

Mobilität aus philosophischer Sicht

Christoph Hubig

0. Vorbemerkungen

In seinem berühmten Essay von 1959 "Die zwei Kulturen" unterschied Charles Percy Snow zwei Kulturen: Die humanistisch-geisteswissenschaftlich-philosophische Kultur auf der einen Seite und die naturwissenschaftlich-technische Kultur auf der anderen Seite. Er beklagte die einseitige Ausrichtung beider Kulturen auf unterschiedliche Gegenstandsbereiche, den Verlust der Kommunikationsfähigkeit zwischen Vertretern der jeweiligen Kulturen und den Kompetenzverlust, der dann eintritt, wenn ein typischer Vertreter der einen Kultur sich mit Fragestellungen aus der jeweils anderen Kultur beschäftigen soll. Angesichts der im Thema des Vortrags signalisierten Aufgabenstellung stehen wir vor der Forderung, einen Überbrückungsversuch zu unternehmen, dem Snow wenig Chancen gegeben hätte.

Wir stehen aber auch vor einem weiteren Problem: Mobilität ist zu einem zentralen Diskussionsgegenstand von Verkehrsexperten, Juristen, Ökologen und Politikern geworden und wird in ganz konkreten Problemzusammenhängen thematisiert. Der Horizont philosophischer Überlegungen liegt auf abstrakterem Niveau. Insofern besteht angesichts unserer Aufgabenstellung ein weiteres Erfordernis der Überbrückung, derjenigen zwischen abstrakten Fundamentierungen und konkreten, detailbezogenen Argumentationen. Ein hierzulande verdrängter Philosoph (Karl Marx) hat diese Aufgabenstellung als "Aufstieg vom Abstrakten zum Konkreten" charakterisiert. Ich schließe mich dieser Einschätzung an, insbesondere derjenigen, daß es sich um einen Aufstieg handeln müsse, beginne also in den Niederungen dumpfer philosophischer Abstraktheit und versuche mich dann in die Höhe praktischer Konsequenzen hinaufzubewegen.

Die nachfolgenden Überlegungen gliedere ich in drei Teile, beginnend mit einem ideengeschichtlichen Feuilleton zum Thema Mobilität, an das sich einige sozialwissenschaftliche, wissenschaftstheoretische und ethische Überlegungen zum Konzept von Mobilität anschließen, die zunehmend konkreter werden sollen, um dann in einige abschließende Bemerkungen zum Sinn von Mobilität zu münden, die ich im Blick auf - ebenfalls wieder in Art eines Feuilletons vorgetragene - Diagnosen des französischen Kulturphilosophen Paul Virilio verdeutliche. Die eher "harten" Überlegungen sind somit eingebettet in ein geisteswissenschaftliches "Rahmenprogramm", von dem aber deutlich werden sollte, daß es nicht bloß den Rahmen für die Bewältigung unserer Aufgabenstellung abgibt.

1. Ideengeschichtliche Befunde

Am Anfang der abendländischen Philosophie steht die Schilderung einer Wagenfahrt: "Und die Achse in den Naben gab den Kreischton einer Rohrpfeife von sich vor Hitze, so wurde sie getrieben von den zwei gedrehten Rädern zu beiden Seiten ..." Parmenides (1969, 11). In seinem Lehrgedicht über das Wesen des Seienden schildert der Philosoph (geb. 515 v. u. Z.) die Reise des Philosophen zur Wahrheit und zum Sein. Die Fahrt - heute sprechen wir eher vom Flug - des Gedankens ist Mittel zur Erreichung des Zieles, das in der Erkenntnis des ewig in sich ruhenden Seins liegt. Die Ordnung des Kosmos, die sich selbst genügt, ist Vorbild für das Sich-selbst-genug-Sein des Menschen, der im Zustand der vollendeten Ruhe sein letztes Ziel entdeckt, des Menschen, dessen höchste Tätigkeit die sich selbst genügende Tätigkeit (Theoria) ist und der alles Prozessuale lediglich als Mittel zum Zweck in Kauf nimmt. Die Bewegung des Menschen, die Wanderung der Menschheit überhaupt ist ausgerichtet auf das Ziel einer endgültigen Erlösung in der Ruhe des Kosmos - ein Leitbild, das unsere Kulturgeschichte bis ins späte Mittelalter prägt. Man wandert, auch im buchstäblichen Sinne, um seßhaft zu werden.

Die Allegorie des vernünftigen Menschen (typus logice) aus einem der ersten (humanistischen) Lexika (des Gregor Reisch von 1506, erschienen in Straßbourg) präsentiert ein anderes Leitbild. Der neuzeitliche Mensch ist in Bewegung, im Aufbruch, und alles um ihn herum befindet sich ebenfalls in einem Prozeß: Die Systeme der mittelalterlichen Spekulation erscheinen als verdorrter Wald; der Mensch selbst folgt einem Tier, dem Hasen, seiner potentiellen Beute, deren Erlegung für ihn das "Problema" darstellt. Er jagt diesen Hasen, der seiner Bedürfnisbefriedigung dient, mittels den Waffen der Argumentation (Schwert), seiner Fragestellungen (Bogen), seiner Beobachtungsperspektive (Köcher) und seiner konkreten Argumente (Pfeile), die das Problem erlegen sollen, unterstützt von den Mitteln der Wahrheit, dargestellt als schnellaufender Hund, und Falschheit, dargestellt als lahrender Hund. Das Problem, selber in Bewegung, das sich in den Wäldern der Spekulation zu verstecken droht, signa-

lisiert zudem, daß seine Erlegung keine endgültige sein kann, denn die Bedürfnisse entstehen immer neu.



Ein Ende der Bewegung und des Prozesses ist nicht absehbar. Das Problem ist in Bewegung und umgekehrt gilt, daß gerade seine Bewegung das Problem ist. Nirgends sind feststehende Instanzen zu sehen: Selbst Wahrheit und Falschheit sind nicht verschiedene Befunde, sondern selber Instrumente, die zur Erledigung des Problems funktionalisiert werden. Der Philosoph des ewigen Kosmos und der Ruhe, Parmenides, sitzt mit vergrämem Gesicht links unten in der Ecke und betrachtet mißtrauisch diesen Prozeß, der durch die spekulationsbedingten Orientierungsunsicherheiten am Ende des Mittelalters ausgelöst worden ist. Mobilität wird für den neuzeitlichen Menschen zum konstituierenden Merkmal seiner Existenz bzw. der Umgebung dieser Existenz, sowohl was seine Bedürfnisse als auch die ihn umgebende Natur angeht.

2. Der Begriff der Mobilität

2.1 Die sozialwissenschaftliche Sicht

Die Begriffskarriere von "Mobilität" begann in den Sozialwissenschaften. Sozialwissenschaftler behandeln das Problem im Rahmen einer Kreuzklassifikation: Sie unterscheiden zum einen zwischen vertikaler Mobilität und horizontaler Mobilität, beispielsweise dem Auf- und Abstieg als soziale Qualitätsveränderung und dem Wechsel des Wohnortes durch soziale Subjekte zur Qualitätserhaltung ihres Lebensstandards. Zum anderen wird unterschieden zwischen einer Mobilität zwischen Systemen im Gegensatz zu einer Mobilität, die innerhalb von Systemen stattfindet. Eine vertikale Mobilität zwischen Systemen beträfe den Aufstieg eines Arbeiters in das Großbürgertum, eine horizontale zwischen Systemen liegt bei Migrationsbewegungen wie etwa Auswanderung oder Zuzug vom Land zur Stadt vor. Innerhalb von Systemen treffen wir ebenfalls unterschiedliche Mobilitätstypen an, etwa den Aufstieg in Leitungsfunktionen (vertikal) oder die Versetzung in eine andere Funktion (horizontal). Insgesamt gesehen stellt Mobilität ein wichtiges Merkmal von Systemen überhaupt dar, und zwar unter dem funktionalen Erfordernis einer Binnendifferenzierungsfähigkeit, dem nachgekommen werden muß, wenn sich Systeme (vom Individuum bis zur Gesellschaft hin) jeweils neuen Erfordernissen ihrer Umwelt anpassen müssen. Wir werden auf einige Aspekte der sozialwissenschaftlichen Sichtweise noch zurückkommen müssen.

Mobilität (sozialwissenschaftlich)

	vertikal zur Qualitätsveränderung	horizontal zur Qualitätserhaltung
innerhalb von Systemen	Aufstieg in Leitungsfunktionen	Versetzung in andere Funktion auf gleicher Ebene
zwischen Systemen	Arbeiter → Großbürgertum	Auswanderung Zuzug Land - Stadt

2.2 Die philosophisch-analytische Sichtweise

Mit dem Begriff der Mobilität wird viel definatorisches Schindluder getrieben. Zunächst einmal - und das verrät schon die Form des Begriffes - handelt es sich um die Bezeichnung einer Disposition (einer Möglichkeit also), so wie Fragilität (etwa einer Sollbruchstelle) oder Wasserlöslichkeit. Hiervon zu unterscheiden ist das jeweils zugeordnete Faktum, die Realisierung eines entsprechenden Ereignisses, also das - um bei unseren Beispielen zu bleiben - sich Auflösen oder der Bruch. Dispositionen, die durch Begriffsendungen wie -lichkeit oder -ität signalisiert werden, weisen eine zweifach gegliederte Binnenstruktur auf: Zum einen müssen bestimmte Struktureigenschaften vorliegen, als notwendige Voraussetzungen der Realisierung (z. B. eine Kristallstruktur bestimmter Art als Voraussetzung des sich Auflöserkönnens in einem anderen Medium), und es müssen bestimmte Auslösebedingungen gegeben sein, die die hinreichende Bedingung dafür darstellen, daß eine bestimmte Struktur in einem bestimmten Ereigniszusammenhang eine wirkliche Faktizität erlangt.

Im Bereich der Technikbewertungsdiskussion ist dieses Gefälle von einer Möglichkeit als Disposition zu ihrer Verwirklichung wiederzufinden im Spannungsverhältnis zwischen Akzeptabilität und Akzeptanz. Für Akzeptabilität sind Struktureigenschaften notwendig wie etwa Transparenz der verschiedenen Optionen und Nichtausschluß der Revision einer Entscheidung sowie bestimmte Ausgangsvoraussetzungen, etwa daß mehrere Optionen zur Wahl gegeben sind und kein Overkill bezüglich der Wissens- und Handlungsmöglichkeiten von Subjekten, die die Abwägung vornehmen sollen, gegeben ist. Akzeptanz liegt dann vor, wenn eine dieser transparenten Optionen ausgewählt wurde mit einer entsprechenden Revisionsmöglichkeit und daher die Zustimmung der Betroffenen findet.

Dispositionsprädikate

Disposition (Möglichkeit)		Faktum (Wirklichkeit)
Wasserlöslichkeit		sich auflösen
Fragilität (Sollbruchstelle)		Brechen
a) Struktureigenschaft	notwendig	Realisierung
b) Auslösebedingungen	hinreichend	

Beispiel 1

Akzeptabilität	Akzeptanz
a) - Transparenz der Optionen - Revisionsmöglichkeit (aufwandsabhängig)	
b) - mehrere Optionen - kein Overkill einer Option (Wissens- und Handlungsmöglichkeit)	transp. Option ausgewählt mit Revisionsmöglichkeit

2.2.1 Begriffsanalyse "Mobilität"

Als Disposition ist Mobilität durch eine Struktur (a) zu charakterisieren, die Transportieren, Transferieren und Wandeln ermöglicht (die drei elementaren technischen Prozesse). Darüber hinaus sind (b) bestimmte Auslösebedingungen zu gewährleisten, Ausgangsvoraussetzungen, die die Realisierung dieser Struktur in bestimmten Ereignissen gewährleisten (dies ist abhängig vom Nutzungstermin, der Nutzungsdauer, der Nutzungsquantität u. v. a. mehr). Diese Auslösebedingungen müssen vorliegen und gegeben sein. (Konkurrierendes Erfordernis zu dieser Disposition der Mobilität wäre diejenige des Speicherns (von Masse, Energie, Information).) Von Mobilität zu unterscheiden ist das Mobil-Sein (Fahren, Reisen, Transportieren, Transferieren, Wandeln) als realisierter Prozeß, der sich auf das Mobilsein von Massen, Energien und Informationen beziehen kann, die im Rahmen der Verfahrenstechniken, der Fertigungstechniken, der Energietechniken, der Steuer-, Regelungs- und Informationsverarbeitungstechniken bewältigt werden, sowie darüber hinaus den Fördertechniken (Verkehrstechniken, der Energieübertragung, der Informationsübertragung etc.), die die komplementären Techniken zu den jeweiligen Speichertechniken darstellen. Der Doppelcharakter der Dispositionsprädikate überhaupt macht sich auch bis in konkrete Redeweisen bezüglich des Dispositionsprädikates "Mobilität" bemerkbar: Der Werbeslogan "Mars macht mobil" bezieht sich offensichtlich auf eine Ausgangsvoraussetzung oder Ausgangsbedingung (Traubenzuckerzufuhr), die ohne das Vorliegen einer entsprechenden Struktur (trainierter Organismus) wenig wirksam wäre. Der Werbeslogan "BMW macht mobil" bezieht sich auf eine bestimmte Struktureigenschaft, die ohne die Bereitstellung entsprechender Realisierungsbedingungen (nächtliche Autobahn im Sommer) keineswegs das Mobilsein gewährleistet, sondern in den häufigeren Fällen die Verlangsamung des Mobilseins in den Staus, die immer weiter um sich greifen.

a) Struktur	b) Auslösebedingung
?	Mars macht Mobil
BMW macht mobil	?

Mobilität			
als Disposition	+	Speichern	Mobilsein vs Speichern
a) Struktur, die			Verfahrenstechnik
- Transportieren		Masse	Fertigung
- Transferieren	bez.	Energie	Förderung
- Wandeln		Information	Steuerung
ermöglicht	-		Regelung
			Informationsverarbeitung
			Informationsübertragung
b) Auslösebedingungen, die Realisierung gewährleisten:			Energiebereitstellung
			Energieübertragung
f(
- Nutzungstermin			
- Nutzungsdauer			
- Nutzungshäufung			
- Ressourcenbereitstellung)			

Wir haben also festzuhalten, daß die Gestaltung von Mobilität a) Gestaltung einer bestimmten Struktur und b) die Gestaltung einer bestimmten Auslösebedingung bzw. der Auslösebedingungen verlangt.

Zugleich dürfte aber an den genannten Beispielen noch ein weiteres Wesensmerkmal, das das Gefälle zwischen Möglichkeit und ihrer Realisierung überschreitet, bemerkbar werden: Es gibt auch eine "Gegenbewegung" von der Realisierung einer Disposition zur Disposition selbst zurück: Die Nutzung einer Disposition kann auf die Disposition selbst zurückwirken etwa im Sinne einer a) Verbesserung (im Training, im Zuge der Steigerung von Lernfähigkeit durch praktizierte Lernprozesse) oder im Sinne b) einer Verschlechterung (durch Verschleiß, durch Kompetenzverlust qua Erlahmen von Fähigkeiten, die durch bestimmte Nutzungsstrategien immer weniger gefordert werden - körperliche Fitneß durch die Benutzung von Verkehrsmitteln - oder durch Verschlechterungen der Ausgangsbedingungen im Zuge des Aufbrauchs von Ressourcen - bis hin zu den Ressourcen der Verkehrsräume).

Nutzung einer Disposition	
Disposition zurück	wirkt auf
a)	<u>Verbesserung</u>
	Training
	Lernfähigkeit

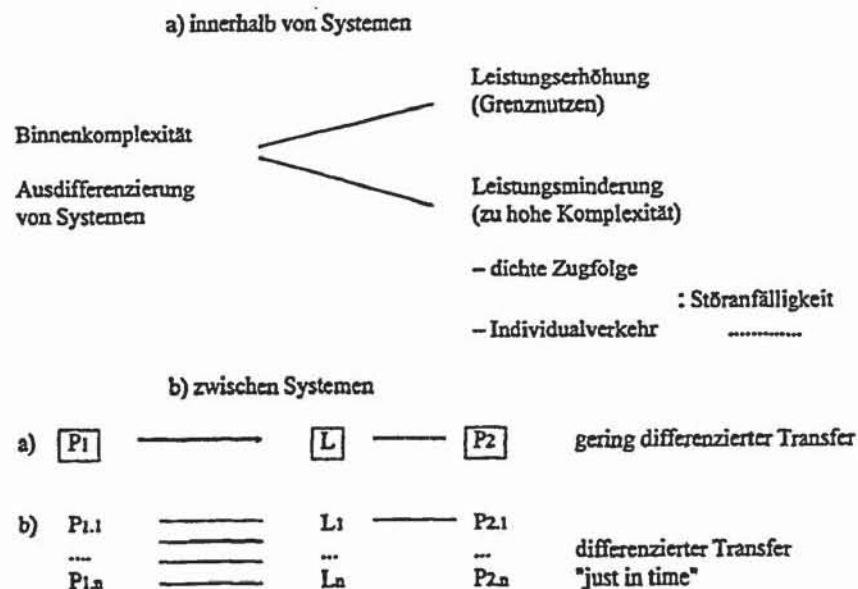
b)	<u>Verschlechterung</u>
	Verschleiß
	Kompetenzverlust
	Ressourcenverbrauch

So konnte etwa in empirischen Studien nachgewiesen werden, daß durch die Nutzung bestimmter Typen von CAD Kreativitätseinbußen (Kompetenzverlust) im Hinblick auf Konstruktionsvorgänge zu konstatieren sind.

2.3 Sozialwissenschaftliche Überlegungen im Blick auf die Mobilitätsproblematik

Betrachten wir zunächst Mobilität innerhalb von Systemen. Es ist festzustellen, daß eine Erhöhung der Binnen- oder Ausdifferenzierungsfähigkeit einerseits Leistung erhöht (nach dem Grenznutzenprinzip), andererseits aber die Systemleistung insgesamt durchaus auch mindern kann, wenn die Systeme zu komplex werden. Eine allzu dichte Zugfolge macht ein System fehleranfällig; ein allzu dichter Individualverkehr vernichtet sich selbst. Ähnliche Prozesse können wir für die Mobilität zwischen Systemen konstatieren. Ein gering differenzierter Transfer zwischen einfach gebauten Systemen ist zwar im Sinne der Robustheit durchaus leistungsfähig, erlaubt jedoch wenig Anpassung an wechselnde

Umwelterfordernisse. Ein äußerst differenzierter Systemtransfer hingegen, wie er seinen Gipfelpunkt in der Just-in-time-Anlieferung beispielsweise gefunden hat, erlaubt zwar äußerst angepaßte Binnenrelationsgestaltung zwischen den Systemen, zwischen denen der Transfer stattfinden muß (in diesem Falle also Produktionssystemen, die Halbzeug oder Einzelteile liefern und Weiterverarbeitungssystemen bzw. Fertigungssystemen), er stößt jedoch leicht an seine Grenzen, wenn diese Verbesserung der Struktureigenschaft die Leistungen der notwendig bereitzustellenden Ausgangsbedingungen überschreitet und der Effekt eintritt, daß mehrere Anlieferungen in Gang gesetzt werden müssen (auf Grund der unsicheren Verkehrslage, was Staus betrifft), um eine Just-in-time-Anlieferung zu gewährleisten. Damit erhöht sich bekanntlich die LKW-Dichte auf den Autobahnen, und der Vorteil, die Lagerhaltung auf die Autobahnen zu verlegen, wird durch einen neuen Nachteil erkauft.



2.4 Die technische Bewertung von Mobilitätskonzepten

Angesichts dieses Befundes, der eine zu niedrige oder zu hohe Ausdifferenzierung von Systemen, in diesem Falle Verkehrssystemen, als wenig präferierbar ersichtlich werden läßt, lassen sich nun erste, nützlichkeitsorientierte Kriterien für die Bewertung verschiedener Mobilitätsdefinitionen und Mobilitätskonzepte, die zu Leitbildern hochstilisiert werden, ziehen:

Wenn wir folgende Mobilitätskonzepte vergleichen

- Def. 1: Jeder soll möglichst schnell an jedes mögliche Ziel gelangen.
- Def. 2: Jeder soll möglichst schnell an wichtige Ziele gelangen.
- Def. 3: Jeder soll möglichst angemessen (bequem, schnell, kostensparend) an wichtige Ziele gelangen
- Def. 4: Möglichst viele sollen angemessen an jedes Ziel gelangen.
- Def. 5: Möglichst wichtige Verkehrsteilnehmer (Güter, Notdienste) sollen an die jeweils wichtigen Ziele gelangen.

Dann ist ersichtlich, daß wir hier ein Kontinuum vorfinden, in dem Leitbilder für ein möglichst ausdifferenziertes und entsprechend fehleranfälliges Transportsystem schrittweise in Leitbilder für ein relativ wenig und gering ausdifferenziertes Transportsystem überführt werden können. (Das Transportsystem der Notdienste ist wenig fehleranfällig und wenig ausdifferenziert auf der Basis des unbedingten Privilegs der Fortbewegung zu Ungunsten aller anderen Verkehrsteilnehmer - und dies hat ja auch seinen Sinn.)

Die technische Konsequenz, formuliert als Regel (die ihre berechnete Ausnahme verlangt) wäre diese: Die optimalen Systeme sind die mittelausdifferenzierten Systeme. Dieses Optimum erkennt man z. B. ex negativo im Hinblick auf unser Steuersystem und unser Altersversorgungssystem, die so ausdifferenziert sind, daß sie den Verdikten gegenüber hoch ausdifferenzierten Systemen unterliegen. Diese mittlere Differenziertheit sollte sowohl innerhalb der Systeme gegeben sein (also einzelner Verkehrs-

systeme), aber auch den Transfer zwischen verschiedenen Systemen beherrschen (im Blick auf Körpertransport, Informationstransport, Energietransport). Während die einzelnen Systeme unter dem Gesichtspunkt des heutigen Standpunkts als hoch ausdifferenziert erscheinen, was den Personen-transport angeht (nicht jedoch den Gütertransport), lassen sich die Transferbeziehungen zwischen den Systemen, z. B. zwischen den Informationssystemen und anderen Systemen in noch zu geringem Maße als ausdifferenziert erachten. Die Regel lautet also: die Mitte zu halten (Aristoteles), und dies kann durchaus schwerfallen angesichts der Diffamierungen, denen jeder ausgesetzt ist, der bestimmte Extreme (auch wenn sie mit noch so viel gesellschaftlicher Gratifikation versehen sind) vermeidet. Beispiel für eine solche Diffamierung ist die Art, wie der ADAC solche mittelausdifferenzierten PKWs klassifiziert: "Vernünftige Autos für brave Bürger". Wer will schon ein braver Bürger sein?

Konsequenz für Bewertung von Mobilitätsdefinitionen

Ausdifferenzierung

hoch:

mittel:

niedrig:

1. Jeder möglichst schnell an jedes mögliche Ziel

2. Jeder möglichst schnell an wichtige Ziele

3. Jeder möglichst "angemessen"

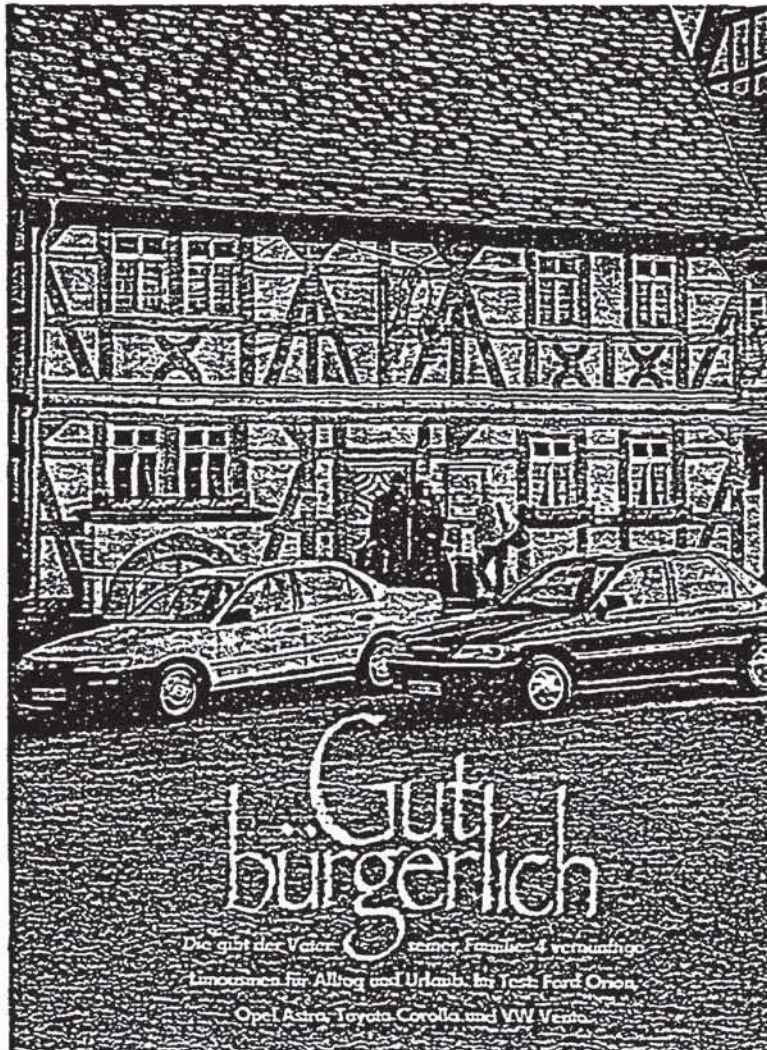
4. Möglichst viele

n. Möglichst wichtige möglichst schnell an wichtige Ziele
Notdienste/Gütertransportprivileg

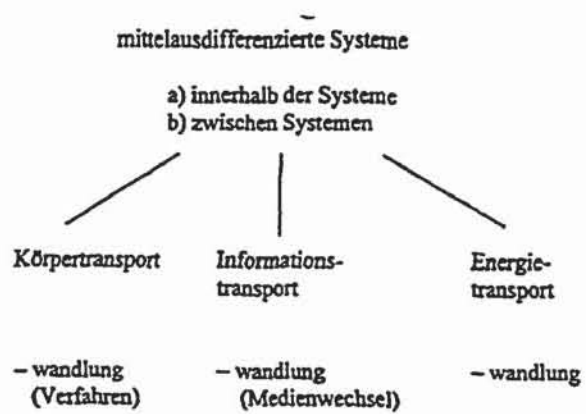
Abb. 10



Vernünftige Autos für brave Bürger. Im Test vier typische Limou. in der unteren Mittelklasse: Ford Orion 1,6i, Opel Astra 1,8i, Toyota Corolla 1,4i und VW Vento 1,8. Wer ist am besten?



Technische Konsequenz



Wirtschaftlichkeit/Funktionalität/Ökolog. Verträglichkeit/Sicherheit

Hinzuweisen ist noch darauf, daß im Rahmen einer mittleren Ausdifferenzierung vom Aufwand her die optimale Möglichkeit gegeben ist, die unterschiedlichsten Gesichtspunkte von Nützlichkeit (Wirtschaftlichkeit, Funktionalität, ökologische Verträglichkeit, Sozialverträglichkeit, Sicherheit etc.) zusammenzuführen. Eine solche Zusammenführung muß scheitern, wenn sie in extremer Ausdifferenzierung gewährleistet werden soll. Dann entstehen technische Saurier, wie z. B. die Exemplare einer bestimmten Klasse von Luxuslimousinen, die, gerade weil sie all diesen Erfordernissen gleichzeitig nachzukommen haben, soviel Eigengewicht mit sich schleppen, daß dadurch ihre Fungibilität (eine Disposition!) leidet. Dasselbe, was hier für die Struktureigenschaften gesagt wurde, gilt natürlich auch für die Gestaltung der Ausgangsbedingungen. Daß hier zu Zeiten eine durchaus katastrophale Begriffsverwirrung Einzug halten kann, erweisen die Überlegungen zur

2.5 Juristischen Sichtweise von Mobilität

An dieser Stelle will ich nicht auf den Gesamtkomplex der juristischen Herangehensweise und Bearbeitung des Mobilitätsproblems eingehen, was auch gar nicht in meiner Kompetenz steht. Allerdings lassen sich einige Probleme der erwähnten Art sehr gut an einer Argumentation testen, die zunehmend die Öffentlichkeit beherrscht, nämlich die von Michael Ronellenfisch vorgetragene These von der Mobilität als Grundrecht. Unter Verweis auf den Grundrechtscharakter von Mobilität kritisiert Ronellenfisch die generelle Geschwindigkeitsbegrenzung (auch auf wenig unfallgefährdeten Passagen) sowie die Verbannung des Individualverkehrs aus Innenstädten. Völlig zurecht verweist er darauf (1992, 1994), daß vielen Grundrechten implizit ein Recht auf Mobilität innewohnt (Bewegungsfreiheit, Meinungsfreiheit, wozu auch Freiheit, sich Informationen zu beschaffen gehört, u. v. a. mehr), verwendet aber m. E. zu wenig Sorgfalt auf die beiden Aspekte, die jeglicher Disposition, somit auch der Mobilität zugrunde liegen. Betrachten wir das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit im Hinblick auf die Aufgaben des Staates: Dann hat der Staat doch wohl die Pflicht, diejenigen Ausgangsvoraussetzungen oder Auslösebedingungen bereitzustellen, die ein gesundes Leben ermöglichen. Er hat seinerseits jedoch nicht das Recht, den Einzelnen zu bestimmten Lebensweisen zu zwingen oder solche zu verbieten, die seiner Gesundheit abträglich sind, etwa zu wenig seinen Körper zu trainieren oder bestimmte Genußmittel sich zuzuführen. Ähnliches gilt doch wohl für die Garantierung von Mobilität: Selbstverständlich hat der Staat die Ausgangsvoraussetzungen bereitzustellen, die dem Einzelnen erlauben, seinem Recht auf Bewegungsfreiheit nachzukommen. Er kann aber nicht inhaltlich verpflichtet werden, bestimmte spezifisch strukturierte Systeme bereitzustellen, die erlauben, diesem Recht in einer jeweils bestimmten spezifischen Weise nachzukommen. Mobilität als Grundrecht wäre einzuklagen, wenn in bestimmten Regionen die Landbevölkerung immobil wird, oder wenn Innenstädte unzugänglich werden. Der Staat kann aber m. E. nicht mit juristischen Argumenten darauf verpflichtet werden, jegliche Art der Realisierung von Mobilität im höchstmöglichen Maße (auch wenn Kollisionen auftauchen) zu befördern, sondern er kann lediglich dazu verpflichtet werden, die Zielerreichung in einem angemessenen Spielraum des Mitteleinsatzes zu gewährleisten. Konkrete Eingriffe wie Geschwindigkeitsbegrenzungen lassen sich m. E. unter diesem Verweis auf ein Grundrecht nicht kritisieren, weil ja gerade dadurch die Disposition von Mobilität keineswegs beschädigt wird. (Insbesondere dann nicht, wenn zugleich gewährleistet ist, daß durch alternative Verkehrsträger die Ziele in sehr viel kürzerer und pünktlicherer Weise erreicht werden.) Hier wird also die Pflicht, bestimmte Ausgangsbedingungen zur Realisierung einer bestimmten Disposition bereitzustellen, verwechselt mit der anderen Komponente, ein jeweils inhaltlich geprägtes konkretes Realisierungssystem bereitzustellen. Genau dies kann nicht staatliche Aufgabe sein - man vergleiche etwa analoge Argumentationen zur Gestaltung von Bildungssystemen, die in Form von Ausgangsvoraussetzungen angeboten werden müssen, die aber nicht so gestaltet werden dürfen, daß bestimmte inhaltliche Prägungen durch den Einzelnen in jeder Form überall durch den Staat gewährleistet sind. Dies würde, ähnlich wie beim Individualverkehr, zu einer viel zu hohen Ausdifferenzierung der Bildungseinrichtungen, letztlich zur Forderung nach Individualbildung durch individuell geschulte Lehrer führen.

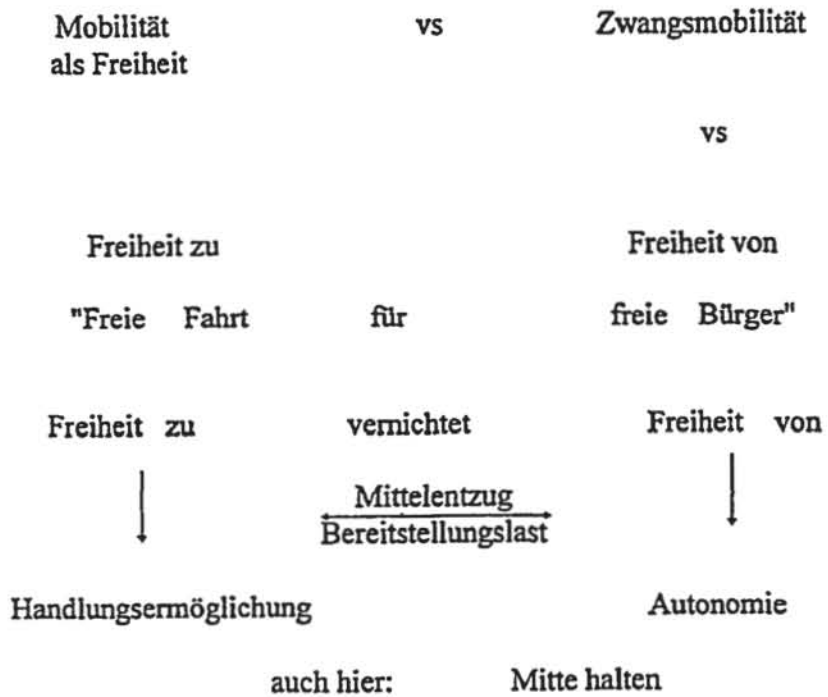
2.6 Technikethische Konsequenzen

Betrachten wir den Slogan "Freie Fahrt für freie Bürger". Hier wird der ethisch relevante Zusammenhang zwischen Mobilität und Freiheit thematisiert, im Kontrast zu dem Gespenst der Zwangsmobilität oder Zwangsimmobilität, der gegeben ist durch bestimmte Systemerfordernisse (Arbeitsplatzwechsel) oder durch das ungenügende Bereitstellen entsprechender Mittel zur Realisierung von Mobilität. Bei genauerer Betrachtung ist zu erkennen, daß hier die in der Diskussion üblicherweise unterschiedenen beiden Konzepte von Freiheit in einem Satz vereint werden: Die sogenannte positive Freiheit oder Freiheit zu ..., also die Freiheit, etwas handlungsmäßig zu realisieren - hier in der Etikettierung "freie Fahrt" -, und die sogenannte negative Freiheit oder Freiheit von ..., die Freiheit von Zwang, nämlich in der Etikettierung "freier Bürger". Analog kann auch Zwang entweder

positiv dadurch entstehen, daß eine Nötigung zu etwas besteht, oder er kann dadurch entstehen, daß bestimmte Mittel fehlen (negativer Zwang), also eine Vorenthaltung stattfindet.

Der innere Gegensatz zwischen Freiheit zu ... und Freiheit von ... macht nun das zentrale ethische Problem aus. Denn jegliche Vergrößerung einer Freiheit zu ..., verbunden mit den entsprechenden Bereitstellungslasten, dem Aufwand, der zur Erreichung größtmöglicher Handlungsfreiheit nötig ist, schränkt die Freiheit von Zwang ein (etwa mit Blick auf die entstehenden Amortisationserfordernisse, die Verdrängung von Alternativen zugunsten einer bestimmten Option, die Einschränkung der Wahlmöglichkeit endlicher Wesen, die sich festgelegt haben etc.).

Nicht bloß unter technischen, nützlichkeitsorientierten Kriterien, sondern auch unter den Kriterien der Pflicht zur Erhaltung von Freiheit wird deutlich, daß auch hier sozusagen die "Mitte" gefragt sein müßte. Wenn die Freiheit, etwas zu erreichen, und die Freiheit von Zwängen in einem Konkurrenzverhältnis stehen, kann nicht das Votum einseitig zur einen oder anderen Freiheit gerechtfertigt werden. Denn Freiheit von ... als Autonomie bleibt leer, wenn ihr die Realisierungsmöglichkeit durch Wählen und Handeln versagt bleibt, und die Freiheit, etwas zu tun, bleibt blind, wenn die Basis der Wahl der entsprechenden Option, die Autonomie als eigenverantwortliche Sinnggebung, in ihrer praktischen Realisierung beschädigt wird. Es entsteht also als ethische Konsequenz hier die Forderung, das Gleichgewicht zu halten zwischen der Bereitstellung von Handlungsspielräumen/Optionen und der Erhaltung von Autonomie als Eigenverantwortlichkeit und Fähigkeit zu individuellen Sinnentwürfen, die praktisch gewährleistet werden durch die sogenannten Vermächtnisse (Privatheit, gesicherte Sozialität zwecks Identitätsbildung und Identitätsfindung usw.). In der gegenwärtigen Technikbewertungsdiskussion wird dieses Verhältnis als Konkurrenz zwischen Optionswerten und Vermächtniswerten konkretisiert (Hubig 1993).



Ethische Konsequenz

- Gleichgewicht halten zwischen

- | | | |
|-------------------------|-------|---|
| Freiheit zu (Spielraum) | ————— | Optionen |
| Freiheit von | ————— | Vermächtnisse
(Privatheit
Sozialität
.....) |

2.7 Dissensmanagement

Wenn es an die konkreten Probleme geht, lassen sich nicht auf den ersten Blick in jedem Falle Lösungsstrategien erkennen, die die Konkurrenz der oben aufgezeigten Art unter allgemeinem Konsens lösen können. Zu unterschiedlich sind die Einschätzungen der Handlungsspielräume und positiven Freiheiten in konkreten Fällen durch verschiedene Subjekte, und zu unterschiedlich sind die Wertungen im Hinblick auf bestimmte Vermächtnisse, die die Erhaltung unserer Autonomie garantieren. Es erscheint unrealistisch, in solchen Fällen zu hoffen, daß Konsense gefunden werden, die von allen Betroffenen akzeptiert werden können (Ausnahmen bestätigen die Regel). Wie können wir dann mit solchen Dissensen umgehen, ohne auf die letzten Mittel der Problemlösung, die kompromißlose Unterwerfung unter Mehrheitsbeschlüsse, vorschnell ins Spiel zu bringen? Ohne daß der Wert solcher Reglementierungen abgestritten werden soll, würde dies zu einer mehrheitsreglementierten Gesellschaft, also zur Unfreiheit führen. Aus meiner Sicht stellen sich im Vorfeld dieser letzten Möglichkeit eine ganze Reihe von Strategien dar, die uns erlauben, unter bestimmten Ausgangsvoraussetzungen Dissense und unterschiedliche Einschätzungen zuzulassen und auszuhalten. In aller Kürze sollen diese Strategien genannt werden:

Die einfachste Lösung wäre diejenige, die Konfliktlösungen zu *individualisieren*, es also dem einzelnen Individuum (beispielsweise durch sein Kaufverhalten) anheim zu stellen, sich für eine bestimmte Option zu entscheiden. Solche Dissensmanagementstrategien stoßen an ihre Grenzen, wenn durch ihre Zulassung die Basis, die einen solchen Prozeß überhaupt ermöglicht, tangiert wird (wenn also beispielsweise in einem völlig übervölkerten Notstandsgebiet die Frage der Geburtenregelung privatisiert würde). Es gibt aber eine ganze Reihe von Feldern im Rahmen unseres gesellschaftlichen Systems, die eine solche Lösung erlauben, beispielsweise dann, wenn die Nutznießer einer bestimmten Option auch diejenigen sind, die das alleinige Risiko tragen, also beispielsweise derjenige, der Kreditkarten ausnahmslos verwendet, das Risiko des Transparentmachens seiner Konsumgewohnheiten trägt. Ganz anders sähe allerdings der Fall aus, wenn die Benutzung einer Kreditkarte zur einzigen Möglichkeit der Bezahlung gemacht würde. Und ganz anders sieht die Situation aus, wenn auf der Basis begrenzter Ressourcen die Wahlmöglichkeit der Ressourcennutzung durch bestimmte Verkehrsträger allein dem einzelnen Individuum überlassen bleibt. Dann sind die Grenzen erreicht, die andere Dissenslösungsstrategien erfordern.

Die *Dissensverlagerung*: Wenn sich Interessen unversöhnlich gegenüberstehen, etwa im Hinblick auf unser Thema beim Massentourismus oder den Ernährungsgewohnheiten der sogenannten internationalen Küche (alles von überall her zu jeder Zeit), dann verschärft sich das Problem. Wer will sich schon seine Reisegewohnheit und Ernährungsgewohnheiten vorschreiben lassen. In diesen - wie in ähnlich gelagerten Fällen, etwa beim Streit um Energiebereitstellung oder Abfallentsorgung - bietet sich an, die Fragestellung und Problemstellung zu verschieben in Richtung auf die Wurzeln des Dissenses, die tragenden Bedürfnisse, die überhaupt zum Mißstand geführt haben. Diese sind in den erwähnten Fällen doch sicherlich diejenigen, daß ein gewisser Zwang zum Tourismus durch eine unzureichende Ausstattung des "Normalzustandes" und der Arbeitswelt mit Erlebnis- und Erholungsqualitäten gegeben ist, die diese ventilartigen Ausbrüche bedingt. Im Falle der Ernährung ist es sicherlich dadurch bedingt, daß die Qualität der einzelnen Produkt von derartig geringem Erlebniswert ist, daß nur durch einen raschen Wechsel und eine Vielfalt des Angebotes eine entsprechende Erlebniskultur gewährleistet bleibt, so daß ein Ruf zur Askese auf taube Ohren stoßen muß. Die Konzentration auf Bemühungen, diesen Ausgangsproblemen besser gerecht zu werden, könnte dann dazu führen, daß der Problemdruck wenigstens gemindert wird, und dann andere Formen der Erholung (im Gegensatz zum Massentourismus) und andere Formen der Ernährung (die regional und jahreszeitlich angepaßte Speisekarte, die übrigens in Feinschmeckerlokalen üblich ist, was nicht darauf hindeutet, daß sie auf der Forderung nach Askese beruht) ins Blickfeld geraten. Eine analoge Problemverschiebung läge in der Umorientierung des Streites um Energiebereitstellungsstrategien auf zu erbringende Energiedienstleistungen oder im Streit um Abfallentsorgungsstrategien auf Abfallvermeidung in zumutbarer Weise vor. Damit können Konflikte zwar nicht gelöst, aber doch deutlich entschärft werden und werden dadurch in höherem Maße "aushaltbar". In vielen Fällen kann jedoch die Situation entstehen, daß eine solche Problemverlagerung nicht möglich erscheint, weil generell eine Wissensbasis in gesicherter Form nicht vorliegt, die die Hoffnung auf Problemlösung zu begründen erlaubt.

In solchen Fällen ist eine *Verschiebung* der Konfliktlösung angebracht. Die Diskussionen um die Einführung einer elektronischen Maut zeigen, daß eine allzu große Unsicherheit über die Konsequenzen (jenseits der technischen Realisierung) hinsichtlich der Sozialverträglichkeit besteht. Hier wären Feldversuche und Pilotprojekte abzuwarten, bevor eine übereilte Einführung uns unter Sachzwänge setzt, die der Freiheit von ... abträglich sind. Solche Konfliktlösungsverchiebungen sind immer dann angebracht, wenn die Wissensbasis zu unsicher ist und ein Abgleich unterschiedlicher Wertungen und

Orientierungen allein deshalb schon nicht möglich ist, weil die Optionen selbst in viel zu hohem Maße unklar und unvollständig erschlossen sind.

Manches Problem verlangt jedoch eine schnelle Lösung, und für dieses bietet sich aus der Sicht mancher Befürworter die *Prohibition* oder der *Griff zu legalistischen Maßnahmen* als "Notbremse" an. So durchschlagend und wirkungsmächtig prohibitive Maßnahmen auf den ersten Blick erscheinen, so gering ist jedoch ihre mittelfristige Auswirkung, weil - und dies zeigt die Erfahrung - jegliche Prohibition die Phantasie zur Erschließung von Möglichkeiten ihrer Umgehung herausfordert.

So führen prohibitive Maßnahmen zur Verkehrsreglementierung, z. B. die Einführung von *diamond lines* zur Bevorzugung vollbesetzter Fahrzeuge, die dann am Stau vorbeifahren können, sofort zu Umgehungsstrategien wie etwa der Entstehung eines Marktes für Beifahrerattrappen oder von Aktivitäten professioneller Anhaltertrios. In der Lächerlichkeit dieses Beispiels verbirgt sich allerdings eine Struktur, die auch auf komplexerer Ebene wirksam werden kann: die Umgehung von Umweltauflagen beispielsweise durch Produktionsverlagerung oder Verlagerung der Entsorgung etc.. Prohibitionen sollten deshalb in der Priorität der Dissenslösung im weniger favorisierten Bereich angesiedelt werden, und dies gilt auch für die letzte der zu beschreibenden Dissenslösungsstrategien, die allerdings aus pragmatischen Gründen am häufigsten praktiziert wird, den *Kompromiß*.

Kompromißlösungen sind einerseits leicht durchsetzbar und machen handlungsfähig, andererseits wirken sie sich fatal aus, weil durch Kompromisse suggeriert wird, daß eine Problemlösung erzielt worden wäre. So läßt sich beispielsweise der Katalysator als Kompromißlösung zwischen ungehemmter Erweiterung einer bestimmten Strategie des Automobilbaus (immer leistungsfähigere Maschinen mit immer höherem Verbrauch - der Golf von 1994 braucht exakt einen Liter mehr als das vergleichbare Modell von 1974, lt. Auto, Motor und Sport, zit. Die Zeit 31.01.92, 21) bzw. einer Änderung des Nutzerverhaltens, das sich durch den Katalysator in seinem schlechten Gewissen entlastet fühlt, und der Naturverträglichkeit. Und so führt die Forderung nach Aufrechterhaltung eines Verkehrsmixes als undifferenzierter Kompromiß in Innenstädten dazu, daß Strukturreformen und Konzeptumstellungen verhindert bleiben, Konzeptumstellungen, wie sie auch für die Verfahren der Güteranlieferung und des Güterverkehrs überhaupt dringend zu fordern wären. Laut ITG verhindert der praktizierte Verkehrsmix in der Güteranlieferung nach wie vor, über Optionen völlig veränderter Konzepte nachzudenken, etwa des sinnvollen Einsatzes der Magnetbahntechnologie für den Güter- und Containertransport. Kompromisse, so häufig sie praktiziert werden, sind unter Gesichtspunkten der Rechtfertigung als Dissenslösung also äußerst problematisch und sollten auf keinen Fall so behandelt werden, daß sie als Tugend erscheinen, die aus der Not gemacht ist, sondern eher als Not, die aus der Not entsteht.

Konflikte lösen

qua	1) Individualisieren	(Kreditkarte)
	2) Verlagern	(Touristentransport, Nahrungsmitteltransport)
	3) Verschieben	(Elektron. Maut?)
	4) Prohibition	(diamond lines)
	5) Kompromiß	(Verkehrsmix)

3. Durch übersteigerte Mobilität zur neuen Selbsthaftigkeit

Der Kulturphilosoph Paul Virilio, der sich selbstironisch als "Dromologe", als Geschwindigkeitsphilosoph, charakterisiert, lenkt unseren Blick auf eine Sachlage, die absurde Züge aufweist. In Zeiten übersteigelter Mobilität (Tourismus, Geschäftsreisen etc.) entsteht eine neue Selbsthaftigkeit und Unflexibilität dadurch, daß wir in zunehmendem Maße gezwungen sind, unsere Bezugssysteme und Wohnumgebungen mitzuführen, weil in der Zeit des Unterwegsseins die Umstellung entweder nicht möglich oder schädlich ist. Im Bereich des Tourismus wird dieses Phänomen ersichtlich im Blick auf die Tatsache, daß die hastigen Reisen nur dann genossen werden können, wenn die Umgebung standardisiert ist, wenn möglichst viele Elemente aus der häuslichen Umgebung mitgeführt werden, also z. B. für die Kinder die Kinderzimmer mitreisen und auf diese Weise der Lebensstandard gewährleistet bleibt. Für die Geschäftsreisen oder beruflich bedingte Mobilität gilt, daß die Bezugssysteme des Büros mitreisen müssen, um die Erreichbarkeit zu gewährleisten bei häufiger Abwesenheit (Laptop, Funktelefon, Funkfax), ja daß sogar die Tagesabläufe und Tageszeiten mitgenommen werden müssen, wenn eine ständige Umstellung auf unterschiedliche Weltzeiten für Spitzenmanager nicht mehr zumutbar ist und infolge dessen diese bei Beibehaltung ihres Tagesrhythmus erwarten können, daß zu ungewohnten Zeiten die Mitarbeiter am Ort einmalig sich für die entsprechenden Konferenzen bereithalten müssen.

Der Mobilitätsaufwand wird immer größer. In Folge schafft sich die Mobilität in ihrem ursprünglichen Sinne selbst ab, insofern, als sie im ursprünglichen Sinne ja als Erleben und Gewünschtsein wirklicher Veränderung zu charakterisieren war, wie sie sich noch in dem Satz: "Reisen bildet" niederschlägt. Hingegen wäre eine wirkliche Veränderung nur dann als "echte" Veränderung gegeben, wenn eine wirkliche Umstellung stattfände, und in unserer mobilen Gesellschaft wäre eine solche Umstellung diejenige einer primären Beruhigung, etwa einem Urlaub in einem Bauernhaus für längere Zeit in einer fremden Kultur oder in einer mehrtägigen Klausurtagung zwecks Findung neuer Ideen oder Bilanzierung bisheriger Planung. Die Tatsache, daß solche Mobilitätsunterbrechungen zunehmend weniger praktiziert und sogar weniger gewünscht erscheinen, läßt Virilio zum skeptischen Befund kommen, daß wir einer Dynamik unterliegen, in der eine neue Selbsthaftigkeit im Sinne von Immobilität zunehmend zu erwarten ist. Der 2000 km Trip an die Cote d'Azur wäre also im Sinne von Paul Virilio als Exempel für Immobilität zu begreifen. Aus diesen Überlegungen, denke ich, wird deutlich, daß hier nicht bloß ein Feuilleton das Rahmenprogramm abrundet, sondern daß diese Überlegungen eingebracht werden müssen in diejenige Thematik, die im zweiten Teil meines Vortrages zur Debatte stand.

Literatur

- P. Cerwenka, Verkehr - eine unendliche Geschichte, in: Straße und Autobahn, Jg. 40 (1989).
Ch. Hubig, Technik- und Wissenschaftsethik. Ein Leitfaden. Berlin/Heidelberg/New York 1993.
Parmenides, Vom Wesen des Seienden, hrsg. v. U. Hölscher, Frankfurt/M. 1969.
G. Reisch, Margerita philosophica, Strasbourg 1506.
M. Ronellenfitch, Verfassungs- und verwaltungsrechtliche Vorbemerkungen zur Mobilität mit dem Auto, in: DAR 1/1994.
M. Ronellenfitch, Mobilität: Vom Grundbedürfnis zum Grundrecht, in: DAR 9/1992.
E. M. Wallner u. a. (Hrsg.), Soziale Schichtung und soziale Mobilität, Köln 1980.
Paul Virilio, Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung, Frankfurt/M. 1989.