

**„Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung wechseln kann“* -
Zur Rolle der Mobilität in der modernen Gesellschaft.**

Einführung

von Dr. Lutz Spandau,

Vorstand der Allianz Umweltstiftung, München,

zu den Benediktbeurer Gesprächen der Allianz Umweltstiftung 2004.

Unter dem Stichwort „mobilitas“, dem lateinischen Ursprungsbegriff zu dem, was wir heute einigermaßen gedankenlos unter Mobilität subsumieren, finden sich eine Reihe von Bedeutungen. Mobilität ist schon in der Antike eine höchst ambivalente Angelegenheit. Sie kann „Beweglichkeit“ ebenso meinen wie „Unbeständigkeit“, „Gewandtheit“ so gut wie „Wankelmut“. Wer mobil ist, ist also nicht von vornherein im Recht und im Vorteil gegenüber weniger mobilen Zeitgenossen, er kann auch unzuverlässig sein oder sogar opportunistisch! (Gronemeyer 2001)

Wenn wir den Begriff „Mobilität“ wörtlich nehmen, ihn also mit möglichst wenig symbolischem Gehalt, möglichst wenig metaphorischer Bedeutung befrachten, dann bezeichnet „Mobilität“ die Fähigkeit, sich zu bewegen. Noch vor aller Bewertung, an der sich bekanntlich die Geister scheiden, werden wir eines Widerspruches ansichtig: Der beispiellose Zugewinn an Mobilität hat die Fähigkeit und die Möglichkeit, sich zu bewegen, nahezu zum Erliegen gebracht. Bevor wir also in eine Diskussion über Mobilität eintreten, muss geklärt werden, von welcher Mobilität wir sprechen. Sprechen wir vom „homo mobilis“, dem sich bewegenden Menschen, oder vom „homo transportandum“, dem zu bewegenden Menschen, der ein Transportgut geworden ist und folglich ein Transportproblem aufwirft? (Gronemeyer 2001)

Entsprechend wird schon in einem arabischen Sprichwort die ganze Menschheit in drei Klassen eingeteilt: in solche, die unbeweglich sind, solche die beweglich sind und solche, die sich bewegen.

* Francis Picabia, das gleichnamige Buch ist bei der Edition Nautilus, Hamburg, erschienen (ISBN 3-89401-371-0)

Grenzenlos mobil

In einem Leitartikel in „Die Welt“ vom 26. Juni 2003 definierte Prof. Stolte, der Vorsitzende unseres Kuratoriums, Mobilität in dem Kontext, wie wir sie heute diskutieren wollen. Er führte aus:

„Wir leben in einer Zeit, in der an die Mobilität eines Einzelnen höhere Anforderungen gestellt werden müssen denn je. Das betrifft die ständige Aus- und Weiterbildung, den Wechsel des Arbeitsplatzes in Verbindung mit dem Wohnort und auch die Nutzung des vielfältigen Freizeitangebotes, kurzum das Sozialverhalten im Ganzen.“

Und weiter: „Zwar sind wir per Flugzeug physisch mobil und düsen um die Welt; zwar scheinen wir auch per Fernbedienung oder Mausklick mental grenzenlos mobil und bewegen uns medial in Zeitreisen kreuz und quer durch die Geschichte; gleichwohl fällt uns geistige Beweglichkeit schwer: Wo wir uns einmal auf bestimmte Positionen festgelegt haben, kommen wir so schnell nicht davon los. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier, aber er ist zugleich mehr, ob er will oder nicht. Die größten Probleme beginnen dabei in den eigenen Köpfen. Zwar haben wir gelernt, dass im Zeitalter der Globalisierung und der medialen Vernetzung alles mit allem zusammenhängt, aber wir weigern uns, daraus auch für uns selbst die notwendigen Konsequenzen zu ziehen.“ Soweit Prof. Stolte in seinem Leitartikel für „Die Welt“.

Mobilität im Sinne von Beweglichkeit und Flexibilität von Menschen und Strukturen ist demnach ein Erfordernis, das immer wichtiger wird.

Leitfigur der Moderne ist das „mobile Subjekt“ – flexibel, ungebunden, leistungsstark. Mit Worten wie Kreativität, Selbstständigkeit oder Teamorientierung allein können weder Frau noch Mann in einer Bewerbung glänzen. Wer Mobilität verweigert, outet sich als träge und initiativlos.

Mobil – agil - frei

Der mobile Mensch ist flexibel, agil, ungebunden und leistungswillig: bereit jede Aufgabe aktiv anzugehen – und sollte sie noch so außergewöhnlich sein. Alles ist mobil: die Kommunikation, die Beschäftigten, das Wissen und die aktive Gesellschaft. In der Arbeit ist alles auf Flexibilität eingestellt. Morgens zur Arbeit pendeln, abends schnell noch dorthin, zwischendurch im Stadtpark joggen. Ist der Homo faber bereits unmerklich zum Homo mobilis mutiert?

Hat sich die von Prof. Stolte geforderte „geistige Beweglichkeit“ schon eingestellt – und zwar so selbstverständlich, dass wir es nicht bemerkt haben? Beinhaltet das Motto „mobil sein – agil sein – frei sein“ den Trend der Zukunft?

Lassen Sie uns darüber diskutieren. Und lassen Sie uns auch über die Schattenseiten der Mobilität diskutieren. Mobilität hat nicht nur Vorteile, mit ihr sind auch vielfältige Probleme und Belastungen verbunden, die die physische und psychische Leistungsfähigkeit nachhaltig beeinträchtigen können. Die Fähigkeit, „sich zu bewegen“, und die Anforderungen einer mobilen Gesellschaft haben beispielsweise dazu geführt, dass Eltern als Transportunternehmer ihrer eigenen Kinder fungieren. Den Kindern hat man einen Terminkalender verpasst, der einem Manager eines mittleren Konzerns zur Ehre gereichen würde. Kinder werden zu den verschiedenartigsten Beschäftigungen durch den Raum hin und her gekarrt: Musikunterricht, Tennisturniere, Tanzkurs und so weiter, und so weiter. Sie stehen schon im zartesten Alter unter Zeitdiktat. Mobilität beraubt sie ihrer Zeit! Mobilität hat mit dem Verlust „wertvoller“ Zeit zu tun. Wir können in rasender Geschwindigkeit von Ort zu Ort gelangen. Als rasend beschleunigte Homines transportandi setzen wir uns über alle Entfernungen hinweg.

Beschleunigung und Mobilität sind eine unauflösliche Verbindung eingegangen. Wenn die Beschleunigung die Maxime ist, dann sind Distanzen äußerst ärgerlich. Ohne dazwischenliegende Strecken könnte das Leben enorm verdichtet werden. Man könnte ständig unverzüglich zur Sache kommen, immer in medias res sein. Wie schafft man Entfernungen ab? Ganz einfach dadurch, dass man die Zeit, die die Fortbewegung kostet, auf ein Minimum reduziert.

Der Lohn für die gigantische Beschleunigung ist denkbar mager: eine unbemerkte Ankunft, ein Nicht-Ziel, Eintreffen als Routineangelegenheit.

Der moderne, flexible, mobile Mensch soll sich – heute hier und morgen da – jeder Umgebung reibungslos und geschmeidig einpassen können, ohne zu murren oder Zeichen von Irritation zu zeigen, und seine womöglich nur noch aus ein paar Familienfotos bestehende persönliche Habe allenthalben deponieren können, um sich hinreichend geortet zu fühlen. Werden mobile Menschen beliebig disponibel? Nicht verschweigen möchte ich auch die Schwierigkeit, Mobilität, Karriere und Familie miteinander zu vereinbaren. Eine Karriere mit Kindern, die ohnehin schwierig genug ist, verträgt sich selten mit der dritten Komponente, der Mobilität. Nicht zuletzt deshalb sind etwa 75 Prozent aller mobilen Frauen kinderlos (Schneider 2002).

Trotz aller negativer Begleiterscheinungen wie Freizeitverlust, Belastung des Familienlebens und chronisch verstopfte Straßen ist „Mobilität“ mittlerweile ein essenzieller Bestandteil unseres Lebens geworden. Immer und überall sind wir mobil, ob durch das Handy, das Auto, den Zug oder das Flugzeug. Mobilität prägt unsere Gesellschaft. „Mobil sein – agil sein – frei sein“ – versus Mobilitätszumutung: Wohin geht die Reise?

Lassen Sie uns dies unter unterschiedlichen Blickwinkeln diskutieren.

Prof. Birger Priddat

Meine Damen und Herren, Prof. Birger Priddat leitet den Lehrstuhl für Politische Ökonomie an der Privaten Zeppelin University in Friedrichshafen. In einem seiner Forschungsschwerpunkte beschäftigt er sich mit Modernisierungsfragen. In diesem Kontext veröffentlichte er 2002 das Buch „Nachlassende Bildung“. Herr Prof. Priddat, auf Führungskompetenz kann auch in Zukunft nicht verzichtet werden, wobei die neuen mobilen Vehikel anders gesteuert werden müssen als die gewohnten Limousinen. Die erfolgreichen Unternehmenslenker von morgen werden andere Qualifikationen brauchen als die von gestern, wohl wissend, dass ihr Erfolg von einem mobilen Top-Team abhängen wird. Sie werden Leute um sich scharen, die „Mobilität“ auf allen Ebenen leben. Sie werden sich darauf verstehen, diese Leute zusätzlich zu kreativer Kooperation anzuspornen. Dies könnte der Kraftstoff sein, der das Unternehmen der Zukunft so antreibt, dass es die Konkurrenten überrundet und das Rennen gewinnt.

Mobilität basiert auch auf intelligentem Wissensmanagement. Es geht meiner Meinung nach darum, die Wissensbasis einer Universität mit den Fähigkeiten seiner „Kunden“ optimal zu verknüpfen. Dann kann Wissensmanagement zum Wertschäftungsmotor einer mobilen Gesellschaft werden. Sind unsere Universitäten mobil genug, diesen Paradigmenwechsel der Ökonomie zu vermitteln?

Wenn Wissen nicht länger hält als Fisch, brauchen wir dann nicht ein ganz neues Wissensmanagement – auch um nachhaltig Mobilität zu gewährleisten? Herr Prof. Priddat, wir begrüßen Sie herzlich bei den Benediktbeurer Gesprächen und sind auf Ihre Ausführungen sehr gespannt.

Ingrid Hoffmann

Frau Hofmann, sollen wir ernsthaft den Themenkomplex „mobile Arbeit“ diskutieren? Dies hat doch nur dann Sinn, wenn wir uns einig sind, dass ein Leben ohne Arbeit die reine Hölle sein muss. Aber stimmt

dies? Wäre ein Leben in Luxus und Müßiggang, in dem jederzeit alle Wünsche erfüllt werden, nicht das Paradies? Oder wäre das Schlaraffenland, wo einem die gebratenen Tauben in den Mund fliegen, eher ein Albtraum als ein Traum? Die Arbeitswelt befindet sich momentan in einem fundamentalen Strukturwandel – aber nicht hin zum Schlaraffenland!

In der bisherigen Arbeitswelt dominierte der Typus des Arbeitnehmers, der dazu ausgebildet war, seine Fähigkeiten gegen Lohn an einen Betrieb zu verkaufen und Anweisungen zu erhalten. Momentan kommt es nahezu zu einer Umkehrung. Jetzt lautet das Motto: Steuerung reduzieren, Freiräume schaffen, Selbstorganisation fordern. Es geht darum, durch höhere Flexibilität und Mobilität eine neue Leistungsqualität der Mitarbeiter zu erreichen.

Der eher passive Arbeitnehmer wird zum Arbeitskraftunternehmer. Er ist ökonomisch gesehen eine Art „Unternehmer seiner selbst“. Wer wartet, bis seine Qualifikation veraltet ist und auf detaillierte Vorgaben für seine Arbeit hofft, hat schon verloren. Er gilt als unflexibel und nicht mobil. Dies führt aber auch dazu, dass immer mehr Männer und Frauen ihre Selbstverwirklichung, ihr soziales Umfeld, ihre Sinnerfüllung in der Arbeit suchen und finden.

In dem Buch „Life becomes Home and Home becomes Work“ beschreibt Louise Jackson, eine Anwältin in den 30ern und Mutter von drei Kindern, diesen Effekt drastisch: „Arbeit ist viel zivilisierter als das Zuhause. Zuhause, das ist, wo die Kinder wie die Verrückten herumschreien und sich wie Vandalen auführen und man jede Sekunde kämpfen muss. Im Betrieb sind die Leute höflich und vernünftig. Man kann Dinge erledigen und vorwärts bringen. Man kann kontrollieren und lenken...“

Liebe Frau Hofmann, Sie sind alleingeschäftsführende Gesellschafterin der I.K. Hofmann GmbH mit 51 Niederlassungen in ganz Europa und zirka 4000 Mitarbeitern. Sie leiten eine Zeitarbeitsfirma, neudeutsch „Personalleasing“, und wurden 2002 als „Unternehmerin des Jahres“ ausgezeichnet. Warum kann denn in der Arbeitswelt nicht einfach alles so bleiben, wie es ist? Müssen wir mobiler, beweglicher werden, um zu lernen, wie wir morgen werden arbeiten müssen? Wir sind gespannt darauf, wie Sie diesen Aspekt der Mobilitätsdiskussion beleuchten werden.

Dr. Ulf Merbold

Meine Damen und Herren, der deutsche Kosmonaut Ulf Merbold hat einmal sinngemäß gesagt: „Wenn man erlebt, dass man die Erde in nur 90 Minuten umreisen kann, dann spürt man, wie eng wir

zusammengehören, wie sorgsam wir mit ihr umgehen müssen.“ Willkommen bei den Benediktbeurer Gesprächen, Herr Dr. Merbold.

Am 30. März dieses Jahres habe ich im „Handelsblatt“ folgende Meldung gelesen: „Als dritter Tourist im Weltall will der 58-jährige US-Geschäftsmann Gregory Olsen nächstes Jahr private Forschungen betreiben. Bei dem für April 2005 anberaumten Aufenthalt auf der Internationalen Raumstation ISS wolle er in der Schwerelosigkeit Kristalle züchten und die Erkenntnisse für sein Unternehmen nutzen.“

Wenn sich diese Entwicklung konsequent fortsetzte, würde mir doch etwas bange, welche hohen Mobilitätsanforderungen auf uns zukommen könnten. In diesem Zusammenhang ist vielleicht auch von Interesse, dass genau heute vor drei Jahren der erste Weltraumtourist aller Zeiten, der US-amerikanische Multimillionär Dennis Tito, von seinem acht Tage dauernden Ausflug ins All glückstrahlend zurückkam. Er hat sich die Reise 20 Millionen US-Dollar kosten lassen. Nach den Sternen zu greifen, zu anderen Planeten zu fliegen: das ist ein uralter Traum der Menschheit, mit dessen Verwirklichung bereits begonnen wurde.

Wir haben erlebt, wie der erste Sputnik ins All flog, wie der erste Mensch den Mond betrat. Als erste Generation der Menschheit können wir unseren blauen Planeten von außen betrachten. Und nun werden wir erleben, wie eine komfortable, internationale Raumstation im Weltall installiert wird. Vielleicht fragen unsere Enkelkinder im Jahr 2050 ganz selbstverständlich: Wollen wir am Wochenende zur Raumstation fliegen – oder gehen wir in den Zoo? Noch liegt dieses Ziel in ferner Zukunft – aber unwahrscheinlich ist es nicht.

Meine Damen und Herren, Dr. Ulf Merbold war bei drei Flügen im Weltraum: zweimal mit dem Raumlabor Spacelab der NASA und bei einer Mission auf der russischen Raumstation MIR. Insgesamt verbrachte er rund fünfzig Tage mit einer Geschwindigkeit von 28000 Stundenkilometern im All. Über 35 Millionen Kilometer hat er bei seinen Flügen zurückgelegt. Herr Merbold, ich darf Sie ein zweites Mal zitieren. Sie führten einmal aus: Wir sollten zur Erhaltung des Lebens sorgsam mit der Erde und ihrem Ökosystem umgehen, wir haben nur diesen einen Planeten und kein Mensch kann ihn einfach verlassen. Eine kleine Anmerkung am Rande: Der US-amerikanische Schriftsteller Henry David Thoreau, der von 1817 bis 1862 lebte, schrieb: „Gott sei Dank, dass die Menschen noch nicht fliegen können und den Himmel ebenso verschmutzen wie die Erde.“

Lieber Herr Merbold, es ist für uns von großem Interesse zu erfahren, ob und wenn ja wie sich unser Denken ändern sollte beziehungsweise wie mobil wir für die Herausforderungen der Zukunft sein müssen. Nochmals ein herzliches Willkommen in Benediktbeuern

Automobil

„Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“ Dieser Satz stammt von Wilhelm II. (1859–1941), deutscher Kaiser. Ein schönes Beispiel dafür, wie notwendig es ist, dass das Denken die Richtung wechselt. Denn dem Auto geht es mittlerweile wie einem Dinosaurier in der Endzeit der Riesenechsen. Man spürt, dass es so nicht weitergehen kann, dass der Raum zum Überleben immer enger wird. Und wie das mit den Dinosauriern endete, weiß jedes Kind.

Aber der Vergleich Pferd–Auto ist nach wie vor aktuell. Vor hundert Jahren drohte London im Pferdedreck zu versinken. Tausend Tonnen Pferdemist am Tag machten den Städtern das Leben schwer. Dann kam das Automobil und das Problem schien gelöst. Schon bald waren die Straßen aber wieder voll, diesmal mit blechernen Karossen. Experten haben herausgefunden, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit des Verkehrs in London heute die gleiche ist, wie vor hundert Jahren: zehn Meilen in der Stunde.

Gründe hierzu gibt es viele: Wegen seiner Multifunktionalität – das Auto bietet Tempo, Erreichbarkeit beliebiger Ziele, Flexibilität, Transportkapazität – ist es das ideale Alltagsvehikel einer mobilen Gesellschaft. Für das Autofahren gibt es zudem viele gute Gründe: das Auto ermöglicht den Umzug in die Peripherie, in die Natur, ohne Abkoppelung von der Stadt mit ihren Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten sowie ihren kulturellen und sozialen Angeboten. Oft wird der Umzug in die Peripherie auch mit den Bedürfnissen von Kindern begründet: Man glaubt es ihnen schuldig zu sein, dass sie in gesunder Umgebung und ungefährdet vom innerstädtischen Verkehr aufwachsen können. Das Auto ermöglicht ein Nachhausekommen nach der Arbeit ohne Verzicht auf den Feierabend.

Es geht darum, Haushalt, Kinderbetreuung und Arbeit auf halbwegs zumutbare Weise unter einen Hut zu bringen. Es geht um den Anspruch, Freunde und Verwandte zu besuchen und um das deutsche Menschenrecht, mit Sack und Pack in den Urlaub zu fahren. Wenn die Menschen nicht unter das erreichte historisch hohe Niveau der Mobilität zurückfallen wollen, wird das Auto eher noch an Bedeutung gewinnen.

Dies bedeutet, dass wir sehr wohl darüber nachdenken sollten, wie das Auto der Zukunft zu konstruieren ist. Man stelle sich vor, die Autoindustrie hätte sich in demselben Zeitraum im gleichen Umfang weiterentwickelt wie die Elektronik: Dann gäbe es jetzt einen Mittelklassewagen für etwa 5 Euro mit einem Benzinverbrauch von einem Liter auf eine Million Kilometer. Da dies nicht der Fall ist, besteht noch großer Bedarf an innovativen Automobilen. Bill Gates sagte einmal: „Die größte Gefahr für unser Geschäft ist, dass ein Tüftler irgendetwas erfindet, was die Regeln unserer Branche vollkommen verändert, genauso wie Michael Dell und ich es getan haben.“

Gerhard Heilmaier

Gerhard Heilmaier sitzt einer solchen Gruppe von Tüftlern vor. Er ist Vorstand der Loremo AG und arbeitet mit Menschen zusammen, die bereit sind, Neues und Ungewöhnliches auszuprobieren. Der Glaube an ihr Projekt treibt sie an. Gemeinsam mit den Maschinenbauingenieuren Uli Sommer und Stefan Ruetz gründete Gerhard Heilmaier die Firma Loremo Automotive AG. Der Loremo soll das preisgünstigste und zugleich umweltfreundlichste Fahrzeug auf dem Automobilmarkt werden.

Herr Heilmaier deckt demnach zwei wichtige Aspekte unseres Mobilitätsverständnisses ab: Innovative Mobilität in den Köpfen, damit das Denken die Richtung ändern kann, sowie den Aspekt Mobilität und Verkehr. Herr Heilmaier, vielen Dank für Ihre Teilnahme an den Benediktbeurer Gesprächen 2004.

Meine Damen und Herren, von einem ehemaligen bayerischen Umweltminister stammt der Satz: „Wir leben in einer Zeit, in der einem das Wort im Munde veraltet.“

Mehr Tempo auf den Märkten, Globalisierung des Wettbewerbs, Wertewandel bei den Menschen, ständig sich ändernde Rahmenbedingungen bedeuten: Wer nicht das Nachsehen haben will, muss mobil sein, muss die Fähigkeit haben, sich zu ändern – und das schneller und radikaler als früher. Denn was hat heute noch über zehn, zwanzig oder sogar dreißig Jahre Bestand? Welche Karriere endet heute noch im selben Unternehmen?

Bevor wir in die Benediktbeurer Gespräche 2004 einsteigen, lassen Sie mich noch allen Verantwortlichen und Mitarbeitern des Zentrums für Umwelt und Kultur danken für die wieder so tatkräftige Unterstützung bei den Benediktbeurer Gesprächen der Allianz Umweltstiftung.