des Erlaubten, sodass seine literarischen Werke ihrer falschen ideologischen Grundlage wegen fünf Jahre ungedruckt bleiben mussten. Erst 1968 konnte der Journalist *Aleksandr Tvardovskij* (1910–1971), Chefredakteur der Zeitschrift *Novyj mir* (Neue Welt), unter großen Schwierigkeiten den Roman „Zwei Winter und drei Sommer“ publizieren. In einem Interview hat *Abramov* sein Anliegen so umschrieben: „Ich wollte einen Abriss über die letzten drei Jahrzehnte im bäuerlichen Leben Russlands liefern, dem Dorf gewissermaßen eine Dankeschuld abstaten. Auf dem flachen Land reiften die russische Kultur, Moral

und Sprache. Zugleich leben wir im Jahrhundert einer nicht umkehrbaren Urbanisierung, dem Jahrhundert der wissenschaftlich-technischen Revolution, die gerade das Dorf am meisten betrifft. Das Dorf mit seiner patriarchalischen Lebensweise, der Dorforganismus, der sich in vielen Jahrhunderten entwickelt hat, verschwindet heute allmählich und leider für immer. Ich sage leider, weil man nicht alles in diesem schwierigen und widersprüchlichen Prozess begrüßen kann. [...] Unsere Aufgabe besteht darin, die geistigen Werte, die sich in unserer jahrhundertelangen Geschichte angereichert haben, zu wahren und zu mehren."

In den Siebzigerjahren wurde *Valentin Rasputin* vor allem mit seiner Erzählung „Abschied von Matëra“ bekannt. Der Name dieses Dorfes, auf einer Insel in der Angara gelegen, weist auf *mat* (Mutter, eventuell Mutterboden) hin. Wegen der Errichtung eines Stausees soll die Insel überflutet werden, Symbol des Untergangs einer anderen Welt. Leidenschaftlich protestiert die alte Darja im Gespräch mit Sohn und Enkel gegen die bürokratischen Maßnahmen. Als „Brigaden“ (Gruppe von Arbeitern) den Friedhof einebnen und die Grabkreuze entfernen wollen, organisiert sie den Widerstand der Dorfbewohner.

Die Dorfprosa beschreibt die allgemeine gesellschaftliche Krise und die Orientierungslosigkeit großer Teile der Bevölkerung. Mit ihrer Skepsis gegenüber wissenschaftlich-technischer Rationalität und sozialistischem Fortschrittsoptimismus kehrt sie sich von der herrschenden Ideologie ab. Lebhaftige Debatten in der sowjetischen Literaturkritik waren die Folge: Sie sei ein Verrat an den positiven Helden des Sozialistischen Realismus, begleitet von einer „Melodie nostalgischer Traurigkeit“ und geprägt von der Sehnsucht nach der vergebenden bäuerlichen Welt. Die Autoren wollten „eine stabile, innerlich konfliktfreie Güte“ poetisieren.

Zu den geistigen Vätern der russisch-nationalen Rechten gehören die Vertreter der „Bodenständigkeitsideologie“ vor allem *Fedor Dostojewskij* (1821–1881). Dabei sind *pöcva/rodnaja pöcva* (Heimaterde) und Rasputins *matëra* inhaltlich identisch. Das zeigen einige Aussprüche *Dostojewskijs*: „Jeder Russe besitzt die Fähigkeit, in allen Sprachen zu sprechen und den Geist einer fremden Sprache bis in die letzten Feinheiten zu erforschen, so, als handele es sich um seine eigene russische Sprache; so etwas – im Sinne einer allgemeinen nationalen Fähigkeit – gibt es nicht unter den europäischen Völkern. Kann es denn etwa sein, dass dies gar nichts zu bedeuten hat? Soll das etwa nur eine zufällige nutzlose Erscheinung sein? Und an einer anderen Stelle schreibt er: „Die äußeren Umstände hindern die Masse des Volkes daran, uns zu folgen und auf diese Weise alle Kräfte des russischen Volksgeistes in unsere Tätigkeit einfließen zu lassen. Wir haben erkannt, dass wir eine allzu isolierte, kleine Gruppe sind, und wenn das Volk uns nicht folgt [...], so werden wir uns selbst auch nicht ganz Ausdruck verschaffen können.“

Aleksandr Solschenizyn (*1918) greift dies auf, wenn er über die Aufgaben des

Schriftstellers spricht: „Durch seine Intuition und seine einzigartige Sicht der Welt ist der Schriftsteller in der Lage, sehr viel eher als andere Menschen verschiedene Aspekte des gesellschaftlichen Lebens zu erfassen, und oft kann er sie von einem neuen Standpunkt aus betrachten.“ Diese Aussage führt geradlinig zu einem Artikel von *Rasputin*, der 1980 in der *Literaturnaja gazeta* (Literaturzeitung) erschienen ist: „Ich bin überzeugt, dass die ‚Dorfprosa‘ [...] ganz einfach entstehen und allem vorausseilen musste. Dass die jahrhundertalte Struktur des Dorfes vollkommen gestört und damit zugleich dessen moralisches Klima beschädigt war (denn das Dorf bewahrte seit je die moralischen Fundamente des Volkes), musste sich ja in der Literatur, die stets sehr fein solche Veränderungen registriert, widerspiegeln. Das ist nicht eine Entgegensetzung von Stadt und Dorf und nicht der Versuch, das alte, überlebte Dorf zu konservieren, wie mitunter die Kritik sehr grob und vereinfacht die ‚Dorfprosa‘ deutet. Das Wesen der Sache besteht in etwas anderem: Als die Stadt noch ein so zuverlässiges sittliches Hinterland besaß, wie es das Dorf war, hatte auch sie es leichter. Die Schriftsteller dieser Richtung lösen keine nebensächlichen und keine engen lokalen Probleme, sondern Menschheitsprobleme, die für die Stadt wie für das Dorf, für Alte und Junge wichtig sind [...]. Mit anderen Worten – die ‚Dorfliteratur‘ erwies sich als fähig, die empfindlichen Stellen an jenem gewaltigen Körper, den wir ‚Volk‘ nennen, zu ertasten.“

Im Zusammenhang mit diesen Überlegungen in der Literatur ist das Interesse an der Geschichte erwacht. Zuerst galt die Aufmerksamkeit der Periode vor dem Ersten Weltkrieg; dann erwachte unter *Gorbatschow* das Interesse an der Vaterländischen Geschichte ab 1917. Unter dem Zeichen von *Perestrojka* und *Glasnost* begann man sich mit den weißen Flecken zu befassen: Die großen Biographien des Historikers *Dimitrij Volkogonov* über *Lenin*, *Trotzki* und *Stalin* seien für diese Entwicklung stellvertretend genannt. Die drei Romane von *Anatolij Rybakov* (*1911) beschreiben die Situation vieler Menschen und die politische Atmosphäre in den Zwanziger- und Dreißigerjahren (Die Kinder vom Arbat, Jahre des Terrors, Stadt der Angst; 1931–1938). *Rybakov* beschwört die Atmosphäre jener Jahre herauf, wenn er zum Beispiel Fragebögen veröffentlicht, mit denen viele Menschen zu Fall gebracht wurden.

Wesentliche Impulse haben die Vertreter der russisch-nationalen Rechten von dem großen russischen Philosophen *Vladimir Solowjow* (1853–1900) und dessen Schüler, dem Nationalökonom *Sergej Bulgakov* (1871–1944) empfangen. Besonders Aufmerksamkeit verdienen zwei Überlegungen *Bulgakovs*. Er schreibt: „Der moderne Kapitalismus kann natürlich historisch gerechtfertigt und sein Verdienst und Vorzug gegenüber vorausgegangenen Epochen anerkannt werden. Und dennoch ist nicht zu bestreiten, dass er auf Gewalt und Ungerechtigkeit gründet, die beseitigt werden müssen. Daher müssen die Bestrebungen zur Vernich-

tung dieser fundamentalen Unwahrheit der kapitalistischen Gesellschaftsordnung, die im Großen und Ganzen mit dem Begriff des Sozialismus oder Kollektivismus zusammengefasst werden, ohne Zögern in die Forderungen christlicher Politik einbezogen werden.“ Im Grunde bestehe ein positives Verhältnis zwischen Christentum und Sozialismus, denn „das Christentum gibt dem Sozialismus die ihm mangelnde geistige Grundlage, indem es ihn vom Spießertum befreit. Der Sozialismus ist ein Mittel zur Erfüllung der Gebote der christlichen Liebe, er erfüllt die Wahrheit des Christentums im wirtschaftlichen Leben.“ Daher plädiert *Bulgakov* für einen christlichen Sozialismus. Diese Überlegungen hat *Solschenizyn* verschiedentlich wieder aufgegriffen (unter anderem in seinem Roman „Krebsstation“).

Die Ideologie der russländischen Neuen Rechten ist der „Neo-Eurasismus“, eine Weltanschauung in der russischen Emigration der Zwanziger- und Dreißigerjahre, die einen autoritären, zentralistischen, starken Staat propagierte, der sämtliche Bereiche des Lebens durchdringen solle. Außerdem sei Russland weder westlich noch genuin slawisch, sondern ein historisch einzigartiges „eurasisches“ Phänomen. Dieses Programm wird im nachkommunistischen Russland wieder lebendig, vor allem unter geopolitischen Erklärungsmodellen.

Präzisiert man die Konzeptionen der russischen „Nationalen Rechten“, so erkennt man, dass offensichtlich zahlreiche Vorstellungen der westeuropäischen „Neuen Rechten“ (wie *Alain de Benoist*) rezipiert wurden. Dazu gehören auch Vorstellungen vom frühen Mittelalter des Kiever Reiches (*Rus*), die durch ein Missverständnis der Literatur bedingt sind. Antisemitismus spielt ebenso eine wesentliche Rolle wie eine gravierende Unkenntnis der biblischen Schriften, die für das Verständnis der altrussischen unabdingbar sind.

Wenn auch die Diskussion hauptsächlich in literarischen Zirkeln geführt wurde, strahlten die Ergebnisse in die Gesellschaft aus. Man denke nicht, dass die Thematik dieser Analyse ein akademisches Sandkastenspiel gewesen sei, denn die russisch-nationale Rechte und die westliche „neue Rechte“ haben einander beeinflusst. Wohin dies führen kann, zeigt in Mittel- und Westeuropa die Tätigkeit der Rechtsradikalen. Unter diesem Gesichtspunkt lohnt die Lektüre eines Buches, das die Hintergründe einer Bewegung beleuchtet, die die Demokratie gefährden kann.

Wolfgang Heller

Als Engländer maskiert

Ein Gespräch mit Jutta Krug über das Exil Sebastian Haffners (Hrsg.)
Deutsche Verlags-Anstalt,
Stuttgart/München 2002
118 Seiten, EUR 16,90

13 Jahre lagerten Jutta Krugs Tonbänder im Archiv – 61 Jahre lag Haffners „Geschichte eines Deutschen“ in einer Schublade vergraben. Sebastian Haffners Tod brachte beide Werke ans Licht. Zuerst wurde sein im Vermächtnis entdecktes Manuskript veröffentlicht und sofort zum