

Zeitschrift: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF)

Band: 88 (1990)

Heft: 11

Artikel: Umwelt und Verkehr : Mobilitätsbedürfnisse in der modernen Gesellschaft

Autor: Eisner, M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-234367>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Umwelt und Verkehr: Mobilitätsbedürfnisse in der modernen Gesellschaft

M. Eisner

Mobilität ist heute alltäglicher Bestandteil des Lebens. Die Mehrzahl der Schweizer verbindet mit grösster Selbstverständlichkeit tagtäglich eine Vielzahl von räumlich weit voneinander getrennten Lebens- und Aktivitätsbereichen. Wohnort, Arbeitsort, Konsumort, Freizeitort, Ferienort sind nur einige der Fixpunkte, die durch eine Vielzahl von Bewegungen im Raum verbunden und vernetzt werden. Dabei werden gesamthaft enorme Distanzen bewältigt: So legt jeder Schweizer und jede Schweizerin im Durchschnitt – Säuglinge, Kinder und Greise mit eingerechnet – jährlich rund 15 000 Kilometer zurück.

Aujourd'hui, la mobilité fait partie intégrante de la vie. Pour leurs activités privées ou professionnelles, la majorité des Suisses se déplace chaque jour le plus naturellement du monde entre un grand nombre de lieux éloignés les uns des autres. Le domicile, la place de travail, les lieux de consommation, de loisirs, de vacances, ne sont que quelques points fixes qui sont reliés par un grand nombre de va et vient. Pour cela, d'énormes distances sont parcourues: ainsi chaque Suisse et chaque Suisseuse – y compris les nourrissons, les enfants et les personnes âgées – parcourt chaque année 15 000 km.

Ein facettenreiches Verhältnis zwischen Mobilität und Lebensqualität

Für diesen Bewegungsdrang hat jeder Einzelne gute Gründe. Räumliche Mobilität bedeutet Flexibilität, eröffnet nach Meinung vieler bessere Arbeitsmöglichkeiten sowie gesteigerte Chancen zum sozialen Aufstieg. Wer mobil ist, kann sich entferntere Wohnorte mit besserer Luft, weniger Lärm und mehr Platz suchen, sich günstigere Einkaufs- oder Versorgungsmöglichkeiten erschliessen. Oft ist auch die Möglichkeit, über grössere Distanzen Freundschaften oder familiäre Beziehungen zu pflegen oder der Wunsch, der Enge alltäglicher Routine zu entfliehen, ein wichtiger Beweggrund für erhöhte Mobilität. Schliesslich hängt besonders der mit maschineller Kraft unterstützten Bewegung im Raum selber ein Erlebniswert an, ohne dass diese auf ein benennbares Ziel hingelenkt sein muss. Kurz: Mobilität gehört zum Kernbestand der Lebensqualität in der modernen Gesellschaft (Hautzinger/Kessel 1977, Mauch et al. 1987, Walter-Busch 1980).

Das zeitgenössische Lebensgefühl ist aber auch deutlich zwiespältig gegenüber den mannigfachen Folgen individueller Bewegungsfreiheit. Zum einen ist Mobilität auch ein Zwang geworden: Weder

Wohn- noch Arbeitsort, weder Einkaufszentrum noch Ferienzeit sind frei wählbar. Allgegenwärtig treten jedem Gesellschaftsmitglied räumliche Strukturen als vorgefundene Wirklichkeit gegenüber, die bereits auf Mobilität hin angelegt sind, Alternativen gar nicht mehr zulassen. Aber selbst wenn man frei wählen kann, scheint oft gleichsam ein innerer Drang zu Mobilität zu zwingen. Mobilität erscheint aus dieser Perspektive eher als kultureller und struktureller Zwang denn als individuelle Freiheit. Diese Blickweise gewinnt besonders dort an Schärfe, wo die negativen Begleiterscheinungen massenhafter Mobilität sichtbar und erfahrbar werden. Wo geringe Luftqualität, allgegenwärtiger Lärm, Hektik und Randgruppenprobleme die Stadtzentren prägen, wo von Strassen durchschnittenen und mit Einfamilienheimen zersiedelte Landschaften überhand

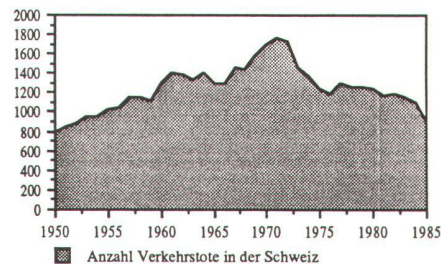


Abb. 1: Verkehrstopfer in der Schweiz, 1950–1985. 1971 wurden die meisten Verkehrstoten und -verletzten gezählt. Der seither beobachtbare Rückgang ist in Bezug auf die getöteten Personen ausgeprägter als in Bezug auf die Verletzten (Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz).

nehmen, wo täglicher Stau, Wochenendstau und Ferienbeginnstau von einer Pathologie moderner Bewegungslust künden. Es zeigt sich dort, dass Mobilität gesellschaftliche Kosten verursacht, die weit über die individuell entrichteten Preise für die motorisierte Fortbewegung hinausgehen: seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges sind in der Schweiz rund 50 000 Personen Opfer von Verkehrsunfällen geworden (vgl. Abbildung 1); die Strassenfläche in der Schweiz beansprucht gegenwärtig rund 900 km² Boden entsprechend ungefähr der Fläche des Kantons Schwyz; Verkehr ist verantwortlich für rund 80% des Lärms und 50% der Luftverschmutzung in der Schweiz.

Historisch betrachtet ist dieses Ausmass von Mobilität allerjüngsten Datums. Betrachtet man etwa die in Tabelle 1 dargestellten Veränderungen der im Durchschnitt von einem Schweizer jährlich zurückgelegten Wegstrecken, so erkennt man eine Zunahme der Gesamtmobilität um etwa das 50fache von rund 280 Jahreskilometern um 1890 auf die bereits erwähnten 15 000 km im Jahre 1984. Dieser Zuwachs verteilt sich in etwa gleichmässig auf die Zeitperiode von 1890 bis 1984. Ebenso erkennbar wird in dieser Über-

Verkehrsmittel	1891/95	1920	1955	1965	1975	1984
Eisenbahnen	266	620	1400	1750	1650	1750
Strasse	15	200	2500	6250	10000	13000
Andere (Flugzeug et al.)	–		24	75	180	220
Total:	281	820	3924	8075	11830	14970

Tab. 1: Veränderung der Fahrleistung in km je Einwohner und Jahr (Quellen: Bis 1920 nach Hauser, 1961; ab 1955 berechnet aufgrund des Statistischen Jahrbuches der Schweiz).

Gekürzte schriftliche Fassung des Referates gehalten an der Tagung «Verkehr oder Umwelt oder Umwelt und Verkehr» des Schweizer Forums für Umweltschutz vom 20. September 1990 in Olten.

sicht, wie die Eisenbahn als hauptsächlicher Mobilitätsträger bis in die Zwischenkriegszeit nach dem Zweiten Weltkrieg durch die enorme Dynamik des Strassenverkehrs in den Hintergrund gedrängt wird. Während bis in die 1930er Jahre die Eisenbahn für den weitaus grössten Verkehrsanteil verantwortlich war, überholt der Strassenverkehr bereits kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die Schiene als Personenverkehrsmittel und trägt heute etwa 84% der zurückgelegten Distanzen.

Für die damit verbundene Fähigkeit, entfernte Raumpunkte zu erreichen und miteinander zu verbinden, leistet der Durchschnittsschweizer einen erheblichen Aufwand. So verwendet er täglich rund 90 Minuten seiner Zeit als Verkehrsteilnehmer und wendet dafür über 10% seines Einkommens auf (Zeitverwendung in der Schweiz 1981).

Diese in ihrer schier Quantität beeindruckende räumliche Beweglichkeit hat eine Vielzahl von Ursachen, Folgen und Nebeneffekten. Ihre Komplexität wird schon aus einer Unterscheidung verschiedener Mobilitätstypen ersichtlich.

So lassen sich verschiedene Mobilitätsformen beispielsweise hinsichtlich ihrer zeitlichen Kadenz differenzieren. Migration, saisonale Mobilität und Pendlermobilität erscheinen entsprechend als in ihrem Rhythmus unterscheidbare Formen der Verbindung von Arbeitsplatz und Wohnort. Begriffe wie Arbeitsplatzmobilität, Konsummobilität und Freizeitmobilität hingegen beziehen sich eher auf Unterschiede hinsichtlich der Zwecke mobilen Verhaltens. Je nach Fragestellung kann es aber auch sinnvoll sein, Mobilität etwa nach Massgabe der zurückgelegten Distanzen (lokale, regionale, interregionale Mobilität) oder entsprechend der verwendeten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, öffentlicher Verkehr, zu Fuss) zu unterscheiden. Hier von abzugrenzen hingegen ist der Begriff der sozialen Mobilität, der sich auf Veränderungen der Teilhabe an gesellschaftlichen Gütern wie Einkommen, Bildung, Prestige bezieht, wenn auch anzumerken

ist, dass gerade auch die Verbindung zwischen räumlicher und sozialer Mobilität Gegenstand breiter Forschungsbemühungen ist (vgl. etwa Hoffmann-Nowotny 1973; Bassand/Brulhardt 1980; Dietrich 1989).

Schon diese kursorische Unterscheidung verschiedener Mobilitätstypen mag verdeutlichen, wie vielfältige Formen und Strukturen der Bewegung von Individuen in Raum-Zeit-Gefügen sich in der modernen Gesellschaft herausgebildet haben. Entsprechend facettenreich gestaltet sich die gegenwärtige Forschung zum Thema Mobilität, die in wachsendem Mass auch die Wechselwirkung des Phänomens Mobilität mit verschiedensten Gesellschaftsbereichen zum Untersuchungsgegenstand macht:

Auf einer technisch-organisatorischen Ebene rücken Veränderungen der Transporttechnologien und der Verkehrsformen in den Blickpunkt der Betrachtung. Kernfragen sind hier etwa die Verwendung verbesserten Rollmaterials bei Schienenfahrzeugen, mögliche Massnahmen zur Dämpfung umweltschädigender Effekte besonders des Privatverkehrs, die Verkehrssteuerung und die organisatorischen Vorkehrungen zur optimierten wechselseitigen Abstimmung verschiedener Verkehrsträger.

Aus einer generell wirtschaftlichen Perspektive lassen sich etwa Veränderungen von Produktions- und Konsumationsstandorten verfolgen oder Analysen über Kosten/Nutzen-Relationen der Mobilität anstellen. Für die Schweiz und ihre föderalistische Tradition von besonderer Bedeutung sind hier die regionalen Auswirkungen der Mobilität: Wirtschaftlicher Strukturwandel und räumliche Mobilität wirken widersprüchlich, verschärfen und glätten gleichzeitig verschiedene Arten regionaler Ungleichheiten.

Mobilität verändert Gesellschaft und ist umgekehrt auch eine Folge veränderter Sozialstrukturen. Solche wechselseitigen Beziehungen lassen sich beispielhaft an den Auswirkungen langfristiger Migration erkennen.

Jahr	Prozent
1860	64 %
1900	52 %
1941	44 %
1960	38 %
1970	32 %

Tab. 2: Anteil der in ihrem Geburtsort lebenden Wohnbevölkerung der Schweiz. Dieser gesamtschweizerische Durchschnitt verdeckt erhebliche regionale Unterschiede. So wohnten etwa 1970 nur 45% aller im Kanton Appenzell Ausserrhoden Geborenen in ihrem Geburtskanton, im Kanton Zürich hingegen waren es 80%.

Mobilität ist eingebettet in eine Mobilitätskultur. Gerade die neuere Forschung erkennt in wachsendem Mass, dass Mobilität als kulturelles Phänomen eingebettet ist in Normen, Werte und Weltbilder, die sich in ritualisierten Handlungsweisen oder veränderten Mobilitätswünschen äussern können. Dabei spielen in der gegenwärtigen Diskussion Fragen um Zusammenhänge mit Umweltproblemen und der Bereitschaft zu Verhaltensänderungen eine zentrale Rolle. Derartigen Zusammenhängen versucht man häufig mit Hilfe von Befragungen auf die Spur zu kommen. Die in Tabelle 3 präsentierten Umfrageresultate beispielsweise sind die Ergebnisse von Bemühungen, die Verbindung zwischen der Verkehrsmittelwahl und der subjektiv empfundenen Umweltbelastung repräsentativ zu erheben. Es zeigt sich in diesen Daten, dass jene, die das Auto selten als Lenker benutzen, subjektiv stärker unter den Umweltfolgen des Autoverkehrs leiden als jene, die das Auto häufig als Lenker benutzen.

Dieses Muster lässt sich offensichtlich zum einen durch die objektiv weniger belastete Wohnlage von häufigen Autobenutzer-

Tab. 3: Intensität der Autobenützung und Betroffenheit durch vom Verkehr verursachte Immissionen (Quelle: Verkehrsverhalten in der Schweiz, 1986).

In Prozent aller Befragten

	Autobenützung als Lenker	
	selten	häufig
Beeinträchtigung durch Autolärm		
stark	23,6%	13,1%
weniger stark	32,1%	33,3%
gar nicht	44,3%	53,6%

	Autobenützung als Lenker	
	selten	häufig
Beeinträchtigung durch Luftverschmutzung		
stark	17,1%	9,6%
weniger stark	23,8%	22,4%
gar nicht	59,1%	68,0%

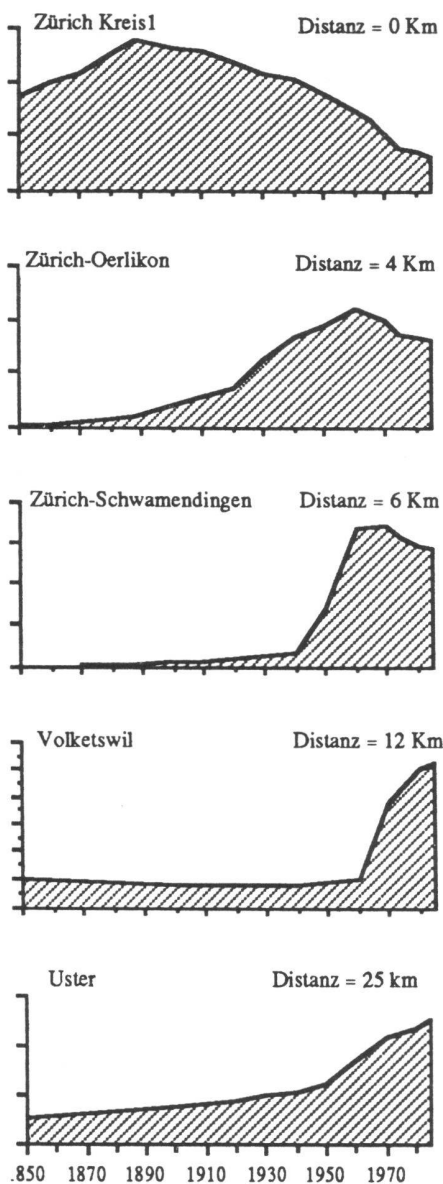


Abb. 2: «Eine Stadt explodiert»: Bevölkerungsentwicklung in einigen Gebieten um Zürich, 1850–1985. Die ausgewählten Gemeinden liegen nicht auf einer Luftlinie, sondern folgen in etwa einer gebogenen Linie aus Zürich heraus ins Glattal, entlang derer sich die Ausbreitung vollzog. Entsprechend beziehen sich die angegebenen Distanzen nicht auf die Luftlinie, sondern auf den üblichen Arbeitsweg ins Stadtzentrum.

zern erklären, zum andern scheint aber eine Komponente der geringeren «Wahrnehmungsbereitschaft» für durch das Auto verursachte Umweltbelastungen hier eine Rolle zu spielen: Wer das Auto häufig benutzt, ist weniger bereit, dessen Emissionen gegenüber der Umwelt auch subjektiv zu erleben. Ein weiterer Schwerpunkt aktueller Forschung ergibt sich aus den Wechselwir-

kungen zwischen räumlicher Mobilität und Politik. Gerade die vergangenen 20 Jahre haben ja deutlich gemacht, wie Bereiche alltäglichen Verhaltens in Perioden erhöhter Verunsicherung einer verstärkten Politisierung durch erhöhte Mobilisierungsbereitschaft seitens betroffener Akteure sowie verstärkten Regelungsbedarf seitens politischer Instanzen ausgesetzt sind.

Veränderungen räumlicher Mobilität

Bereits die obige Darstellung der rein mengenmässigen Entwicklung der Mobilität in der Schweiz verweist auf die enormen Veränderungen bis zur Gegenwart. Blickt man nun ein wenig genauer auf die technischen und gesellschaftlichen Veränderungen, die diesem Prozess zugrunde liegen, so erkennt man seit dem Ende des 18. Jahrhunderts vier Schübe der Mobilitätsentwicklung, die jeweils in anderer Weise die räumlichen Strukturen der schweizerischen Gesellschaft umwälzten. Diese lassen sich wie folgt spezifizieren:

- die beginnende Verbreitung industrieller Lebensweisen um 1800
- die Eröffnung neuer Horizonte durch die Eisenbahn ab 1850
- der Verstädterungsschub und die Ausbreitung lokaler öffentlicher Verkehrsmittel ab 1890
- der Siegeszug des Automobils nach dem Zweiten Weltkrieg.

Spricht man heute von Mobilität und deren Wechselwirkungen mit Lebensqualität, dann muss man in erster Linie vom Auto reden. Es hat wie kein anderer isolierbarer Faktor der technisch-wirtschaftlichen Entwicklung in den vergangenen 50 Jahren Gesellschaftsstruktur, Lebensweise und Denkmuster umgewälzt.

Dieses mit dem Auto aus den Vereinigten Staaten importierte neue Mobilitätsparadigma lässt sich recht präzise entlang dem Eindringen angelsächsischer Begriffe zur Umschreibung der neuen Situation erfassen: «City», «Shopping-Center» und «Week-end» sind die semantischen Eckpfeiler, entlang derer sich die durch das Auto revolutionierten Arbeits-, Konsum- und Freizeitmuster durchsetzen. Nehmen wir den Begriff der «Sub-urb» hinzu, der sich nicht gegen die deutsche «Vorstadt», beziehungsweise die Neubildung «Agglomeration» durchsetzen konnte, dann haben wir die zentralen Elemente des sich in der Nachkriegsära ausbildenden und bis heute bestimmenden Mobilitätsparadigmas (vgl. Abbildungen 2 und 3). Werfen wir nochmals einen Blick auf die Mobilitätsstrukturen zwischen Städten und Umland sowie ihr Verhältnis zu zeitgenössischen Weltbildern und Lebensentwürfen. Vergleicht man in den schweizeri-

schen Agglomerationsräumen die Kernstädte mit dem jeweiligen Umland, so zeigen sich beträchtliche Unterschiede in ihren Entwicklungstendenzen. Bereits seit den 60er Jahren verloren die Kernstädte sowohl in Bezug auf wirtschaftlichen Wohlstand als auch hinsichtlich der Gesamtbevölkerung im Vergleich mit den umliegenden Gemeinden (Fischer 1985). Dies lässt zunächst vermuten, dass besonders einkommensstarke Bevölkerungsgruppen in die Agglomerationen abgezogen sind. Diese Vermutung wird gestützt, wenn man die Unterschiede hinsichtlich der altersspezifischen Zu- und Abwanderung der Grossstädte betrachtet (vgl. Abbildung 4). So zeigt sich, dass die Kernstädte für zwei Bevölkerungsgruppen besonders attraktiv sind: zum einen die Gruppe der in Ausbildung Stehenden, zum anderen die jungen, unverheirateten Berufstätigen. Verschiedene Motive spielen dabei zusammen: zum einen ist es Jugendlichen immer früher möglich, ihren Wunsch nach Auszug aus dem Elternhaus zu erfüllen und entweder gemeinsam mit anderen oder alleine einen eigenen Haushalt zu gründen. Dann spielen die weiter wachsende Dauer der Ausbildungsphase und das in Städten konzentrierte Bildungsangebot eine Rolle. Schliesslich schiebt sich in der Gegenwartsgesellschaft zwischen Ausbildung und Familiengründung eine längere Lebensphase des auch kulturell zunehmend anerkannten «Singlelebens», dessen charakteristische Interessen-, Freizeit- und Tätigkeitsprofile am ehesten durch das spezifische Angebot der Kernstädte erfüllt werden. Hingegen verzeichnen die Städte die stärksten Wanderungsverluste bei der Gruppe der 30- bis 39jährigen, jener Altersgruppe also, bei der sowohl durch steigendes Einkommen als auch durch Familiengründung der Wunsch nach einem Eigenheim im Grünen wächst. Für jene Gruppe erscheint die Stadt als unwirtlicher Lebensraum, dem durch die Abwanderung in die Aussengemeinden entgangen wird. Einkommensschwache Bevölkerungssegmente und Randgruppen bleiben in der Stadt zurück. Entsprechend steigt mit zunehmendem Einkommen auch Länge und zeitlicher Aufwand für die tägliche Arbeitsmobilität (Dietrich 1989). Wer in jener Lebensphase sich den Traum vom Eigenheim auf dem Land nicht verwirklichen kann, der scheint tendenziell bis ins hohe Alter in der Stadt zu bleiben. Entsprechend gering sind die Wanderungsverluste der Kernstädte in der Altersgruppe der über 60jährigen. Gesamthaft bedeutet das, dass in den vergangenen 10 Jahren sich eine neue Form der je nach Alter unterschiedlichen Bevorzugung von Wohnorten entwickelt hat, die mit je altersspezifischen Pendlermobilitäten verbunden ist.

Ein hiermit vergleichbares Muster zeigt sich auf der Ebene der subjektiv erlebten

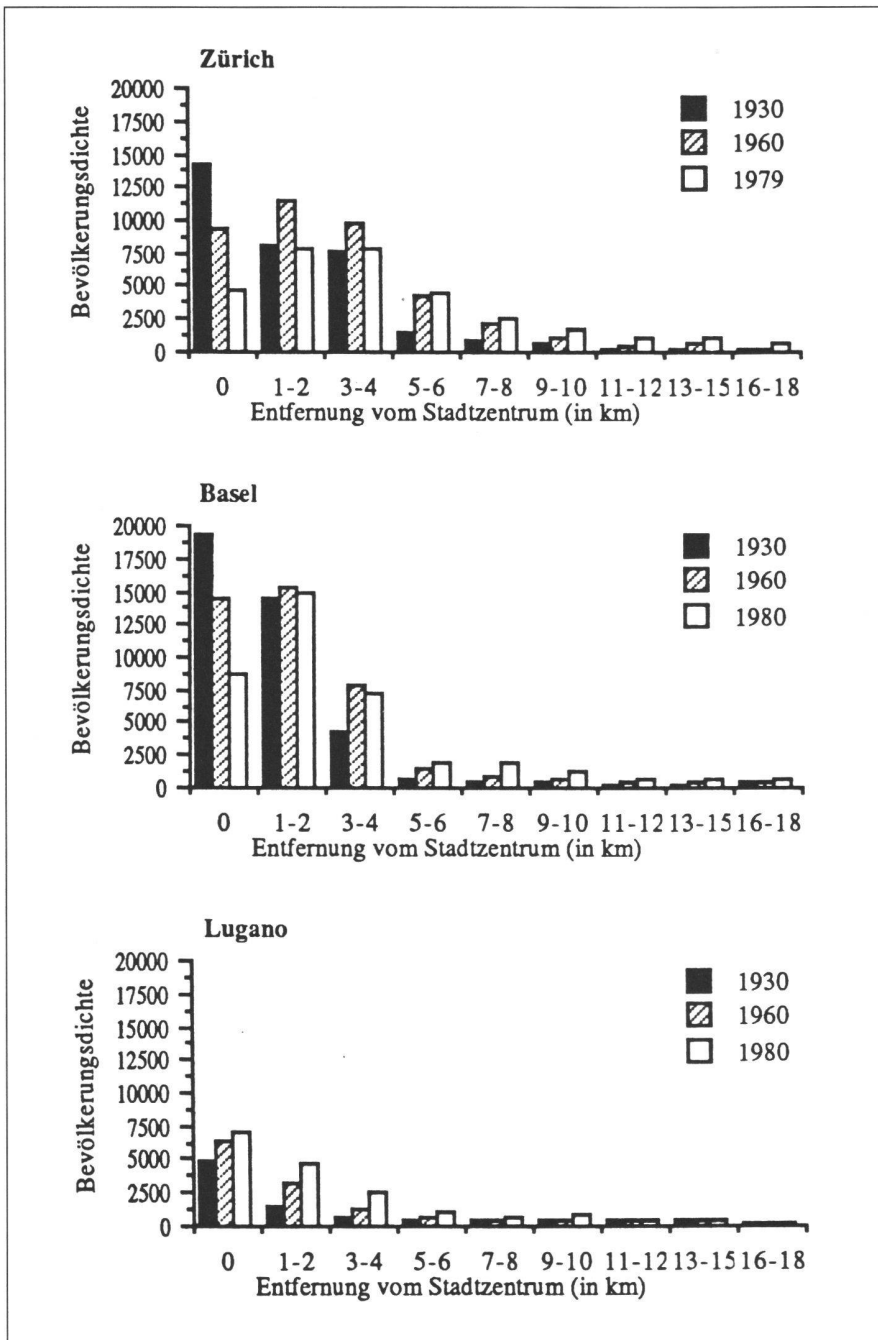


Abb. 3: Veränderungen der Bevölkerungsdichte in Abhängigkeit von der Entfernung zum Stadtzentrum für die Agglomerationen Zürich, Basel, Lugano (ungeachtete Mittelwerte der Jahre 1930, 1960, 1979). Deutlich erkennbar in dieser Darstellung ist, wie in Zürich bis in eine Entfernung von etwa 4 Kilometern vom Stadtkern zwischen 1960 und 1979 ein markanter Bevölkerungsrückgang zu beobachten ist, in Basel die Bevölkerungsdichte in etwa stabil bleibt und in Lugano über den ganzen städtischen Bereich zunimmt (Quelle: Güller et al., 1980).

Vorzüge verschiedener Regionen. Die von Walter-Busch (1980) durchgeführten Rekrutenbefragungen zur Einschätzung der Wohnregion hinsichtlich verschiedener Aspekte von Lebensqualität geben hier ausserordentlich differenziert Auskunft über deren räumliche Verteilung. So werden von den Rekruten die Stadtgebiete hinsichtlich Vergnügungsangebot, Einkaufsmöglichkeiten, Bildungsmöglichkeiten

und Aufstiegsmöglichkeiten als optimal eingeschätzt. Demgegenüber schneiden sie in Bezug auf Wohnverhältnisse, Hektik, Lärm äusserst schlecht ab. Die befragten jungen Männer wahrnehmen also die Städte als jene sozialen Räume, in denen sich sowohl die gesellschaftlich zentralen Güter konzentrieren als auch sich die Folgekosten räumlicher Mobilität anhäufen. Dieses Muster wahrgenommener

Vor- und Nachteile ist in den ländlichen Regionen genau umgekehrt. Dort überwiegen Qualitäten wie Ruhe und gesunde Umwelt, während jedoch ein Mangel an Freizeit- und Berufsmöglichkeiten beklagt wird. Gesamthaft am schlechtesten in der Bewertung aus der Sicht der Jugendlichen schneiden die Vorortgürtel ab. Sie besitzen weder die Vorteile der Stadt noch jene der ländlichen Regionen, leiden am stärksten unter den Folgen der Raumstrukturen der Gegenwart ohne kompensatorisch Vorteile anbieten zu können.

Mobilität als Politikum

Mobilität ist heute zu einem intensiv untersuchten Gegenstand der Gesellschaftswissenschaften geworden. Angesichts der Vielfalt des untersuchten Bereiches und der mannigfaltigen Probleme hat die Forschung sich des Themas in neuerer Zeit aus verschiedensten Richtungen bemächtigt. Daran lässt sich auch ablesen, wie stark Mobilität zu einem zentralen Spannungsfeld moderner Gesellschaften geworden ist. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wieviel und welche Art von Mobilität die heutige Gesellschaft will und braucht und wann, bzw. ob Grenzen der Mobilität erreicht werden. Nehmen wir einige Fragen in diesem Zusammenhang nochmals auf.

Mobilität hat wesentlich beigetragen zu dem, was üblicherweise unter dem Schlagwort «Lebensqualität» verstanden wird. Dies wird besonders dann evident, wenn man den Begriff der Lebensqualität in erster Linie mit dem Wachsen materiellen Wohlstandes, steigender Kaufkraft des Einzelnen und erhöhter Produktivität der Wirtschaft verbindet. Dies ist jedoch nicht die einzige mögliche Interpretation des Begriffes. Lebensqualität ist als Sammelbegriff für eine Vielfalt von Faktoren, die «Wohlbefinden» beeinflussen, selber einem steten Wandel unterworfen. Seit den späten 60er Jahren zeigte sich, dass der gesellschaftliche Wert «Mobilität» in Konflikt geriet mit anderen Werten und Zielorientierungen, unter denen «Umweltschutz», «schönere Städte», «mehr Lebensfreude» wohl die bekanntesten Schlagworte sind (Inglehard 1978): dass – mit anderen Worten – sich ein Wandel im Weltbild einer wachsenden Bevölkerungsgruppe abzuzeichnen begann, die nun nicht mehr notwendigerweise ein Mehr an Mobilität mit einem Mehr an Lebensqualität verband. Diese sich wandelnden Weltbilder sind mit ein Grund für verstärkte Sensibilitäten gegenüber Umweltfragen auch auf politischer Ebene. Dennoch besteht eine enorme Schere zwischen der in Befragungen eruierten Bereitschaft zu Verhaltensänderungen oder den subjektiv empfundenen Belastungen durch den Verkehr einerseits und der nach wie vor unge-

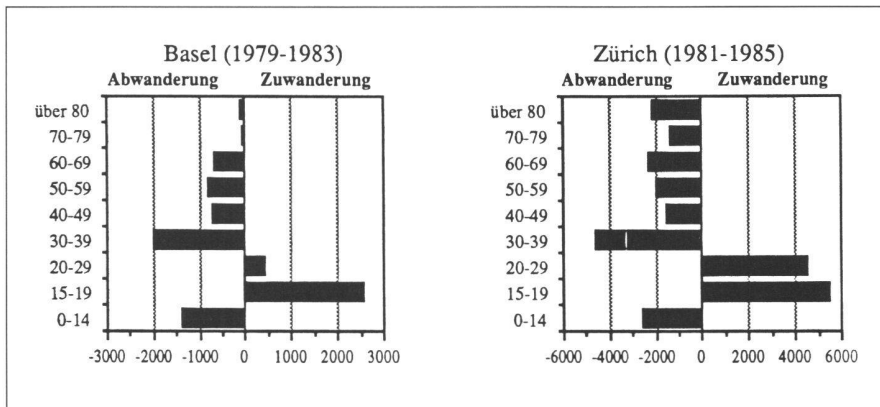


Abb. 4: Altersspezifische Wanderungsmobilität in den Städten Basel und Zürich (Quellen: Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel Stadt, Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich).

brochen anhaltenden Tendenz zu immer steigender Mobilität im Bereich des Privatverkehrs. Drei Gruppen von Ursachen lassen sich für diesen Konflikt namhaft machen.

Mobilität ist nicht nur erwünschtes, sondern auch erzwungenes Verhalten. Dies besonders dann, wenn vergangene Entwicklungen und gegenwärtige gesellschaftliche Dynamiken den Einzelnen einer Wirklichkeit gegenüberstellen, die räumliche Mobilität in hohem Ausmass zu einer Notwendigkeit macht. Bestehende Konzentrationen von Arbeitsplätzen, die räumliche Verteilung von Wohnraum sowie etwa von Miet- und Bodenpreisen, die Standorte von Konsummöglichkeiten sind räumliche Strukturen, die dem Einzelnen oft ein hohes Mass an räumlicher Mobilität aufzwingen, auch dann, wenn er/sie andere Möglichkeiten vorziehen würde. So sieht sich der Einzelne vor der Situation, dass ihm zwar die Vorzüge individueller Mobilität in aller Deutlichkeit vor Augen stehen, er aber gleichzeitig kaum mehr die mit dem Verkehr verbundenen kollektiven Probleme zu leugnen im Stande ist. Es entsteht eine moralische Schere, die sich etwa in der Diskrepanz zwischen der bei Befragungen immer wieder bekundeten hohen Bereitschaft zu Einschränkungen individueller Mobilität und dem effektiven Mobilitätsverhalten äussern.

Zweitens verbergen sich hinter dem generellen Phänomen «Mobilität» Prozesse der ungleichen Verteilung von «Kosten» und «Nutzen» individueller Bewegungsfreiheit. Strassenbau, Lärm, Luftverschmutzung, Unfallkosten, Zersiedelung – um nur einige zu nennen – sind Aggregatskosten von individueller Mobilität, die kaum im Nutzenkalkül des Einzelnen eine nennenwerte Rolle spielen (Walter 1988). Während der Nutzen der Autofahrt dem Einzelnen zukommt, werden beträchtliche Teile der Kosten durch Andere mitgetragen. Gerade die Diskussionen der vergangenen 10 Jahre haben sich um das Problem der sogenannten «externalisierten

Kosten» gedreht (vgl. Frey 1988): Damit ist gemeint, dass etwa der individuelle Autobenutzer Kosten in Form von Schadstoffemissionen, Lärm, Platzbedarf usw. erzeugt, für die teils weniger privilegierte Bevölkerungsgruppen (Kinder, Alte, Fussgänger), teils durch staatliche Aufgaben die Allgemeinheit aufkommen müssen. Solche Strukturen ungleicher Zurechnung von «Kosten» und «Nutzen» individueller Mobilität schaffen – drittens – Anreize zur Verwendung jener Verkehrsmittel, die ein maximales Abschieben der Kosten auf Dritte erlauben. Dem Einzelnen präsentiert sich die Situation also so, dass er/sie vor einem Dilemma zwischen individuellem Nutzenkalkül und wahrgenommenen kollektiven Zielen steht. Die gesamtgesellschaftlichen Folgen individuellen Handelns gehen – wenn auch wahrgenommen – doch nicht in die praktischen Überlegungen des Einzelnen ein. Dieses Dilemma kennzeichnet sowohl individuelle Überlegungen als auch Konflikte in der politischen Kultur: «Mobilität» und «Umwelt» erscheinen als einander entgegengesetzte Bereiche von Lebensqualität, für die es schwierig ist, als gerecht empfundene Verteilungen von Kosten und Nutzen zu finden.

In der schweizerischen Gesellschaft der 80er Jahre ist Mobilität ein mobilisierendes Thema. Seien es Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen, Investitionen in den öffentlichen Verkehr, Massnahmen gegen den Privatverkehr, Wohnstrassen oder Umfahrungen, allemal sind von verkehrspolitischen Massnahmen erhebliche Interessengruppen betroffen, die zumeist sich auch politisch artikulieren können. Kennzeichnend für die Emotionalisierung von Fragen um politische Massnahmen im Bereich der individuellen Mobilität ist das Auftauchen der sogenannten Autopartei seit 1986: Nachdem das seit 1983 ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückte Waldsterben eine Beschleunigung umweltpolitischer Massnahmen im Bereich des Privatverkehrs bewirkt hatte

und zudem auch im Bereich der städtischen Verkehrspolitik vermehrte Versuche zur Kanalisierung des Privatverkehrs vorgenommen wurden, entstand eine politische Bewegung, das unter dem Motto «Für freie Fahrt!» kleinbürgerliche Affekte vermeintlicher individueller Freiheitsrechte zu erwecken versuchte und zumindest kurzfristig erhebliche Wähleranteile zu gewinnen vermochte. Die verhältnismässig breite politische Mobilisierung durch die Auto-Partei zeigt – neben vielem anderen – dass im Bereich der räumlichen Mobilität nicht alles «vernünftig» im Sinne eines Nutzen-Kosten Kalküls zu und her geht. Vielmehr scheint es, als stände mit dem «Auto» halt doch eine der wichtigsten Intarsien modernen Lebens auf dem Spiel.

Das Auto hat Mobilität in die Sphäre des Privaten übergeführt. Beim Marsch zu Fuss, bei der Benutzung von Tram, Fahrrad oder Eisenbahn muss der sich bewegende Mensch immer in die Öffentlichkeit hinaustreten, sich der Zumutung von möglichen Begegnungen mit Anderen, dem Kontakt mit Fremdem aussetzen. Das Auto hat diesen öffentlichen Charakter von Mobilität aufgehoben. Auch wer kein Eigenheim im Grünen sein eigen nennen kann, hat immerhin die eigenen vier Wände auf Rädern. Auch wer sich sonst im Räderwerk moderner Hektik eingesperrt fühlt, findet ironischerweise gerade im Auto letzte Reste von Autonomie und individueller Freiheit.

Zukunft

Betrachtet man die Bilder und Werte, die sich an das Phänomen Mobilität in der Gegenwart heften, so zeigen sich recht deutliche Veränderungen, die mit Blick auf mögliche zukünftige Entwicklungen kurz skizziert seien.

Unverkennbar ist, dass sich in der subjektiven Einschätzung verschiedener Verkehrsmittel zum Teil recht radikale Veränderungen ergeben haben. Das Auto hat deutlich an Glanz verloren. Konnte man es noch in den 70er Jahren uneingeschränkt als Statussymbol mit einem nahezu idealen Sympathieprofil bezeichnen, so ist dem heute ein deutlich ambivalenteres Verhältnis gefolgt. Im Vergleich mit Tram und Bus beispielsweise wurde das Auto als schneller, bequemer, gemütlicher, sportlicher eingeschätzt. Hingegen erschienen im Durchschnitt die öffentlichen Verkehrsmittel als sauberer, pünktlicher, preiswerter.

Dem stehen intensive Bemühungen des öffentlichen Verkehrs gegenüber, vom Image eines ewig gestrigen, unbequemen und langsamen Verkehrsmittels wegzukommen. Verbesserte Fahrpläne, ausgebauter Strecken, ein modernisierter Fuhrpark sowie futuristisch gestaltete Bahn-

höfe und optimierte Vernetzungen zwischen Eisenbahn und Nahverkehrsmitteln sind beides: Sie sollen die faktische Qualität des öffentlichen Verkehrs zu steigern helfen, gleichzeitig sind sie aber Ausdruck veränderter Werteprioritäten. Nachdem während über 40 Jahren das private Verkehrsmittel allein Lebensqualität zu vermitteln geeignet schien, ist nun ein starker Trend zu beobachten, der sich bemüht, den öffentlichen Verkehr vom Bild einer wohlfahrtsstaatlichen Sozialinstitution zu befreien. Allerdings steht solchen Bemühungen der bereits erwähnte hohe Druck in Richtung auf Individualisierung entgegen, dem selbst bei höchster Attraktivitätssteigerung der öffentliche Verkehr nur sehr beschränkt nachkommen kann.

Ein zweiter Bereich ist hier zu nennen. Die Schweiz befindet sich im Einklang mit anderen Industrieländern in einer Phase massiver technologischer Veränderungen im Zusammenhang mit der Diffusion von Mikroelektronik in praktisch alle Lebensbereiche. Diese werden, wie vorangehende Perioden beschleunigter Veränderungen beträchtlich die räumlichen Strukturen verändern und in diesem Zusammenhang auch Mobilitätsströme umlenken. So erlaubt etwa die Einführung von Formen der sogenannten Telearbeit, also der Arbeit an einem dezentralen Computer, der entweder mit einer Zentraleinheit direkt verbunden, oder von dem aus Daten übermittelt werden können, eine um ein Vielfaches erhöhte Flexibilisierung des Arbeitsstandortes für eine Reihe von Dienstleistungsberufen. Entsprechend wird vermutet, dass besonders Arbeitsplätze im nicht-kundennahen Segment des tertiären Sektors in die Agglomerationen ausgelagert werden (Müdespacher 1989). Damit kann ein in Zukunft verringerter Grad der Zentralisierung von Arbeitsplätzen verbunden sein, eine entsprechende Umlenkung von Pendlerströmen sowie eine mögliche

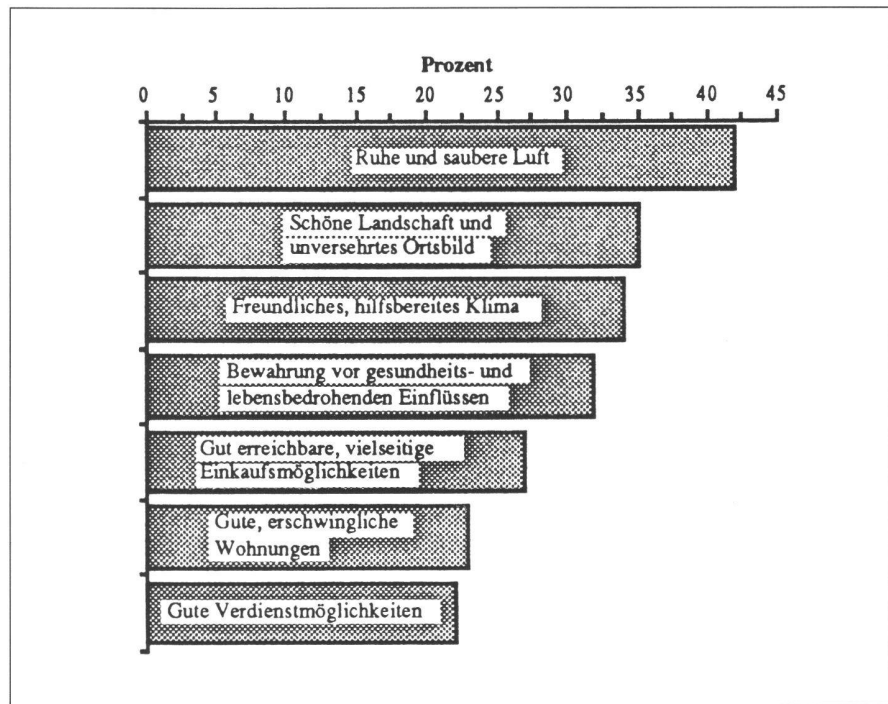


Abb. 5: Rangordnung der Werte, die mit Lebensqualität im regionalen Rahmen in Zusammenhang gebracht werden, ganze Schweiz (Mehrfachnennungen zugelassen). Hier abgebildet sind die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von 2200 Schweizern und Schweizerinnen in den Jahren 1982/83, in der nach verschiedenen Aspekten von «Lebensqualität» gefragt wurde (Quelle: Lebensqualität im Wandel, 1984).

Verkürzung der gesamthaft erbrachten Arbeitsmobilität.

In ähnlicher Weise macht das Eindringen der Telekommunikation für weitere Tätigkeiten physische Mobilität zumindest nicht mehr unabdingbar. Das gilt für alle Formen des Zahlungsverkehrs ebenso wie für einen grossen Teil des täglichen Konsums, der sich rein technisch ohne Schwierigkeiten «telekommunikativ» erledigen liesse. Allerdings ist hier kaum absehbar, welche Verbindungen auf diesem Hintergrund

«Mobilität» und «Lebensqualität» eingehen werden.

Literatur:

Ein ausführliches Literaturverzeichnis kann beim Autor bezogen werden.

Adresse des Verfassers:

Dr. phil. I Manuel Eisner
Soziologisches Institut der Universität Zürich, Rämistrasse 69, CH-8001 Zürich

Zu verkaufen

Olivetti P6060 Olivetti M40

(384 KB, Harddisk 20 MB, Floppy-Laufwerk, Streamertape, V24 Interface, Thermodrucker)

Beide Geräte betriebsbereit und in tadellosem Zustand

Preise nach Vereinbarung

Stadt Uster, Abteilung Vermessung, 8610 Uster,
Telefon 01 / 944 72 65/66

Vermarktungsarbeiten

übernimmt und erledigt

- genau
- prompt
- zuverlässig
- nach Instruktion GBV

für Geometerbüros und Vermessungsämter in der deutschsprachigen Schweiz

Josef Lehmann, Vermarktungsunternehmer
9555 Tobel TG

Tel. 073/45 12 19

oder 9556 Affeltrangen, Tel. 073/45 15 42