
Der rastlose Mensch

Antje Flade

Der rastlose Mensch

Konzepte und Erkenntnisse
der Mobilitätspsychologie

Unter Mitarbeit von Paul Brieler,
Rainer Guski, Klaus-Peter Kalwitzki
und Maria Limbourg

Mit einem Vorwort von Andreas Knie

 Springer VS

Dr. Antje Flade
Hamburg, Deutschland

ISBN 978-3-531-18503-3

ISBN 978-3-531-19086-0 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-531-19086-0

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2013

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist eine Marke von Springer DE. Springer DE ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media.
www.springer-vs.de

Was bewegt uns? Ein Vorwort

Träumen wir oder erleben wir wirklich einen Paradigmenwechsel im Verkehr? Verliert das eigene Auto tatsächlich an Bedeutung? Kann man sich den Bedeutungswandel etwa ähnlich gravierend und dauerhaft vorstellen wie der Einstellungswandel beim Fleischkonsum oder beim Zigarettenrauchen? Haben die Appelle der vielen Bundesverkehrsminister, doch besser das Auto mal stehen zu lassen und stattdessen Busse und Bahnen oder gar das Rad zu nehmen, wirklich gefruchtet?

Es scheint auf den ersten Blick so zu sein. Geht man heute durch Metropolen wie Paris, London oder New York, fällt tatsächlich die stark gewachsene Zahl von Fahrrad fahrenden Menschen auf. In Berlin bilden sich sommertags ganze Pulk von Radlern auf den Straßen und verunsichern in ihren Massenauftritten die Autofahrer.

Ist es wirklich wahr, dass Automobilhersteller, die bislang mit dem Verkauf großer und schwerer Fahrzeuge Erfolg hatten, ins Car Sharing Geschäft eingestiegen sind und sich jetzt mit dem gemeinschaftlichen Teilen von Autos beschäftigen? Haben die führenden deutschen Autokonzerne tatsächlich erklärt, sie arbeiten an Mobilitätskonzepten für Metropolen, und haben diese Firmen die ersten Anwendungen für das Smartphone entwickelt, die eine bessere Nutzung von U- und S-Bahnen ermöglichen? Und stimmt es wirklich, dass diese Autohersteller mit der Deutschen Bahn über die Möglichkeit verhandeln, selbst auch Fahrkarten für Fern- und Nahverkehrszüge zu verkaufen? Ist der einem Naturgesetz gleichende ewige Anstieg der Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs tatsächlich seit mehr als fünf Jahren stagnierend und das, obwohl zwischenzeitlich die Konjunktur wieder angesprungen ist? Und ist es den Verbänden und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs trotz systematischer Kundenunfreundlichkeit wirklich gelungen, den Anteil am Verkehrsmarkt nicht weiter sinken, sondern ein klein bisschen ansteigen zu lassen? Überlegen sich heutzutage

junge Menschen auch auf dem Lande wirklich, überhaupt den Führerschein zu machen und verspüren diese Menschen erst recht kein Interesse am Erwerb von eigenen Automobilen? Stimmen die Statistiken, die behaupten, dass sich der Motorisierungsgrad von Jugendlichen bis 29 innerhalb der letzten zehn Jahre halbiert hat und dass das Durchschnittsalter eines Neuwagenkäufers im gehobenen Marktsegment auf 55 Jahre angewachsen ist?

Und dann gewinnt plötzlich der Gedanke der Vernetzung überall an Popularität, alle Verkehrsmittelanbieter wollen sich immer und überall verbinden. Das bis vor wenigen Jahren nur Eingeweihten bekannte Wort der „Intermodalität“ wird zu einem Marketingschlagwort bei Automobilunternehmen wie bei öffentlichen Verkehrsunternehmen. Diesen Trend in der Verkehrsmittelnutzung könnte man als „Nutzen statt Besitzen“ definieren, ein Slogan, der vom damaligen Daimler-Benz Konzern schon Mitte der 1990er Jahre erfunden wurde, genauso wie der komfortable „Sitzplatzkilometer“, der bereits ein Denken über den eigenen Gerätepark andeuten sollte.

Aber wie stabil sind diese Trends und bleiben sie ein europäisches Phänomen? Der Absatz von teuren und verbrauchsstarken Automobilen ist weltweit keineswegs zurückgegangen, nur die Zielmärkte haben sich verschoben. Russland und China sind für BMW und Mercedes jetzt die größten Einzelmärkte. In den USA gehen die Zulassungszahlen der Sprit fressenden SUV nach der Wirtschaftskrise 2008 wieder steil nach oben. Und was ist mit den Jugendlichen, wenn sie älter werden, und was, wenn sie Kinder bekommen, Häuser bauen und an den Rand der Stadt ziehen? Man könnte es ihnen nicht verdenken. Der Staat eröffnet seinen Bürgern nirgendwo so umfangreiche Steuererleichterungen wie beim Bau des Eigenheims sowie der intensiven Nutzung des eigenen Pkws: Ein entfernungsintensiver Lebensstil ist politisch weiterhin gewollt! Vom Rückgang des Flächenverbrauches ist daher bisher nicht die Rede gewesen und von Wanderungsbewegungen vom Land zurück in die Stadt liest man einstweilen nur im Feuilleton der Zeitungen.

Dabei wäre es so wichtig zu wissen, ob wir eine wirkliche Verhaltensänderung vor uns haben. Denn der Verkehr wird in den nächsten Jahren zum Lackmустest politischer Gestaltungskraft. In Deutschland steht die Frage der Energiewende, also der Umstellung von fossilen auf erneuerbaren Energien, im Mittelpunkt der öffentlichen Diskurse. Heftig wird über Partei- und Fachgrenzen hinaus gestritten, ob und wie eine Absenkung der Klimagase zu bewerkstelligen ist, und das mit Abstand größte zu lösende Problem ist der Verkehr. Dessen Anteil wird laut Prognose weiter steigen, doch eine Energiewende ist ohne eine entsprechende „Verkehrswende“ nicht zu machen.

Aber wie könnte diese denn aussehen? Bei der Suche nach Antworten wird klar, warum das Thema im politischen Diskurs bislang völlig ausgespart wird: Es gibt derzeit keine Antworten! Wie kann man das Grundrecht auf Bewegung

achten und wahren und dabei ökologische Zielmarken definieren? Moderne Gesellschaften waren und sind immer bewegungsintensive Veranstaltungen. Das Versprechen auf soziale Teilhabe gilt als ein demokratisches Basisgut, das ohne Verkehr schwerlich zu haben ist. Die gewünschte Durchlässigkeit der Gesellschaft, die soziale Mobilität, ist bislang nicht ohne räumliche Mobilität zu erreichen gewesen. Wie kann aber eine demokratische und offene Gesellschaft so organisiert werden, dass Teilhabe in einer nachhaltigen Weise gelingt?

Bei der Suche wird offenkundig, dass es bei der Entwicklung notwendiger Strategien schon bei den Wissensgrundlagen mangelt. Sind die eingangs beschriebenen Verhaltensänderungen in ihren Wirkungen überhaupt für die Energie- und Verkehrswende relevant und vor allen Dingen: Sind diese von Dauer? Kann man den Einstellungs- und Verhaltensänderungen wirklich trauen? Werden sich die Verkehrsleistungen zurück entwickeln? Wie werden die Möglichkeitsräume zukünftig gestaltet? Können Biographien heute wieder kompakter im Raum gelebt werden oder treiben uns die digitalen Medien noch weiter in die Ferne? Was passiert beispielsweise bei der Nutzung von elektrischen Autos, die bald überall fahren sollen? Die Automobilhersteller klagen, dass die Reichweite im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen viel zu gering sei und dass daher keine Akzeptanz zu erwarten ist. Wie aber werden die Fahrzeuge tatsächlich genutzt? Ist es nicht denkbar, dass man sich Lebensmodelle vorstellen kann, die an die Möglichkeiten des technischen Gerätes angepasst sind? Die Rennreiselimousine, das mit Verbrennungsmotor angetriebene Fahrzeug, hat sich ja als „Raumexplosionsmaschine“ entpuppt; nicht die Eisenbahn, sondern das Auto hat den Raum getötet und uns zu einem nahezu grenzenlosen Lebensstil verführt. Kann diese Entwicklung nicht durch die Nutzung von Elektroautos in umgekehrter Weise gelingen: das E-Fahrzeug als eine Art „Raumimplosionsmaschine“?

Bei der Analyse fangen die Probleme schon bei der Datenlage an. Wie oft und mit welchem Verkehrsmittel bewegen wir uns eigentlich wirklich? Das offizielle Standardwerk „Verkehr in Zahlen“ entwickelt seine Berechnungen auf der Basis grober Schätzungen, die kaum mit den Grundsätzen guter Wissenschaft vereinbar sind; genaue Erhebungen wie „Mobilität in Deutschland“ werden aus Kostengründen selten und methodisch unzureichend erhoben. Es gibt sicherlich Erkenntnisse, die auf recht gutem empirischen Fundament stehen: Wir legen seit den 1950er Jahren immer größere Entfernungen zurück, wobei die Zahl der täglichen Wege nur leicht gestiegen ist. Die immer wieder in der Literatur zu findende Behauptung, dass es sich dabei immer und überall um drei Wege und eine Stunde Zeitaufwand täglich handelt, lässt sich aber nicht belegen. Die Massenverkehrsmittel haben gegenüber dem Automobil deutlich an Attraktivität verloren, man kann auch behaupten, dass die Verkehrsleistungen mit dem Einkommen zusammenhängen: Je höher das Einkommen, desto größer die zurückgelegten Entfernungen.

Aber jetzt im Zeichen der Energie- und Verkehrswende verblassen diese Ergebnisse mehr und mehr und haben längst Patina angesetzt. Sind diese Ergebnisse noch zeitgemäß und ausreichend differenziert? Sind die Ergebnisse der akademischen Forschung überhaupt politikrelevant? Die große politische Frage lautet, ob und wie wir das Versprechen demokratischer Gesellschaften mit einem bisher hohen Maß an physischer Beweglichkeit dauerhaft mit den Notwendigkeiten einer drastischen Absenkung der Emissionen gewährleisten können. Dabei geht es nicht nur um die Achtung der Gesetze der Nachhaltigkeit, sondern auch um die Wahrung des sozialen Konsenses. Wie funktionieren moderne Gesellschaften, wenn der Ressourcenverbrauch drastisch steigt? Wie lassen sich die drohenden Exklusionen und Erosionen der politischen Stabilität dann in den Griff bekommen? Man ist dann auch bei den Grundlagen der Mobilitätsforschung angekommen: Was bewegt uns wirklich? Gibt es so etwas wie eine anthropologische Konstante oder sind wir doch Opfer von technischen Verführungskünsten? Was ist für eine offene Gesellschaftsordnung tatsächlich nötig? Wie groß ist der Raumbedarf der Moderne? In der Gestaltung des Verkehrs wird sich daher die Zukunftsfähigkeit der Gesellschaften zeigen.

Gemessen an diesen doch nicht ganz unwichtigen Fragen ist die zuständige akademische Forschungslandschaft nicht wirklich gut ausgestattet. Die Zahl der ingenieur- und wirtschaftswissenschaftlichen Verkehrslehrstühle wird immer kleiner, in der Soziologie hat sich das Thema Verkehr nicht wirklich etablieren können und in der in Deutschland sehr üppig ausgestatteten außeruniversitären Forschungslandschaft bzw. der Ressortforschungseinrichtungen nimmt das Thema Verkehrsverhalten nur eine Randposition ein. Forschungsprogramme seitens der DFG oder der Bundesministerien zum Thema Mobilität und Verkehr sind rar oder in erster Linie auf technische Fragen konzentriert. Es ist daher gut zu wissen, dass die Psychologie als eine der wenigen Disziplinen sich der Themen weiterhin annimmt und dabei auf einen profunden Bestand an Erkenntnissen zurückgreifen kann. Das ist gut so, und zu einer Reihe der angesprochenen Fragen wird man in den Texten Lösungen finden. Aber das vorliegende Buch erinnert auch daran, wie wichtig weitere Untersuchungen sind und wie wichtig ein Ausbau und eine Konsolidierung des Forschungsfeldes Mobilität und Verkehr über die Psychologie hinaus notwendig ist und das mehr denn je! Hoffen und wünschen wir uns, dass auch mit diesem Buch dazu ein Beitrag gelingt.

Andreas Knie

Inhalt

Was bewegt uns? Ein Vorwort	5
1 Einleitung	13
2 Grundlagen	17
2.1 Mobilität	17
2.2 Verkehr	19
2.3 Gegenüberstellung Mobilität und Verkehr	21
2.3.1 Individuelle und Aggregat-Ebene	21
2.3.2 Mobilität als Teil einer Handlung	22
2.3.3 Mobilitäts- und Verkehrsbegriffe	24
2.4 Verkehrs- und Mobilitätspsychologie	27
3 Wahrnehmung und Bewegung	31
3.1 Bewegung als Voraussetzung von Wahrnehmung	32
3.2 Umweltwahrnehmung	35
3.2.1 Tiefenwahrnehmung	35
3.2.2 Die Umwelt als Wahrnehmungsgegenstand	37
3.2.3 Affordanz	38
3.2.4 Bewegungswahrnehmung	39
3.2.5 Umweltwahrnehmung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten	41
3.2.6 Wahrnehmung und Kognition	42
3.2.7 Emotionale Bewertungen	44
3.2.8 Zeitwahrnehmung	46
3.3 Kognitive Karten	47
3.4 Mobilitätssymbolik	52

4	Bewegungsformen	57
4.1	Gehen	58
4.2	Einsatz von Rädern	60
4.3	Autofahren	62
4.4	Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	64
4.5	Fliegen	67
5	Mobilitätsmotive	69
5.1	Umwelterkundung	71
5.2	Mobilitätsanforderungen	73
5.2.1	Arbeitswege	73
5.2.2	Aufgaben in der Familie	76
5.3	Ortsungebundenheit	77
5.4	Extramotive	80
5.4.1	Kontrolle	81
5.4.2	Sensation Seeking	84
5.4.3	Bewegung und Fitness	86
5.4.4	Selbstdarstellung und soziale Bedürfnisse	88
5.5	Zielkategorien der Verkehrsmittelnutzung	91
6	Person- und Umweltmerkmale als Einflussfaktoren	97
6.1	Demografische Merkmale	98
6.1.1	Geschlecht	98
6.1.2	Einkommen	101
6.2	Fahrstile und Persönlichkeitsmerkmale	103
6.3	Umweltmerkmale	106
6.3.1	Einflüsse der Umwelt auf das Mobilitätsverhalten	106
	Exkurs: Musikhören beim Autofahren	111
6.3.2	Einflüsse der Verkehrsumwelt auf das Erleben der Bewohner	114
7	Lebensphase und Mobilität	117
7.1	Mobilität im Kindes- und Jugendalter	120
7.1.1	Bewegungsräume von Kindern	120
7.1.2	Mobilitätsverhalten und Einstellungen zur Mobilität bei Kindern und Jugendlichen	124
7.2	Residenzielle Mobilität	131
7.3	Ältere Menschen im Verkehr (Maria Limbourg)	132
7.3.1	Bestandsaufnahme zur Leistungsfähigkeit im Alter	133
7.3.2	Verbesserung der Mobilitätsbedingungen	136

8 Negative Folgen des Verkehrs	145
8.1 Unsicherheit	149
8.1.1 Unsicherheit im Straßenverkehr	151
Exkurs: Junge Menschen verunglücken im Straßenverkehr (Maria Limbourg)	153
8.1.2 Unsicherheit im öffentlichen Verkehr	158
8.2 Verkehrslärm (Rainer Guski)	162
8.2.1 Wie entstehen Verkehrsgeräusche?	163
8.2.2 Wie werden Geräusche zu Lärm?	165
8.2.3 Kurzfristige Lärmwirkungen	167
8.2.4 Langfristige Lärmwirkungen	168
8.3 Einschränkung des Lebensraums	172
9 Lösungsansätze	177
9.1 Mobilität und Verkehr besser verstehen	181
9.1.1 Einstellungen	184
Exkurs: Lernen durch Feedback	186
9.1.2 Das soziale Milieu – die anderen als Normgeber	188
9.1.3 Handlungsmöglichkeiten durch Verhaltensangebote und Anreize	189
9.2 Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen (Maria Limbourg)	191
9.2.1 Vorschulische Mobilitätserziehung	193
9.2.2 Schulische Mobilitätserziehung	196
9.3 Verkehrspsychologische Interventionen (Klaus Peter Kalwitzki und Paul Brieler)	204
9.3.1 Historischer Abriss	207
9.3.2 Verkehrspsychologische Angebote und Beispiele verkehrspsychologischer Tätigkeit	210
9.3.3 Anerkennung, Kontrolle und Wirksamkeit verkehrspsychologischer Interventionen	220
9.3.4 Perspektiven der Verkehrspsychologie	221
9.4 Gestaltung der Umwelt	223
9.4.1 Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	224
9.4.2 Erhöhung der Attraktivität alternativer Bewegungsformen	228
9.4.3 Umweltästhetik und Erholung	232
9.4.4 Stärkung der Ortsverbundenheit	235
9.5 Erhöhung der Effizienz des Verkehrs	236
9.6 Veränderungen räumlicher Strukturen?	239

9.7	Schutz der Umwelt und Erhalt der Gesundheit	241
9.7.1	Förderung von Umweltbewusstsein und Mobilitätskompetenz	242
	Exkurs: die Lernsoftware „Beiki“	244
9.7.2	Weniger Lärm – Maßnahmen zum Schutz gegen Verkehrslärm (Rainer Guski)	246
9.7.3	Neue Verkehrsangebote und umweltverträgliche Mobilität	249
10	Ausblick	255
	Literaturverzeichnis	263
	Sachwortregister	285
	Mitwirkende	289