

Der beschleunigte Alltag: Dimensionen eines erweiterten Mobilitätsbegriffs

Autor(en): **Cabane, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 23: **Mobilität**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80165>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der beschleunigte Alltag

Dimensionen eines erweiterten Mobilitätsbegriffs

Die zunehmend beschleunigten modernen Verkehrsmittel haben zur Folge, dass sich ein immer grösserer Teil des Lebens im Transit abspielt. Mobilitätsräume wachsen damit über die Funktion hinaus, möglichst schnell Distanzen zu überwinden. Immer mehr Lebensbereiche werden unterwegs abgedeckt, so dass neue, über die Disziplin der Verkehrsplanung hinausreichende Fragen an die Nutzung und Gestaltung von Mobilitätsräumen zu stellen sind.

Mobilität verändert die Welt. Immer mehr Menschen legen immer grössere Distanzen zurück: sei es als Pendler auf dem Weg zur Arbeit, sei es für Freizeit und Ferien oder auch der häufige Wohnortwechsel aus beruflichen oder privaten Gründen. Mobilität ist zudem ein Phänomen, das sowohl die Armen wie die Reichen betrifft, wenn auch mit völlig unterschiedlichen Vorzeichen. Bei diesen ist Mobilität ein Privileg des Berufs- und Freizeitverkehrs, bei jenen dagegen die einzige Chance zu überleben oder, um einen Begriff des amerikanischen Soziologen Richard Sennet¹ zu verwenden, der Zwang zur Flexibilität. Tatsache aber ist, dass immer mehr Menschen immer mehr Zeit unterwegs sind.

Dynamisch transformierter Alltag

Mobilität ist ein gesellschaftlicher Tatbestand. Und der Trend deutet nicht nur auf eine allgemein wachsende Mobilität, sondern auch – und hierin liegt der entscheidende qualitative Unterschied – auf eine zunehmend wachsende Beschleunigung durch immer schnellere Transportmittel. Beschleunigt werden Flugzeuge und Eisenbahnen, beschleunigt wird auch der Informationsaustausch übers Internet. «Rasender Stillstand», so die kulturpessimistische Perspektive des französi-

schen Philosophen Paul Virilio², sei die sich ins Gegenteil verkehrende letzte Konsequenz der immer schneller bewegten Welt.

Neutraler dagegen gibt sich der französische Anthropologe Marc Augé³. Er konstatiert, dass die modernen Transportmittel – insbesondere auch das Internet – den Alltag der Menschen grundlegend verändern. Seine These lautet, dass die von Beschleunigung geprägte Gegenwart unser Verständnis von Raum und Zeit in einem wahrlich fundamentalen Sinn transformiert. Die «Übermoderne» produziere Nicht-Orte. Genau genommen sind dies Zwischenräume, die entstehen, weil die modernen Transport- und Informationstechnologien Orte näher zusammenrücken lassen und damit mehr Räume im Dazwischen produzieren. Nicht-Orte sind Bahnhöfe und Flughäfen, Metro und Autobahn, das Internet und auch der Bancomat an der Strassenecke, schlicht Räume des «Unterwegs-Seins». Das Verhältnis zum tradierten Verständnis von Ort und Territorium wandelt sich damit grundlegend. Die neuen Räume sozialer Beziehungen spielen sich immer mehr im Unterwegs, im Zwischenraum des Transit ab. Damit entsteht auch für die Sozialwissenschaften ein bisher noch nicht beachteter, in seiner Bedeutung rasch wachsender Forschungsgegenstand.

Die Konsequenz für die Verkehrs- oder Mobilitätsplanung ist, dass sie um Aufgaben bereichert werden muss, die die Mobilitätsräume als neue und immer bedeutender werdende Lebensbereiche integrieren. Eine Verkehrsplanung, die diesen Tatsachen ins Auge sieht, wird die Bedeutung dieser fundamentalen Lebensbereiche des mobilen Alltags ernst nehmen und Leistungen anbieten, die bis anhin in oder durch die Wohnung oder Wohnumgebung, Bürobauten oder Verkaufsstellen und sogar auf öffentlichen Plätzen und Anlagen erbracht werden. Wenn also zahlreiche Lebensbereiche ursprünglich auf Immobilien und feste Installationen

Thema Mobilität und Verkehr in SI+A und tec21:

- Lischner K. R.: Stadt und Mobilität im Clinch. Nr. 4/1993, S. 62
Bachmann P., Müller Ch.: Langsam – aber sicher! Nr. 37/1993, S. 642
Infanger K., Seethaler R.: Verkehrsverhalten in der Schweiz. Nr. 42/1993, S. 739
Haldemann R.: Verkehrssicherheit auf Schulwegen. Nr. 24/1995, S. 564
Guha P. J., Zeleny T.: Raumbedarf von Fahrzeugen. Nr. 39/1995, S. 884
Fuchs M., Mögerle R.: Aarau und Bahn 2000 – Erfahrungen einer Stadt. Nr. 1-2/1994, S. 5
Locher P. et al.: Störfälle beim Transport gefährlicher Güter. Nr. 3/1994, S. 20
Rotach M.: Der Verkehrsinfarkt. Nr. 7/1994, S. 87
Scherrer H. U.: Mobilität. Nr. 29/1994, S. 555
Winzer Th.: Integrale Verkehrsplanung. Nr. 33-34/1994, S. 629
Kilchenmann F.: Autoverlad am Lötschberg. Nr. 43/1994, S. 880
Maibach M. et al.: AlpTransit: Übergeordnete Wirkungen auf Umwelt und Raum. Nr. 43/1994, S. 882
Dick H. K. et al.: Bahn 2000 im Basler Dreiländereck. Nr. 18/1996, S. 338
Schwarz O. et al.: Vereinatunnel Nord. Nr. 29/1996, S. 616
Eggenberger M.: Verkehrsprobleme im Raum Flughafen Zürich. Nr. 45/1996, S. 1013
Heierli R.: Instandsetzung Europabrücke. Nr. 19/1997, S. 358
Schürmann P.: Aus- und Umbau Bahnhof Aarau. Nr. 21/1997, S. 409
Bänziger D. J. et al.: Seebrücke Luzern. Nr. 24/1997, S. 478
Hottinger J.: Zürich HB – Wipkingen, drittes und viertes Gleis. Nr. 37/1997, S. 725
Zbinden P.: Neue Gotthardbahn: neue Umweltqualität. Nr. 42/1997, S. 854
Hirt R.: Wer hat Angst vor 40-Tönern? Nr. 49/1997, S. 1010
Badoux M., Wilhelm J.: Swissmetro. Nr. 51-52/1997, S. 1052
Guha P. J.: Erfolgsvoraussetzungen des kombinierten Verkehrs 2010. Nr. 1-2/1998, S. 8
Kobi F.: Das Berner Modell. Nr. 5-6/1998, S. 68
Reber H., Steiner M.: Verstetigung des Verkehrs. Nr. 5-6/1998, S. 70
Püntener P.: Instandsetzung der Nationalstrasse A2 im Kanton Uri. Nr. 16-17/1998, S. 252 und 271
Dicht H.: Umfahrung Klosters: Neue Umfahrungen im Prättigau. Nr. 19/1998, S. 322
Bachmann A., Allemann A.: Westast der Zürcher Nationalstrassen. Nr. 39/1998, S. 724
Joos E.: Stadtentwicklung Kunming – Masterplan öffentlicher Verkehr. Nr. 48/1998, S. 934
Graber U. et al.: Umbau des Bahnhofs Spiez. Nr. 38/1999, S. 802
Dauner H.-G. et al.: Verbreiterung der Aarebrücken Ruppoldingen. Nr. 1-2/2000, S. 2

beschränkt waren, so wird der Mobilitätsraum über die reine Funktion des Transports von A nach B hinaus zum wichtigen Lebens- und sozialen Interaktionsraum. Die Aufgaben der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung können deshalb auch nicht mehr ausschliesslich in der Bereitstellung der technischen Verkehrsinfrastrukturen liegen. So machen sich bereits die so genannten «weichen Faktoren» bemerkbar, die es erlauben, bestehende Infrastrukturen besser zu nutzen. Logistisch motivierte Ansätze versuchen, vorhandene Strassen oder Parkhäuser mit Hilfe von Verkehrsleitsystemen besser auszunützen. In vielen Städten existieren bereits solche Verkehrsleitsysteme, die anzeigen, welche Parkhäuser noch freie Plätze haben. Sie geben auch Auskunft über Staus und Ausweichrouten.

Marketingorientierte Ansätze, wie etwa im folgenden Beitrag von Roberto De Tommasi, sehen Mobilitätsmanagement «als Ganzes mit dem Marketing zur Förderung eines umweltverträglicheren Mobilitätsverhaltens». Es geht also darum, auf das Verkehrsangebot aufmerksam zu machen und die Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen zu animieren, umweltverträgliche Verkehrsmittel möglichst häufig zu benutzen. Entsprechend entwickelt sich zurzeit der Transit zu einem Zwischenraum, der zahlreiche Angebote bereitstellt, die früher anderswo befriedigt wurden.

Angebote für den Alltag im Transit

Gerade Bahnhöfe und Eisenbahnen sind gegenwärtig einem für die sich abzeichnende Entwicklung exemplarischen Wandel unterworfen. Im Bahntransit findet sich mittlerweile ein dichtes Angebot von Gütern und Dienstleistungen, die die Bedürfnisse von Bahnreisenden und -pendlern optimal abdecken sollen. Zusammen mit verlängerten Öffnungszeiten ist es nicht mehr nur der Bahnhofskiosk, der Blumenladen oder die Apotheke, sondern ein reiches Shopping-Angebot, das den täglichen und periodischen Bedarf ohne Probleme im Rahmen des Umsteigens fast vollumfänglich zu befriedigen vermag. Was sich normalerweise zu Hause oder am Arbeitsplatz erledigen lässt, ist nun auch an Bahnhöfen oder im Eisenbahnwaggon möglich.

Am Bahnhof sorgt eine erfrischende Dusche zwischen Ankunft und Meeting für «coole» Verhandlungspartner. Internetstationen und Konferenzräume übernehmen inzwischen die Aufgaben von modern eingerichteten Arbeitsplätzen. Auch in den Zügen selbst wird lange nicht mehr nur gelesen, geplaudert oder mit verträumtem Blick in die vorbeiziehende Landschaft geschaut. Zum Speisewagen gesellt sich der Spielwagen für Kinder. Die neuen Hochgeschwindigkeitszüge mutieren zu fahrenden Hybriden, haben Konferenzabteile, Telefonkabinen und Fernsehen. Es wird auch nicht mehr lange dauern, bis jeder Sitzplatz seine eigene Schnittstelle mit dem World Wide Web haben wird. Auch Autobahnraststätten wachsen über ihre ursprüngliche Bedeutung hinaus. Gedacht für den schnellen Halt zum Tanken, sind sie bereits heute zum Sonntagstreff für Jung und Alt geworden und funktionieren wie Einkaufszentren.

Der von vielen beklagte Stress hat sicherlich auch mit der Reizüberflutung durch schnelle Wechsel des sequenziell fragmentierten Alltags zu tun. Es ist also auch kein Wunder, dass in Transiträumen Entspannungsmöglichkeiten angeboten werden. Lounges und Chill-out-Rooms, wie sie in der holländischen Randstad verbreitet sind, bieten gestressten Reisenden, vor allem aber Managern, einen erholsamen Zwischenhalt. Auf bequemen Liegen erklingen im Kopfhörer Klanglandschaften, die den schnellen Alltag für einen Moment zum Stillstand bringen, gleich dem kurzen Mittagsschlaf unserer Grosseltern – nur halt nicht in den vier Wänden der eigenen Wohnung, sondern im Transit des Flughafenterminals, im Seitenflügel des Bahnhofs oder auch inmitten der Einkaufsmeile im Geschäftszentrum. Und wer auf der A2 an der Raststätte Erstfeld für eine staufreie Gotthardröhre beten möchte, könnte dies – unabhängig von der religiösen Zugehörigkeit – am so genannten «Ort der Besinnung» auch tun. Vor diesem Hintergrund verändert sich auch das Wohnen viel grundsätzlicher, als wir es dem Anschein einer durchschnittlichen Wohnungseinrichtung nach gewohnt sind. Teilbereiche des Wohnens finden ausserhalb der Wohnung statt. Andere Funktionen werden in die Wohnung getragen. So hat sich Wohnen und Arbeiten inzwischen als anerkanntes Nachfragesegment auf dem Wohnungsmarkt durchgesetzt. Und ob die Wohnung – frei nach Martin Heidegger – in Zukunft noch als dasjenige «Geviert» des «bei sich Seins» figurieren wird, ist zu bezweifeln. Eine von Herzog & De Meuron gebaute Villa in Riehen bei Basel bringt die Ambivalenz heutigen Wohnens ästhetisch auf den Punkt. Nach aussen wirkt das Haus wie ein hermetisch geschlossen wirkender Monolith. Im Innern dagegen verkehrt sich dieses Gefühl ins Gegenteil. Das Haus besticht durch seinen panoptischen Gestus von Sichtbeziehungen sowohl nach innen als auch nach aussen und relativiert damit den abweisenden Eindruck, den es nach aussen erweckt.

Beweglichkeit als ganzheitliches Lebensgefühl

Wenn sich unser Alltag durch die allgegenwärtige Mobilität und Beweglichkeit so tief greifend verändert, so werden auch die psychologischen Aspekte, insbesondere das Befinden der Reisenden, eine essenzielle Rolle spielen. Fragen dieser Art, welche über technische, marketingstrategische und rein designerische Ansätze hinausgehen und sich einer umfassend verstandenen Ästhetik des Reisens widmen, sind noch kaum ins Bewusstsein einer breiteren Fachöffentlichkeit getreten. Seit einigen Jahren beschäftigen sich zeitgenössische Künstler und Künstlerinnen, meist in Gruppen, mit dem Phänomen Reisen. Bedeutend ist hier – wie im Fall des «Airstream» der Basler Künstlergruppe Airline –, dass es, wenn auch metaphorisch, um ein universales Empfinden des Reisens geht. Dabei spielen sämtliche Sinne eine entscheidende Rolle. Licht, Klang, Duft nach Hanf(-seilen) spielen hier eine genauso wichtige Rolle wie das Objekt als solches. Und

auch die soziale Dimension findet in der Betreuung durch die Crew ihren sozialpsychologischen Impetus. Ansätze dieser Art dürften wohl für die Zukunft einer interdisziplinären Verkehrsplanung Impulse geben, die den technischen Rahmen sprengen zugunsten einer ganzheitlichen Auffassung eines mobilen Alltags.

Literatur

- 1 Richard Sennet: Der flexible Mensch – Die Kultur des neuen Kapitalismus, Berlin 1998
- 2 Paul Virilio: Rasender Stillstand, München 1992
- 3 Marc Augé: Non-lieux – Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Paris 1992