

Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 47 (1992)

Heft: 1

Artikel: Mobilität : vom Interesse an Ursachen zum planerischen Umgang mit Zielen

Autor: Dietrich, W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-872491>

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: 31.03.2025

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

Mobilität: Vom Interesse an Ursachen zum planerischen Umgang mit Zielen

1. Einleitung

Mit dem Begriff Mobilität verknüpfen wir die Vorstellung von gerichteten Bewegungen. Damit ist eine Vielfalt räumlicher und sozialer Positionsveränderungen angesprochen. Das Ausmaß solcher Positionsveränderungen der Gesellschaftsmitglieder ist nicht nur Voraussetzung, sondern auch Folge von Arbeitsteilung und Geschwindigkeit des Strukturwandels. Die Erwartungen an den Mobilitätsprozeß sind in den letzten Jahren nicht kleiner geworden. Im Gegenteil, der ausgeprägte Wille zur strategischen Planung, und dies in allen bedeutenden Lebensbereichen wie Wirtschaft, Kultur, Sozialleben, Bildung und Raumordnung, führt dazu, daß unerwartete Mobilitätsentwicklungen äußerst empfindlich registriert werden und daß die Ohnmacht gegenüber unerwünschten Mobilitätsentwicklungen politisch und psychologisch immer weniger toleriert wird. Der zunehmende Stellenwert der Mobilität in der postindustriellen Gesellschaft wirft die Frage nach der Natur des Mobilitätsprozesses auf: Was ist Mobilität? Welche Einflußgrößen bestimmen das Ausmaß der Mobilität? Ist die Gesellschaft in der Lage, die Mobilität, die sie erzeugt, im Einklang mit expliziten Zielen zu steuern? Wenn ja, über welche Institutionen?

Im folgenden werden zwei Thesen ausführlicher diskutiert. Erstens: der Mobilitätsprozeß stellt ein tragendes Element jeder Gesellschaft dar. Als umfassender Prozeß besteht er aus einer Vielzahl von Mobilitätsformen. Diese verschiedenen Mobilitätsformen (z. B. Pendlerverkehr, Wanderung, sozio-ökonomische Mobilität) beeinflussen sich gegenseitig. Die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen bilden die Strukturmerkmale des spezifischen Mobilitätssystems, das jede Gesellschaft bzw. jede abgrenzbare territoriale Kollektivität auszeichnet.

Zweitens: verschiedene Einflußgrößen bestimmen das Ausmaß und die Richtung der Mobilitätsströme. Eine davon sind die Infrastrukturen, und ganz besonders die Verkehrsinfrastrukturen. Diese öffentlichen Anlagen greifen nämlich ganz besonders stark ins Mobilitätssystem ein. Infrastrukturplanung ist also eine gute Gelegenheit, das Mobilitätssystem zu beeinflussen oder zumindest Signale in Richtung einer angemessenen Lösung von Problemen im Mobilitätssystem zu setzen (z. B. Veränderung des Mobilitätsverhaltens, wobei das Verkehrsverhalten eine bestimmte Spielart von Mobilitätsverhalten darstellt).

Unsere Überlegung führt zum Schluß, daß raum- und verkehrsplanerische Konzepte, technische Innovationen (Katalysator, E-Mobil, Geschwindigkeitsschalter) nach wie vor nötig sind, jedoch mit Zielsetzungen für eine umfassende Mobilitätsentwicklung in Verbindung gebracht werden sollten. Das bedeutet, dass wir uns Rechenschaft geben müssen über die *anthropologische Dimension der Mobilität* und über die Tatsache, daß sich Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrserfordernisse in sinnhaftes, auf andere Menschen bezogenes und deshalb soziales Handeln einfügen. Die Mobilität, die zum sinnhaften sozialen Handeln erforderlich ist, nimmt in strukturierten Handlungssystemen einen festen Platz ein. Mobilität ist in erster Linie eine *gesellschaftliche Qualität*. Als solche steht nicht deren Erklärung im Vordergrund, sondern die *zukunftsgerichtete Sicherung ihres positiven Beitrags*, den sie für das Wohlergehen des Sozialkörpers liefert.

Der erste Schritt des hier vorgeschlagenen Ansatzes zielt darauf ab, Struktur und Konflikte des Mobilitätssystems einer territorialen Kollektivität darzustellen. Diesem diagnostischen Schritt folgt der präventive oder kurative: situationsbezogene Bewertung der Grundlagen, Erarbeitung eines Entwicklungsziels und Empfehlung von Maßnahmen. Nur ein explizites Entwicklungsziel für das System verschiedenartiger Mobilitätsformen kann ein angemessenes Maß für die Verkehrsmobilität, die Stellenmobilität, die Wanderung und die sozio-ökonomische Mobilität sein. Dieses Maß beinhaltet eine ausgeprägt regionale bzw. lokale Komponente.

Die Gesellschafts- und Siedlungsentwicklung hat bisher viel und immer mehr individuelle Mobilität erzeugt. Von jeher gelten attraktive zentrale Siedlungsräume als Gradmesser der Mobilitätsqualität. Denn hier ist das Niveau an Mobilisierbarkeit der Menschen sehr hoch. Diese Qualität ist geradezu zum Symbol von Zentralität und Lebensstandard schlechthin geworden. Im Zeichen der Umweltbeeinträchtigung wird uns aber mehr denn je bewußt, welche gewaltigen institutionellen und technischen Vorleistungen erbracht werden müssen, damit eine einmal erreichte Qualität der Mobilitätsflüsse gehalten und tradiert werden kann.

Willi Dietrich, Dr. sc., lic. soc., Stadtplanungsamt Zürich, 8023 Zürich

Wirtschaft und Kultur sind in unserem Gesellschaftstyp eng mit dem hohen Mobilitätsvermögen der Individuen verknüpft. Der für uns so wichtige Begriff der Freiheit ist gerade in dem Maße gewachsen, wie die nationalstaatlichen Institutionen ordnungsstiftend, mit Freiheits- und Freizügigkeitsgarantien in die überkommene frühindustrielle Mobilitätsordnung eingriffen. Im folgenden soll gezeigt werden, weshalb und wie sehr das Mobilitätsvermögen der Gesellschaftsmitglieder eine institutionelle, technische und kulturelle Errungenschaft sondergleichen darstellt. Zwar sind die Träger von Mobilitätsvorkommnissen Individuen. Aber die Qualität der Mobilität muß auch an Kriterien des Gemeinwohls gemessen werden. Eine solche Mobilitätsqualität bedarf der Analyse durch geeignete Instrumente.

2. Die soziale Erneuerung territorialer Kollektivitäten

Eine sehr allgemeine und deshalb auch unumstrittene Definition bezeichnet Mobilität kurzerhand als «Wechsel der Einheit (Zugehörigkeitskategorie) innerhalb eines gegebenen (Handlungs-)Systems (MACKENSEN 1975)». Damit sind unzählige Wechselereignisse oder Wechsel von Zugehörigkeiten angesprochen: Aus- und Zuwanderung, Ortswechsel durch Raumüberwindung mit Transportmitteln, inner- und zwischenbetriebliche Stellenwechsel, Berufswechsel, Wohnungswechsel innerhalb desselben Pendlerraums und schließlich die soziale Mobilität (als Wechsel der Schichtzugehörigkeit zwischen Herkunftsfamilie und sozialer Stellung der Kinder oder als Wechsel der sozialen Stellung im Laufe der sozio-ökonomischen Karriere desselben Individuums). Angesichts dieser Vielzahl unterschiedlicher Wechselereignisse spricht der Planer von einer «Vielzahl raum-zeitlicher Teilnahmemöglichkeiten» (BECKMANN 1988). Offensichtlich geht es bei all diesen «Bewegungen» um die Realisierung einer Teilhabe. Mobilität findet statt, indem sesshafte oder nomadisierende Menschen im Rahmen vorhersehbarer, bewußt erlebter «Bewegungen» die Handlungsorte (räumliche Position) und/oder ihre statusmäßige Positionen wechseln. Eine bunte Vielfalt von Mobilitätsvorkommnissen ist erforderlich, damit Individuen eine, d. h. ihre ganz persönliche Rolle an dafür vorgesehenen Handlungsorten im Laufe ihrer sozialen Existenz spielen können, jeden Tag von neuem (LEUGGER), und dies mit den bekannten einschneidenden Brüchen im Ablauf der Lebensphasen.

Das Raum-Zeit-Gefüge ist durch die Wechselereignisse bestimmt. Solche Wechselereignisse finden auf zwei verschiedenen Mobilitätsebenen statt: dem alltäglichen Raum-Zeit-Gefüge des Verkehrs und dem lebenszeitlichen Raum-Zeit-Gefüge der Positionsmobilität. Der *Verkehr* oder die *alltägliche Mobilität* bezeichnet Positionswechsel im Raum, d. h. Ortsveränderungen, welche die Individuen ausführen, um von einem Handlungsort zu einem anderen zu gelangen, und dies zu einer be-

stimmten Tages-, Wochen- oder Jahreszeit, und mit bestimmten Verkehrsmitteln.

Die *Positionsmobilität* oder *lebenszeitliche Mobilität* ihrerseits umfaßt Zugehörigkeitswechsel zu dauerhaften sozialen Bezugsgruppen. Solche Wechselfälle sind immer sozial bedeutungsvoll und einzigartig, sie treten im Leben eines Individuums spärlich auf und markieren i. d. R. ganze Lebensabschnitte. Als Beispiele sind zu nennen: der Wohnortwechsel (Wechsel der Zugehörigkeit zu einer Gebietskörperschaft wie Gemeinde, Kanton), der Wohnungswechsel (Zugehörigkeitswechsel zu einer Gruppe von Nachbarn oder zu einem Quartier, ohne notwendigerweise die Gemeinde oder den Pendlerraum zu verlassen), der Arbeitsplatzwechsel (Wechsel der Betriebszugehörigkeit oder der funktionalen bzw. hierarchischen Stellung im Betrieb), aber auch die soziale Mobilität (Wechsel der sozio-ökonomischen Schichtzugehörigkeit) oder gar der Zugehörigkeitswechsel zu einer Zivilstandsgruppe (Unverheiratete, Verheiratete, Geschiedene usw.). Die Ereignisse der Positionsmobilität klingen oft an Initiationsrituale an.

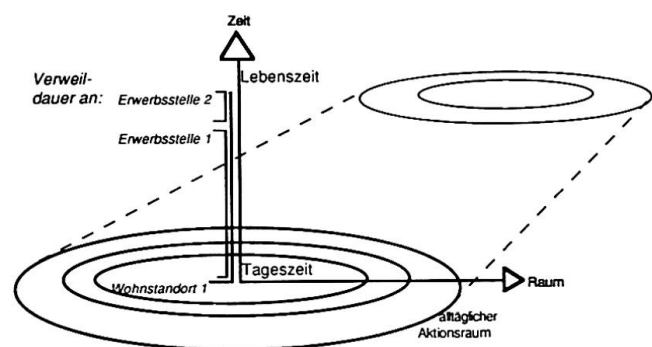


Abb.1 Das Raum-Zeit-Gefüge besteht aus alltäglicher Mobilität (Verkehr) und lebenszeitlicher Mobilität (Positionsmobilität).

Für das Verständnis des Mobilitätsprozesses ist es ausschlaggebend, die diversen Mobilitätsformen auf beiden Mobilitätsebenen in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit wahrzunehmen. In der Tat stehen viele Mobilitätsformen in einem *komplementären* oder *kompensatorischen* Verhältnis zueinander. So wird der Verkehrsaufwand (Verkehrsleistung) maßgeblich durch die Entscheide der Haushalte, die Wohnung oder die Wohngemeinde zu wechseln bestimmt (Wanderung verbunden mit einer Veränderung der Pendlerdistanz). Die Wirtschaftsbetriebe sind ihrerseits auf ein angemessenes Mobilitätsniveau angewiesen (zwischen- und innerbetriebliche Mobilität der Qualifikationsträger, neue aktive Bevölkerungsgruppen auf dem Arbeitsmarkt). Die Standortstruktur der Betriebe (insbesondere auch der kundenorientierten) und die Attraktivität der Erwerbsstellen wirkt sich auf

die nachgefragte Transportleistung aus. Die Verkehrsexplosion in den Städten liegt demzufolge nicht allein in der zunehmenden Bedeutung des Automobils begründet, sondern ebenso im Wandel der Gesellschaft; konkret widerspiegelt sie Mängel bei anderen Mobilitätsformen. So kompensiert der Verkehrszuwachs Mobilitätswiderstände (Stellenwechsel ohne Wohnstandortwechsel, Wanderung ohne Stellenwechsel, aber mit längeren Pendlerstrecken), und er gleicht Mobilitätsdefizite aus (z. B. mangelnde zwischenbetriebliche Mobilität bei anhaltender räumlicher Ausdehnung der Arbeitsmärkte; vgl. IVT-ETHZ 1989).

Soziale Gruppen gründen auf der gesellschaftlichen Tatsache, daß sich die Individuen in mehr oder weniger dauerhafte soziale Beziehungsmuster einfügen bzw. darin eingegliedert sind. Solche dauerhaften Sozialstrukturen werden auch soziale Formen genannt, denn sie verleihen den strukturellen Rahmen zur spezifischen Ausprägung von sozialen Positionen, Rollen und Einflußbeziehungen, Autorität, Kommunikationsfluß und Macht (SIMMEL 1968). Als Beispiel für soziale Formen unterschiedlicher Komplexitätsstufen können Haushaltsstrukturen, Familientypen, Erwerbsstellenstrukturen, Schultypen, die Armee, Theater oder Sportclubs angeführt werden.

Ein grundlegender Tatbestand liegt nun darin, daß diese sozialen Formen (Ausnahmen bestätigen die Regel) über eine Zeitdauer fortbestehen, die größer als die notwendigerweise beschränkte Verweildauer eines Individuums in dieser sozialen Form ist. Eine soziale Form überdauert dank ihrer Eigenschaft, für die *sich zeitlich nachfolgenden Individuen* Ort sozialer Verankerung und persönlicher Wertschätzung zu sein. Sie können soziale Anerkennung gewähren wie auch negative Sanktionen verleihen. Immer aber sind soziale Formen darauf angelegt, die Zeitspanne von individuellen Zugehörigkeiten zu überdauern, indem bisher Teilhabende (z. B. Betriebsangehörige, Veranstaltungsteilnehmer) «wegtreten» und neu «Hinzutretenden» Platz machen. Die Möglichkeit sozialer Dauerhaftigkeit und Tradition fußt auf solchen individuellen Zugehörigkeitswechseln zu sozialen Formen. Die Summe dieser vielfältigen Wechselereignisse wird mit dem Begriff der Mobilität umrissen. Mobilität bezeichnet demnach «Bewegungen», die für die Dauerhaftigkeit von Handlungsorten und von sozialen Gruppen unabdingbar sind. Unsere sozialen Formen existieren, weil und insofern es Mobilität gibt.

Darüber hinaus sind Mobilitätsvorkommnisse auch Träger sozialen Wandels. Einmal weil «Folgepersonen» einer jüngeren Generation mit anderen Erfahrungen und Verhaltensmustern aufwarten, oder ganz einfach, weil durch eine veränderte Zahl von «Zu- und Abgängen» das umfangmäßige Gewicht einer sozialen Gruppe längerfristig entscheidend beeinflusst wird. Sowohl die Möglichkeit von Strukturkonstanz als auch jene von Strukturwandel liegt im Prozeß der Mobilität begründet. *Wandel und Konstanz, ein offensichtliches Gegensatzpaar, sind zwei unterschiedlich ausgeprägte Folgeerscheinungen von Mobilität.* Je nach Ausmaß und Qualität der zugrundeliegen-

den Wechselereignisse stellen sie unterschiedliche Spielarten desselben Prozesses dar: jenem der *Erneuerung sozialer Formen in der Zeit und im Raum*. Die Erneuerung der gesellschaftstragenden sozialen Formen stützt sich auf eine Vielzahl von Mobilitätsereignissen unterschiedlichster Prägung ab. Entscheidend ist, daß der Begriff Erneuerung bzw. Mobilität immer zwei Aspekte beinhaltet: Wandel, Konflikt und Anpassung als auch Tradition und Überlieferung (DÉROSIÈRES, GOLLAC 1982; DIETRICH 1990, SIEVERTS 1986). Die Vitalität sozialer Formen ergibt sich aus der Art und den Umständen ihrer permanenten Erneuerung durch Mobilität.

Eine gegebene soziale Form, z. B. die Erwerbsstellenstruktur, wird gleichzeitig in mehreren andersartigen Teilräumen erneuert und damit mobilitätswirksam. Der Prozeß der Erneuerung durch individuelle Wechselereignisse ist dementsprechend stark geprägt vom lokalen Kontext. So unterscheidet sich beispielsweise das Mobilitätsgeschehen, das einer ländlichen Erwerbsstellenstruktur zugrunde liegt, von derjenigen im Kernbereich einer Agglomeration. Die zwischenbetriebliche und innerbetriebliche Mobilitätsrate, Wanderungen und die sozio-ökonomische Mobilität variieren entsprechend auf der Zentrum-Peripherie-Achse (DIETRICH, 1990). Auch die Verkehrsmittelwahl der Pendler unterscheidet sich gemäß dem jeweiligen lokalen Kontext, d. h. je nach topographischer Lage und Infrastrukturausstattung für verschiedene Verkehrsträger.

3. Mobilität als Kulturleistung

Jedes Wechselereignis ist mittels dreier Kriterien bestimmbar: Durch seine zeitliche Lage (Zeitpunkt im Tageszyklus oder in der individuellen Lebensphase), seine räumliche Lage (Handlungsort) und durch seine Einbindung in Handlungssysteme¹ samt deren natürlicher und siedlungsstruktureller Umgebung. Mobilität ist ein individuelles Vermögen i. S. v. Fähigkeit, und *gleichzeitig eine Eigenschaft sozialer Formen*, an denen die Individuen teilhaben. Da die Mobilität als Eigenschaft sozialer Formen auftritt, kann von einer *sozialen und kulturellen Überformung* der Mobilität gesprochen werden. Denn wenn Individuen mobil sind, dann sind sie es immer in einem von zahlreichen Institutionen und sozialen Gruppen *geregelten Raum-Zeit-Gefüge*. Mobilitätsereignisse sind, auch wenn sie verständlicherweise aus der Sicht der Individuen sehr egozentrisch betrachtet werden, durch Institutionen und eine gruppenspezifische soziale Wahrnehmung überformt (HALL 1966). Wir sprechen von der sozialen Orientierung bzw. der kulturellen Überformung der Wechselereignisse.

Um dies besser zu verstehen, erinnern wir uns der anthropologischen Tatsache, daß Wechselereignisse Momente *erhöhter persönlicher Verletzbarkeit* darstellen. Es sind Ereignisse des «Übergangs», die uns je nachdem befreien, bestätigen, angenehm überraschen oder ein böses Erwachen bescheren. Im täglichen Raum-Zeit-Gefüge

sind es die Gefahren auf dem Weg, die gefürchtet waren und vor denen sich der Mensch mehr oder weniger erfolgreich zu schützen suchte: vor Wegelagerern, vor Überfällen, vor technischem und menschlichem Versagen, das ein Unfallrisiko beinhaltet.

Im lebenszeitlichen Raum-Zeit-Gefüge sind Zugehörigkeitswechsel oft mit Verlust und Abschied, aber auch mit Aufbruchstimmung verbunden. Die Geborgenheit, die durch stabile Zugehörigkeitsbeziehungen gestiftet wird, weicht der sozialen und kulturellen Ausgesetztheit, der Herausforderung in der Übergangssituation. Wechselereignisse erfordern eine erhöhte persönliche Anpassungsleistung seitens der mobilen Personen. Die individuelle Verletzbarkeit erhöht sich augenscheinlich im Wechselereignis. Auf der anderen Seite bedeuten Mobilitätsereignisse oftmals individuelle Antworten auf eine unerträgliche Situation. Sowohl im Verkehr als auch auf der lebenszeitlichen Mobilitätsebene können Wechselereignisse Ausbruch, Befreiung oder Ausflucht beinhalten. Die Angst vor einer möglichen Einschränkung der Mobilität dürfte auch ein Ausdruck dieser in tiefen Bewußtseinschichten verankerten Verletzbarkeit sein.

Die Momente des Übergangs drücken auch eine *soziale Verletzbarkeit* aus. Was wir die institutionelle Überformung der Mobilitätsereignisse genannt haben, ist genau die Ressource, über die Gesellschaften verfügen, um solche risikofälligen, mit individueller Unsicherheit und Unbestimmtheit belasteten Übergänge abzusichern, um Unfälle (Verkehr) und das unvorhergesehene Auftreten enttäuschter Hoffnungen bei Zugehörigkeitswechseln (z. B. Betriebswechsel) in Grenzen zu halten. Mit Einführungsritualen und Vorbereitungsphasen werden diese heiklen Zugehörigkeitswechsel gefestigt, voraussehbar gemacht in Form von Stilisierung, Initiationsritualen, institutionalisierter Kommunikation, Kontakt- und Selektionsprozessen, Zulassungsprüfungen oder durch die alltägliche Banalisierung (Raumüberwindung in technisch erprobten Transportsystemen als Entschädigung für oftmals erzwungene Verkehrsleistung). *Die soziale und kulturelle Überformung der Wechselereignisse wird in dem Maße zur Gewohnheit, als sie ihre Funktion erfüllt, Unsicherheiten einzugrenzen und die individuelle und kollektive Verletzbarkeit zu mindern.* Eine vorerst durch Unsicherheit geprägte Situation wird damit für die Gesellschaftsmitglieder sogar zur Orientierungsmarke im sozialen Wandel, zu Jalons der persönlichen Entwicklung. Diese Überformung der Wechselereignisse ist eine wichtige, jedoch nicht die einzige Funktion des sozialen Zusammenhangs, der jedem dauerhaften Beziehungsgefüge innewohnt. Die sozio-kulturelle Überformung der Wechselereignisse stellt das Material dar, womit für die Gesellschaftsmitglieder ein Schutzwall gegen ein sonst «blindes» Schicksal errichtet wird.²

Anthropologen und Ethnologen haben stets ein aufmerksames Auge für die faktische und symbolische Bedeutung von Wechsel- und Übergangsereignissen gezeigt. Ihre Untersuchungen zu Übergangsritualen, Initiationsriten oder Grundmuster in den Verwandtschaftsbeziehungen zeigen erstens, daß Wechselereignisse struk-

turbildend sind für das Sozialgefüge: es handelt sich um Marken der sozialen Tiefenstruktur. Zweitens sind die sozio-kulturellen Ausformungen solcher Wechselereignisse eigentliche Brennpunkte der Gestaltungskraft einer Gesellschaft (vgl. die Praktiken der Tätowierung bei Naturvölkern oder der Stellenwert der betriebsorientierten sozio-ökonomischen Karriere in den Industriegesellschaften). Schließlich handelt es sich drittens um jenen Bereich im Sozialsystem, wo der qualitative und quantitative Strukturwandel am deutlichsten in Erscheinung tritt, quasi in «Realzeit» registriert werden kann.

4. Die Rahmenbedingungen der Mobilität verändern sich

In der postindustriellen Gesellschaft pluralistischer Prägung unterliegt die sozio-kulturelle Überformung der Wechselereignisse, mit anderen Worten die Mobilitätskultur einem ausgeprägten Wandel. Als Beispiele für Zugehörigkeitswechsel im lebenszeitlichen Mobilitätsrahmen können die veränderten Rekrutierungsmuster bei den verschiedenen Haushaltsgrößenklassen und Familientypen angeführt werden. So ist in letzter Zeit vor allem die steigende Zahl von Fortsetzungsfamilien durch Trennung der Eltern beachtet worden. Ein Wandel der Zeitbudgets zeigt sich in den veränderten Ferien-, Arbeits- und Freizeitprogrammen (ETH-Projekt MANTO 1987) sowie in der zunehmenden zeitlichen Flexibilisierung der Anstellungsverhältnisse (HENCKEL 1989). Im alltäglichen Raum-Zeit-Gefüge muß auf die drastische Abnahme der Fußwege zugunsten technischer Beförderungsarten hingewiesen werden.

Stark verkürzt lassen sich solche Trendbeobachtungen folgendermaßen umschreiben: Verengung gemeinsamer Zeitfenster, Differenzierung und Vervielfachung individueller Mobilitätssequenzen, d. h. Auflösung der «Normalbiographie» (BUCHMANN 1989), Zunahme des Verkehrsaufkommens in motorisierten Transportsystemen, aber auch Widerstand gegenüber deren Belastungen. Die zeitliche Individualisierung, Zerstückelung (Differenzierung und Vervielfachung sozialer Zeiten) bewirkt eine zunehmende Raumbelastung, gleichzeitig eröffnet diese Entwicklung auch Chancen zur besseren und dichtereren Raumnutzung (IREC-EPFL 1989).

Eine gewandelte Abfolge von Wechselereignissen, ungewohnte Sequenzen, zeitliche Verschiebungen und der vermehrte Beizug technischer Hilfsmittel, welche die natürliche Umwelt belasten und verändern, führen zu einer polarisierten Mobilitäts Erfahrung: Auf der einen Seite machen sich Unsicherheit, Angst und Ohnmachtsgefühle breit. Auf der anderen Seite mag die persönlich erfahrbare Veränderung im Raum-Zeit-Gefüge als Selbstbestätigung und Mehrung des Selbstwertgefühls erlebt werden. Der Wandel in der sozio-kulturellen Überformung von Wechselereignissen reißt Individuen wie Institutionen in einen Strudel von tiefgreifenden Veränderungen. Individuen und Institutionen müssen in dieser Situation

ihre Freiheitsräume und Verantwortlichkeiten in ein neues Gleichgewicht bringen, im Bewußtsein gegenseitiger Abhängigkeit. Als Objekt gezielter institutioneller und organisatorischer Programme zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens wird die Mobilität zunehmend differenzierter und vielgestaltiger. Mit dieser Entwicklung ist auch die Chance verbunden, über ein vertieftes Mobilitätsverständnis dem sozialen Wandel mehr Verständnis entgegenzubringen.

Der Wandel im Gefüge der lebenszeitlichen und verkehrlichen Wechselereignisse macht sich in den lokalen Kollektivitäten je nach Eigenart derselben bemerkbar. Die lokale Kollektivität mit ihren sozialen Formen ist weitestgehend Träger der täglichen Aktivitätenmuster ihrer Bewohner, der Haushaltsmitglieder und Erwerbstätigen. Die lokale Existenz der sozialen Formen, nämlich das räumlich fixierte Beziehungsgefüge innerhalb und zwischen den sozialen Formen, muß als die Quelle des vielgestaltigen Mobilitätsgeschehens betrachtet werden (DIETRICH 1990). Dementsprechend ist jede Veränderung im Mobilitätssystem Ausdruck des Wandels der sozialen Formen (Arbeitsregime, Schulregime, Bildungs- und Versorgungsangebot usw.) und der sie stützenden örtlichen Infrastruktur- und Nutzungspläne (Verkehrspläne, verbindliche Zonenpläne usw.). In der Regel schlägt die Veränderung der Wechselereignisse in einer bestimmten sozialen Form auf andere soziale Formen über. Die Bestimmungsgrößen dieses Wandels liegen gleichermaßen außerhalb und innerhalb der Grenzen einer Gebietskörperschaft. Unter den Auslösern von Mobilitätsveränderungen fällt folgenden Einflußbereichen eine Schlüsselrolle zu:

- Arbeitsgestaltung und kleinräumige Stellenmärkte,
- umweltrelevantes Verhalten der Akteure bzw. umweltorientierte Infrastruktur- und Siedlungspolitik,
- angebotsorientierte Ressourcenpolitik,
- koordinierte Verkehrspolitik auf groß- und kleinräumiger Ebene,
- groß- und kleinräumige politische Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften,
- großräumige Migration,
- Aufwertung der Bedürfnisse und Werthaltungen alternder und jugendlicher Menschen und damit intensive Auseinandersetzung mit der Frage, wie das Raum-Zeit-Gefüge, das Kinder und Jugendliche in Sozialisationsetappen zur Erwachsenenwelt hinführt, institutionell überformt werden soll. Eine analoge Fragestellung ergibt sich für das dritte Alter, das abrupt aus der Aktivbevölkerung entlassen wird.

Die 90er Jahre werden durch eine Veränderung im Prozeß der Wechselereignisse, d. h. durch eine Verschiebung der Gewichte einzelner Mobilitätsformen, gekennzeichnet sein. Der aufmerksame Planer beobachtet die Veränderungen in der zeitlichen und räumlichen Lage von Wechselereignissen, aber auch die Qualität ihrer Einbindung in Handlungssysteme (Teilhabe, Kommunikation, Macht). Letzten Endes aber ist unter planerischen Gesichtspunkten die räumliche Lage der Wechselereignisse

besonders wichtig. Denn die Planung im allgemeinen, und ganz besonders die Infrastrukturplanungen, sind raumwirksam. Sie müssen Struktur und aktuelle Rahmenbedingungen der Mobilität berücksichtigen, nicht zuletzt im Bewußtsein, daß sich mit den Projektrealisierungen auch die Rahmenbedingungen für diverse Wechselereignisse verändern. Damit stellen sich die Fragen: a) Welches ist der Ist-Zustand des heutigen alltäglichen und lebenszeitlichen Mobilitätssystems? b) Wie hängen die wichtigsten gesellschaftstragenden Kategorien von Wechselereignissen untereinander zusammen? Welche Spannungen und nicht intendierten Effekte sind in unseren Mobilitätssystemen auszumachen? Wodurch unterscheiden sich Mobilitätssysteme in unterschiedlicher Lage auf der Zentrum-Peripherie-Achse? c) Welche Ansätze sind geeignet, Struktur und Rahmenbedingungen eines gegebenen Mobilitätssystems zu verändern und unerwünschte Folgewirkungen zielkonform zu korrigieren?³

5. Antwort auf Spannungen im Mobilitätssystem

Die Realisierung von Mobilität kann zu unbeabsichtigten negativen Folgen für die Umwelt und in den Handlungssystemen selbst führen. Ein klassisches Gemeinnutzdilemma: Der individuelle Nutzen aus einer zusätzlichen Transportleistung mit hoher Schadstoffemission führt zur Schadenerfahrung für alle oder zumindest zu einer Verschlechterung der Nutzungsbedingungen. Oder ein Hochlohngebiet vermag eine hohe selektive Erwerbsmobilität hervorzurufen mit anschließender Polarisierung auf den lokalen Arbeitsmärkten. Als Folge davon sind eine verstärkte räumliche Segregation und soziale Spannungen zu erwarten. Treten solche unbeabsichtigten Handlungsfolgen gehäuft auf, kann die Schadenerfahrung schließlich zu einer öffentlichen Problemwahrnehmung führen und politischen Handlungsdruck erzeugen.

Mobilitätsprobleme zeigen sich zuerst in Form von *Systemspannungen*. Nehmen wir als Beispiel die aus den Kernstädten wegziehenden Kinderhaushalte. Die wandernden Individuen und Haushalte beurteilen diese Bewegungen durchaus positiv, entsprechen sie doch meist einer Verbesserung ihrer Lebensqualität. Als nicht intendierte Folgen ergeben sich aus diesem Verhalten eine Erhöhung des Anteils an nicht rückbaubarem Verkehrsaufwand (Zwangsverkehrsaufwand). Der Planer beobachtet diese Entwicklung der Mobilität, weil sie u. a. die Steuereinnahmen der Kernstädte mindert, die Bodenpreise beeinflusst, den regionalen Wohnflächenbedarf und das Verkehrsvolumen ansteigen läßt. Kurz, es wird schwieriger, ressourcenschonende Planungsziele umzusetzen. Solche mobilitätsbedingten Systemspannungen haben nicht notwendigerweise Auswirkungen auf der politischen Bühne. Hier geraten die Dinge vor allem dann in Bewegung, wenn soziale Gruppen als Konfliktträger in

die politische Diskussion eingreifen und wenn damit Systemspannungen als soziale und politische Konflikte sichtbar werden (z. B. durch Verkehrsimmissionen betroffene Anwohnergruppen). Einerseits hat der Planer Systemspannungen wahrzunehmen, auch dann, wenn diese auf der politischen Arena nicht direkt angesprochen werden mangels sozial sichtbaren und politisch verwertbaren Konflikten. Andererseits muß sich die Planungsinstanz die Mittel zur Hand geben, um aus dem gesamten Entwicklungszusammenhang heraus sinnvolle Mobilitätsanforderungen zu bezeichnen. Mit anderen Worten, die Planungsinstanzen müßten gemeinsam mit maßgeblichen Akteuren *Entwicklungsziele für das lokale und regionale Mobilitätssystem erarbeiten*. Der Einbezug der unterschiedlichsten Mobilitätsformen gewährleistet eine umsichtige Betrachtungsweise für unterschiedlich strukturierte Planungsgebiete, und dies in einer langfristigen Entwicklungsperspektive. Manche Entwicklungsvorstellungen, wie z. B. Stabilisierungsziele von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, könnten so beträchtlich operationabler formuliert werden. Auf der Grundlage genereller Entwicklungsziele für die Mobilität können komplexe Sachplanungen präzise dimensioniert werden. Planungen in miteinander verflochtenen Teilgebieten können mit dem Mittel von Mobilitätszielen besser aufeinander abgestimmt werden. Auch die Koordination von gemeindeübergreifenden regionalen Sachplanungen würde erleichtert.

Entwicklungsziele für die Mobilität können in quantitativer Form (Volumen, Häufigkeit, Richtung, Leistung) ausgedrückt werden. Aufgrund der konkreten räumlich-zeitlichen Existenz sozialer Formen bilden verschiedene Mobilitätsformen miteinander ein zusammenhängendes Ganzes (BASSAND et al. 1985). Weil dem so ist, darf es als sinnvoll erachtet werden, die eine Mobilitätsform (z. B. der Verkehr), die man von der Problemstellung her als Zielgröße bestimmt, mit den jeweils anderen interagierenden Mobilitätsformen in Verbindung zu bringen (z. B. lokale Arbeitsplatzstruktur mit dem dazugehörigen Pendleraufkommen und den innerbetrieblichen bzw. zwischenbetrieblichen Mobilitätsströmen). Die daraus sich ergebenden Zusammenhänge erlauben es, die Mobilitätsentwicklung in einem definierten Raum zu spezifizieren. Das Vorgehen erfordert eine genaue Nennung der Dimensionen der Zielgröße (z. B. Weghäufigkeit, Transportleistung). Mit Kriterien der Wünschbarkeit als Filter (z. B. soll eine Reduktion der Schadstofffracht unter Vermeidung von Mobilitätsdefiziten in anderen sozialen Formen, wie z. B. der Erwerbsstellenmobilität, resultieren) können nun die Entwicklungsziele für die Mobilität bezeichnet werden. Der nächstfolgende Schritt führt zu Grundsätzen in Sachplanungen und zu einem entsprechenden Maßnahmenmix, um diese Ziele zu erreichen. Es muß betont werden, daß ein solches Vorgehen nur dann fruchtbar ist, wenn die Grundlagen, die zur Bezeichnung von Mobilitätszielen verwendet werden, auf die *lokale oder regionale Eigenart des Planungsraums* mit seinen Verflechtungsmustern abgestimmt sind.

Der Druck, den der laufende Strukturwandel auf die Institutionen ausübt, läßt uns die Frage c) nach der Veränderbarkeit von Struktur und Rahmenbedingungen der Mobilität so beantworten: Je mehr der Wandel in der Mobilität von außen aufgezwungen wird und je komplexer und unüberschaubarer diese Veränderungen sind, desto eher sollte man sich über Entwicklungsziele für die Mobilität einigen können, und zwar auch und vor allem im kleinräumlichen Kontext. Die Bezeichnung von Mobilitätszielen bedeutet einen Prozeß, der unterschiedliche lokale und regionale Akteure einbindet und die Handlungsbereitschaft der betroffenen Akteure vergrößert. Zusätzliche Freiheitsgrade in der Koordinationsaufgabe werden damit sichtbar (Koordination durch Information, Kooperation durch Frühmiteinbezug maßgeblicher Akteure).

Die Befürchtung, es widerspreche unseren Verfassungsgrundsätzen, Mobilitätsziele festzuhalten und in den Planungen der Infrastruktureinrichtungen und in unternehmerischen Programmen umzusetzen, sind fehl am Platz. Der planerische Umgang mit Mobilitätszielen zieht lediglich die notwendigen Konsequenzen aus der oben dargelegten Tatsache, daß Mobilitätsereignisse in jedem Fall sozial und kulturell überformt sind. Jede Gesellschaft und insbesondere ihre kleinräumlichen Kollektivitäten sind durch eine Mobilitätsqualität gekennzeichnet, die als direkter Ausfluß ihrer sozialen Form und der lokalen und raumübergreifenden Institutionen zu gelten haben. Veränderungen in der Positionsmobilität und im Verkehr müssen von den maßgeblichen Akteuren und Institutionen mitgetragen werden. Dazu drängt sich eine intensive Erarbeitung von Zielvorstellungen auf.

Das Mobilitätsgeschehen ist ein wichtiger, meist unterschätzter Bestandteil unserer Lebensqualität und verdient einen entsprechenden Koordinationsaufwand seitens der Teilplanungen und eine angemessene Beachtung seitens der Politik. Ein tragfähiger Konsens über Mobilitätsziele ist daher unumgänglich und bedeutet zugleich einen großen Schritt vorwärts. Er öffnet Handlungsbereitschaft und damit Handlungsspielräume, die im Hinblick auf die heute absehbaren Umwälzungen unbedingt nötig sind. Eine umsichtige Mobilitätsvorsorge macht den Umgang mit Mobilitätszielen zur legitimen planerischen Aufgabe. Dies um so mehr, als die Spielarten der Planung, seien es Siedlungs-, Verkehrs-, Versorgungs- oder Erwerbsstellenplanung, auf ein intuitives, wenn auch schlecht kommunizierbares Vorverständnis von Mobilität abstellen.

Anmerkungen

¹ Damit ist gesagt, daß Akteure, gerade indem (bzw. weil) sie mobil sind, an sozialen, kulturellen und ökonomischen Ressourcen teilhaben. Sie sind Träger von sozialer Solidarität und von Kommunikationsflüssen. Jedes Mobilitätsereignis beinhaltet zudem eine spezifische Art und Weise der Kontaktnahme und der Selektion, denn die Individuen sind in Abhängigkeitsverhältnisse eingebunden, wofür Begriffe wie

soziale Macht und Einfluß stehen. Diese Einbindung in Handlungssysteme ist gleichbedeutend mit der sozialen und kulturellen Überformung der Wechselereignisse, von der in der Folge die Rede sein wird.

² Die soziologische Beobachtung der sozialen Ungleichheit zeigt u. a., wie unterschiedlich «hoch» solche «Schutzwälle» sind, je nach sozialen Schichtmerkmalen der Individuen (BLAU et al. 1977).

³ Auf eine ausführliche Würdigung der Arbeiten, die sich diesen Fragen widmen, mußte verzichtet werden, da sie Umfang und Charakter dieses Diskussionsbeitrags sprengte.

Literatur

BASSAND, M. et alii (1985): Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité, Presses polytechniques romandes, Lausanne.

BECKMANN, K. J. (1988): Verständniswandel in der städtischen Verkehrsplanung. Institut für Städtebau und Landesplanung, Universität Karlsruhe.

BLAU, M. et alii (1977): Inequality and Heterogeneity: A Primitive Theory of Social Structure, Free Press, N. Y.

BUCHMANN, M. (1989): Soziale Verwaltung von Zeit: Zeitordnung und Zeitbewußtsein, Schweizerische Zeitschrift für Soziologie, 15, 2.

DÉROSIÈRES, A., GOLLAC, M. (1982): Trajectoire ouvrière, système d'emplois et comportements sociaux. In: Economie et Statistique, 147, 43–66.

DIETRICH, W. (1990): Mobilité et renouvellement local de l'emploi, thèse EPFL, dépt. d'architecture.

ETH-Projekt MANTO (1987): Freizeitmobilität und Wandel im Zeitgefüge, Studie 4.32, Verf.: W. Dietrich, IVT-ETH Zürich.

HALL, E. T. (1966): The hidden dimension, Doubleday, N. Y.

HENCKEL, D. et alii (1989): Zeitstrukturen und Stadtentwicklung, deutsches Institut für Urbanistik, Kohlhammer.

IREC-EPFL (1989): Raumplanung und Lebenszeiten, Tagungsbericht des Forschungskomitees «Planung und Stadtentwicklung», Schweizerische Gesellschaft für Soziologie.

IVT-ETHZ (1989): Regionale Arbeitsmobilität, Arbeitsbericht 77 des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Eisenbahn- und Straßenbau, Verf.: W. Dietrich.

MACKENSON, R. et alii (1975): Probleme regionaler Mobilität, Göttingen.

ROTACH, M. (1990): Macht und Mobilität, SIA, 39.

SIMMEL, G. (1968): Soziologie, Duncker & Humblot, Berlin.