

Zur Philosophie des Verkehrs

Von Regierungsdirektor Dr. Theodor Krebs, Wiesbaden

Zwei beherrschende Probleme der hellenistisch-römischen Philosophie sind die menschliche Willensfreiheit und die Güte und Vollkommenheit der Welt. In der stoischen Lehre wird der Vernunft die vernunftwidrige Sinnlichkeit gegenübergestellt.

Solange die Daseinsformen weithin gleichartig und unkompliziert sind, kann sich die Philosophie unmittelbar mit der gesamten Welt der Erscheinungen auseinandersetzen. Technik und Wirtschaft des Primitiven beeinflussen und differenzieren die seelische Haltung nicht so stark, daß es einer spezifischen Untersuchung der Kausalität technischer Kraftfelder und der Wirkung ihrer Phänomene bedürfte.

Das ändert sich mit der seit dem 19. Jahrhundert beginnenden Technisierung. Die abstrakte Philosophie war ihr gegenüber hilflos, sie wurde „weltfremd“, Wirtschaft und Technik aber unterschätzten die Folgen einer Entwicklung, in der die Auseinandersetzung mit der Welt des rein Geistigen und des Ethos schon rein zeitlich immer mehr zu kurz kommen mußte, weil das ganze Dasein zunehmend unter technisch bedingte Einflüsse geriet.

Unter ihnen stehen die durch die Mechanisierung des Verkehrs entstandenen materiellen Einflüsse an wesentlicher Stelle. Denn in dem Maße, in dem Erscheinungen der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung auf die Lebensgestaltung des Menschen Einfluß gewinnen, wachsen sie aus der Sphäre der bloßen Hilfsmittel heraus, und es entsteht die Frage, ob wir noch Lenker oder Gelenkte dieser Entwicklung sind.

Meist haben technische Errungenschaften eine Erleichterung für den Menschen und Vorteile für die Menschheit bedeutet, wenn das Mittel der Technik vernünftig gemeistert wird.

In Gesprächen, Tagungen und Abhandlungen über das Verhältnis von Mensch und Technik hat man oft in gedankenloser Verallgemeinerung einzelne durch Mißbrauch technischer Errungenschaften verursachte Schäden der Technik schlechthin zur Last gelegt.

So falsch dies ist, so notwendig erscheint es, von Zeit zu Zeit die mit der Freiheit der Nutzung technischer Kräfte verbundenen möglichen Wirkungen zu untersuchen und zu prüfen, ob diese Kräfte uns zum Besten dienen.

So kann auch die Verkehrswissenschaft sich nicht damit begnügen, in der Verkehrsentwicklung lediglich die wirtschaftlichen und technischen Phänomene der Mittel des Verkehrs zu sehen. Sie muß, worauf Pirath in seinen Grundlagen der Verkehrswirtschaft 1949 nachdrücklich hingewiesen hat, das Irrationale in ihre Betrachtungen einbeziehen.

Mit solcher Ausweitung der Schau und der Verdeutlichung, wie nötig es ist, wichtige Lebensfragen nicht nur aus einem Blickwinkel und von einer Disziplin aus zu untersuchen, kann auch die Verkehrswissenschaft ein Beispiel für die

Universitas jeder Forschung und die Bedeutung des Denkens in größeren Zusammenhängen werden.

Mit Windelband wollen wir unter Philosophie im heutigen Sprachgebrauch die wissenschaftliche Behandlung der allgemeinen Fragen von Welterkenntnis und Lebensansicht verstehen. Wir folgen ihm, wenn wir die schon von den Sophisten und Sokrates angebahnte praktische Bedeutung der Philosophie in einer Lebenskunst auf wissenschaftlicher Grundlage sehen und als ihren wesentlichen Zweck „die Belehrung für die richtige Lebensführung“. Auf dieser Grundlage bedeutet Philosophie des Verkehrs das Forschen nach der Gesamtheit seiner Einflüsse und dem Gesetz seiner Wirkungen.

Damit ergibt sich die Frage, welche Elemente und Teilgebiete der allgemeinen Philosophie in ihren speziellen Beziehungen zu den Problemen des Verkehrs einer Untersuchung wert sind.

Dürfen wir von einer Logik des Verkehrs, einer Verkehrsethik, einer Verkehrsästhetik, einer Verkehrspsychologie und nicht zuletzt einer Verkehrspädagogik sprechen?

Wenn Logik die Lehre von dem richtigen Denken, der methodischen Ordnung ist, so zeigt das heute viel gebrauchte Wort von dem Verkehrschaos, wie notwendig dieser Bereich der menschlichen Beziehungen einer methodologischen, von wirtschaftlichen Sonderinteressen und politischen Einflüssen unabhängigen Untersuchung bedarf.

Verkehrspädagogik mag als ein Weg der Erziehung zu einer Verkehrsethik betrachtet werden, ohne daß deren Bereich mit dem von der Seite der praktischen Erziehung her Erreichbaren erschöpft wäre.

Verkehrsästhetik umfaßt einen weiten Bezirk von der Formgebung der Verkehrsmittel und ihrer Ausstattung bis zu Fragen des Naturschutzes und der Gestaltung der Verkehrswege und ihrer Umgebung.

Verkehrspsychologie als Teilgebiet der Wissenschaft von den Gesetzen des geistigen Lebens wird ihr Feld in den Bereichen der allgemeinen Massen- und Völkerpsychologie¹⁾ und der individuellen Erlebniswelt zu suchen haben. Indem sie zur Frage der Abhängigkeit psychischer Funktionen von körperlich konstitutiven Merkmalen oder von äußeren Einwirkungen Stellung nimmt, ergeben sich Querverbindungen zur Physiologie, zur Neurologie und u. U. Postulate auf Gebieten medizinischer und psychotherapeutischer Untersuchung und der Hygiene.

Beginnen wir mit den allgemeinsten Fragestellungen der Philosophie, so sehen wir, daß die Antwort auf die Frage nach Sinn und Zweck des Verkehrs einfach erscheinen könnte, wenn man sich damit begnügen wollte, beides in der Befriedigung wirtschaftlicher und kultureller Bedürfnisse erfüllt zu sehen.

Aber schon in dieser Beschränkung wird die Relativität sichtbar. Weder die wirtschaftlichen, noch die kulturellen Bedürfnisse sind welteinheitliche oder auch nur volkseinheitliche, ja nicht einmal zeiteinheitliche Begriffe. Sie sind abhängig von dem Lebensstandard der Völker, sie sind unterschiedlich nach den Sehnsüchten und Begierden des einzelnen und wandelbar nach den Lebensaltern. Aristoteles sagte: „Die zweckmäßige Eigenbewegung geht aus dem Begehren her-

¹⁾ Le Bon: Psychologie der Masse; Hagemann: Mythos der Masse; Levy-Bruhl: Psychologie des Primitiven; Wundt: Völkerpsychologie.

vor, das in der Form des Erstrebens aus den Gefühlen von Lust und Unlust entspringt.“ Der Trieb in die Ferne, nach dem Erleben fremder Landschaften und Erdteile, die Unrast, die Lust am Wechsel der Umgebung sind im kleinen Kind nicht entwickelt, sie entfalten sich mit zunehmender Reife und werden wieder geringer im hohen Alter. Sie sind bei dem Städter und in hochentwickelter Zivilisation meist stärker vorhanden, als bei dem enger mit der Scholle verbundenen Menschen. Sie sind auch eine Funktion der Temperamente. Der Sanguiniker wird meist mehr Lust am Reisen haben, als der Phlegmatiker. Der Stubengelehrte, der besinnliche Bastler, der Typus des Spitzweg'schen Kaktusfreundes wird weniger reiselustig sein, als der Geograph, der Mineraloge, der Botaniker und Zoologe, der Spießer weniger als der Sportler, der von schwerer körperlicher Berufsarbeit im Freien Ermüdete weniger als derjenige, der nach mechanischer oder geistiger Arbeit in geschlossenen Räumen einen Ausgleich sucht.

Aber auch die Ansprüche, die der einzelne als Konsument an die Güter der Welt stellt, sind verschieden. Dem Bauern genügen meist die Erzeugnisse seines Feldes, seines Gartens, seiner Tierzucht und evtl. seiner Jagd zur Ernährung. Er hat weniger Verlangen nach Seefischen, er hat bis vor nicht zu langer Zeit Südfrüchte, wenn man von Orange oder Zitrone absieht, kaum gekannt. Noch heute sind Ananas, Datteln, Feigen, Kokosnüsse, Erdnüsse, Oliven nur von einem kleineren Teil der Bevölkerung gefragte Genüsse. Sie haben auch in den Städten des gemäßigten Klimas nur einen begrenzten Abnehmerkreis. Die Verwertung der Colanuß, vor allem Coca-Cola, war bis vor einigen Jahren in Europa wenig bekannt, jedenfalls nicht als Massengetränk.

Wo der Mensch noch nach dem alten Grundsatz seßhafter, sparsamer Vorfäter lebt: Ernähre dich unter deinen Einkommensverhältnissen, kleide dich nach deinen Einkommensverhältnissen und wohne über deine Verhältnisse, hat der Güterverkehr pro Kopf der Bevölkerung weniger zu Konsumgütern über weite Entfernungen, haben die Personenverkehrsmittel weniger Menschen außerhalb beruflich zu befördern als dort, wo etwa gut essen und trinken und „zeitgemäßes“ Miterleben dessen, „wovon man spricht“, bei der Mehrheit der Bevölkerung im Mittelpunkt des Lebensgenießens stehen.

So bestimmt die Fähigkeit der Selektion das Maß, das Volumen und die Qualität der Bedürfnisse. Diese Fähigkeit einer Selektion im Sinne der Weisen wird aber auch dort, wo Vernunft und Verstand sie zu fördern vermöchten, zum Teil gehemmt durch die Versuchung, die das Angebot zahlloser nicht lebensnotwendiger, aber als angenehm empfundenen und schließlich im Gebrauch zur Gewohnheit oder gar zur Sucht werdender Güter und Leistungen erzeugt. (Kaffee, Zigaretten, Coca-Cola, Kino, Massenveranstaltungen sportlicher oder als „Sport“ bezeichnete Art.)

In jeder neuen Phase der Verkehrstechnik erweitert sich der Raum ähnlichen Lebensstils, verändert und vergrößert sich die Gruppe der Menschen, die gleichartiges Verlangen nach immer mannigfaltiger werdenden Verbrauchs- und Gebrauchsgütern verbindet. Von der Kartoffel bis zum Kaviar, von dem selbstgestrickten Strumpf aus selbstgesponnener Wolle bis zum Nylon, vom Keller bis zum Kühlschrank, von der Blockflöte bis zum Radio und Fernsehen, vom Stampfer bis zum Starmix, vom Fahrrad bis zur Kompressormaschine wandeln sich Süchte und Verlangen des Verbrauchers in dem Maße, in dem der Verkehr ihm Güter, von denen er früher nichts wußte, nach denen er nicht fragte, nahebringt und mit den Mitteln des Nachrichtenwesens für sie wirbt.

Indem der Verkehr Vergleichsmöglichkeiten schafft, erweckt er Wünsche in den Menschen nach Dingen, die sie im Besitze anderer sehen, deren Lebensführung sie nachzuahmen streben.

Aber auch die Frage der Stellung des Menschen zum Verkehrsmittel selbst ist nicht nur eine solche der Wirtschaft und der Technik. Sie führt in die Bezirke der körperlichen und der seelischen Hygiene.

Wie nutzt der Mensch seine Zeit?

Bedeutet eine durch Verkehrsmittel gewonnene Zeitersparnis gleichzeitig eine hygienisch positiv bewertbare Schonung oder Förderung körperlicher und geistiger Kräfte oder sind damit auch irgendwelche für die Körperfunktionen oder die seelische Verfassung schädliche Einwirkungen verbunden? Wird dem Menschen die Technik der Verkehrsmittel zur Quelle des Erlebens, zur Steigerung der Aufnahmefähigkeit, zur Erholung, oder bewirkt sie eine nicht zu bewältigende Fülle von Eindrücken? Zerstört sie, führt sie zu einer Spaltung des Empfangenden? Ist Zeitgewinn durch Verkehr in jedem Fall wirklich Gewinn an Zeit als Lebensspanne, oder Verlust an Konzentrationsfähigkeit, an körperlich zuträglicher und nach Maßgabe der Umstände möglicher Eigenbewegung in frischer Luft, an seelisch ausgleichender Kontemplation? Dient Verkehr der Entfaltung des produktiven, des aufgeschlossenen Menschen, der Eindrücke umzusetzen und schöpferisch zu verwerten vermag? Tötet die Vielfalt der Eindrücke des Schnellverkehrs die Rezeptionsfähigkeit, beeinflusst er den einem Menschen bestimmten Alters und bestimmter Konstitution gemäßen und für ihn gesunden Lebensrhythmus, trägt der Verkehr zur Vermassung bei oder erzeugt er geradezu den Massemenschen, zerstört er die Individualität?

In dieser Zuspitzung wird erkennbar, daß sich die Frage, „wie wirken sich Verkehrserleichterungen, Verkehrsbeschleunigungen, Verkehrsverbilligungen und Verkehrswerbung aus“, nicht eindeutig für jeden Menschen gleichartig beantworten läßt.

Wir sehen, daß der Verkehr durch die Erleichterung der Ortsveränderung, durch die Verbilligung des Angebots ferner Güter, durch Verminderung der Transportkosten, durch Vereinfachung der Verpackungen oder der Transportgefäßsysteme dem Menschen in immer zunehmender Vielfalt die Möglichkeit gibt, unter vielem, was sich ihm bietet, auszuwählen.

Die Anforderungen an die kritische Selektionsfähigkeit wachsen mit diesen Möglichkeiten. Sie umschließen auch das Vermögen, unter vielen Varianten der Zeitnutzung die besten, die gesündesten, die vernünftigsten zu wählen, sich für oder gegen häufige Ortsveränderungen, für schnellste oder langsamere Verkehrsmittel, für Zeit sparendes oder beschauliches Reisen zu entscheiden.

Darüber hinaus wird die gesamte Lebensgestaltung bestimmt von der Fähigkeit bei der Auswahl der sich in unbegrenzter Fülle anbietenden Verbrauchs-, Verbrauchs- und Genußgüter und Leistungen Herr und nicht Sklave der Dinge zu sein. Hier zeigt also der Verkehr seinen Januskopf, indem er nicht nur die Möglichkeiten vervielfältigt, das Gute, das Zweckmäßige, das Lebensfördernde zu wählen, sondern indem er ebenso als Versucher zur Fehlwahl in Erscheinung tritt, zur Zersplitterung, zur Unrast, zu übermäßigem Konsum, zur Schnelligkeit nicht nur als Mittel zu opportunem Zweck, sondern als Reizmittel schlechthin. Heben wir so die Frage nach Sinn und Zweck des Verkehrs aus der volkswirtschaftlichen Ebene heraus, in der sich Maß und Art vorwiegend nach dem Umfang

von Angebot und Nachfrage bestimmen und rechtfertigen lassen, geben wir einer kritischen Betrachtung im Sinne der praktischen Philosophie Raum, so fragen wir nicht nur nach der rein geldlichen Rentabilität einer bestimmten Verkehrsbedienungsart — etwa verglichen mit anderen Möglichkeiten —, sondern wir fragen, ob der mit dem Verkehr bewirkte Effekt mit einer „Lebenskunst auf wissenschaftlicher Grundlage“ im Sinne von Windelband oder mit den Forderungen eines „Weges zur rechten Lebensführung“ im Sinne von Bertrand Russell übereinstimmt. Das mögen einige Beispiele zeigen:

Herr Müller ist bis zu seinem 40. Lebensjahr täglich zu Fuß zu seiner Arbeitsstelle gegangen; bei geteilter Arbeitszeit war er viermal eine halbe Stunde unterwegs. Die Bewegung in frischer Luft bekam ihm bei seiner „sitzenden Lebensweise“ gut. Dann schaffte er sich ein Fahrrad an. Mit 10 Minuten Hinfahrt und 15 Minuten Rückfahrt — etwas Steigung — hatte er eine Stunde Zeit gewonnen. Die Differenz gegenüber der reinen Fahrzeit von 10 Minuten wird für die technisch bedingten Aufenthalte — Holen des Fahrrads aus dem Ständer, Luftaufpumpen usw. — verbraucht. Der Zeitgewinn von einer Stunde verteilt sich auf etwas längeres Schlafen am Morgen, Ausdehnen des Mittagsschlafs und etwas Arbeiten im Garten am Abend. Als eine Omnibuslinie seinen Stadtteil mit der Arbeitsstelle verbindet, geht Müller zur Monatskarte über. Denn das Bergauffahren mit dem Rad auf dem Heimweg hat sein Herz etwas angestrengt. Er glaubt auch noch einmal Zeit zu „gewinnen“. Das ist freilich eine kleine Selbsttäuschung; die reine Fahrzeit ist zwar 7½ Minuten, aber die Wege von und zu den Haltestellen kommen mit je 2—3 Minuten hinzu und die üblichen kleinen Ungenauigkeiten im starren Fahrplan zwingen dazu, durchschnittlich 2 Minuten vor der Abfahrt an der Haltestelle zu sein, zuweilen versäumt man auch den Wagen. Müller klagt über zunehmende Erkältungskrankheiten (steht in seiner Krankengeschichte). Er steht oft bei Regen an einer zugigen Straßenecke, wartet auf den verspäteten Omnibus und steht dann auf überfüllter Plattform zwischen hustenden und nießenden Menschen. So freut er sich, als ihm mit 50 Jahren der Chef anbietet, ihn als ältesten Prokuristen mit dem Wagen abholen und nach Hause bringen zu lassen. Die Erkältungskrankheiten gehen zurück, der Bauch nimmt zu. Mit 54 Jahren ist Müller arriviert. Er hat eine Gehaltsstufe erreicht, von der ab weitere Erhöhungen das Finanzamt mehr interessieren als ihn und die Firma. Diese will aber seine Verdienste würdigen. Er selbst wünscht sich einen Wagen, den er von der Nettogehaltserhöhung nicht halten könnte. So wird ein weiterer Firmenwagen angeschafft, selbstverständlich für Geschäftszwecke. Müller fährt den Wagen und verbindet Geschäftsreisen mit „Erholung“. Man berechnet ihm eine Pauschale für private Kilometer (1000 km im Jahr zu 15 Pf.), die Frau Müller ausgenutzt sehen möchte. Nun ist man keinen Sonntag mehr zu Hause. Man fährt an den Rhein, in den Schwarzwald, die Eifel, das fränkische Barock, die Mosel, den Bodensee — überall sitzen Kunden der Firma, die man auch besuchen kann —. Man fährt 200, 300, 500 km übers Wochenende und der Bauch nimmt zu, und keine Stunde der Selbstbesinnung, der Möglichkeit erzieherischer Einwirkung auf die Kinder — es sei denn vielleicht in Geographie — und der eigenen geistigen Fortbildung bleibt übrig.

Aber auch in dem Leben des Herrn Schulze hat der Verkehr einen entscheidenden Wandel vollzogen. Früher reiste er mit Frau und zwei Kindern alljährlich zwei bis drei Wochen an die See oder ins Gebirge, badete oder wanderte und gab sich einem dolce far niente, einem nervenentspannenden Nichtstun hin. Seit die Programme der Omnibusgesellschaften in alle Welt locken, findet Familie Schulze,

daß es kaum kostspieliger sei, wenn man sechs bis acht Wochenendfahrten und eine Frankreich—Italien—Oesterreich—Schweiz-Rundfahrt von fünf bis sechs Tagen mache. So werden viele Kilometer und Stunden in Omnibussen zugebracht, die Eindrücke überstürzen sich, sie lassen sich von dem übermüdeten Gehirn nicht mehr verarbeiten, von einer Ausspannung, einer kontemplativen Ruhe oder gar einer Erholung ist nicht mehr die Rede, ja es zeigen sich depressive Erscheinungen, Minderwertigkeitskomplexe. Frau Schulze vermutet vorzeitige Alterserscheinungen, weil sie sich nicht mehr an alles erinnern kann und das Gesehene durcheinander wirft. Damit soll nichts gegen die reizvollen Möglichkeiten gesagt werden, die ein verständig dosierter Omnibusreiseverkehr vermitteln kann. Wenn hier die Frage gestellt wird, ob Zeitgewinn durch Verkehr unbedingt Gewinn an Zeit als Lebensspanne sei, so sieht man, daß nicht der Verkehr an sich, sondern die Art, wie der einzelne seine Möglichkeiten nutzt, ob er sie beherrscht oder sich von ihnen treiben läßt, entscheidend für sein subjektives Wohlbefinden und objektiv für den Wert seiner Lebensgestaltung sind. Nicht der Kraftwagen ist schuld daran, wenn ein Mensch die Möglichkeiten, die er ihm bietet, nicht sinnvoll nutzt.

Man sieht, daß die Frage nach dem rechten Sinn der Philosophie des Verkehrs katexochen schon diejenige nach der Logik des Verkehrs zum Teil einschließt. Denn wer richtig denken gelernt hat, wird nicht erst der Belehrung durch die schlechte Erfahrung bedürfen. Zum Bereich der Logik des Verkehrs gehört aber nicht nur das Verhalten des einzelnen in seinen täglichen und seinen Reisegewohnheiten und damit auch sein Verhalten gegenüber den Gefahren des Verkehrs. Es gehört dazu auch die Lehre von einer vernunftgemäßen Teilung der Verkehrsaufgaben unter die verschiedenen Verkehrsträger und -mittel und von den Möglichkeiten und dem Wert der Vermeidung von Verkehr. Den rechten Impuls zu vernunftgemäßem Verhalten und Denken wird eine solche Logik von dem sittlichen Verantwortungsbereich her empfangen, also aus der Verkehrsethik. Sie ist gewissermaßen das Laienbrevier des guten Tons in allen Verkehrslagen. Sie sollte das Verhalten des einzelnen im Verkehr ebenso bestimmen, wie das Verhalten derer, die Verkehr anbieten, und sie muß zugleich Maß und Richtschnur allen Verkehrsrechts sein.

Ein Mittel, das Recht und die Ethik des Verkehrs praktisch zu realisieren, sollte dabei eine von beiden getragene Verkehrspädagogik sein.

Wie allem Wahren und Guten, dem Ethik und Recht dienen wollen, als Drittes das Schöne beigelegt zu werden pflegt, so bietet sich auch im Wirkungsbereich des Verkehrs der Aesthetik ein dankbares Feld. Wenn schon früher der Naturschutz sich der Schonung des Landschaftsbildes besonders markanter Verkehrswege, wie etwa des Rheins annahm, so hat die Mitwirkung von Landschaftsgestaltern bei der Trassierung und Anpflanzung der Reichsautobahnen gezeigt, welche Möglichkeiten hier, wie überhaupt beim Straßen-, Brücken- und Eisenbahnbau bestehen. Dabei werden der Aesthetik des Verkehrs zuweilen Zugeständnisse zu Lasten der technisch optimalen Lösung gemacht werden müssen. Anders bei dem Verkehrsmittel selbst; hier pflegt die technisch vollendete Form, etwa der Stromlinienlokomotive, des windschnittigen Triebwagens oder Kraftfahrzeugs auch die ästhetisch befriedigendste Lösung zu sein. Daß die Aesthetik der inneren Umgebung des Verkehrsmittels für seine Anziehungs- und Werbekraft im Verhältnis zu konkurrierenden Ausstattungen gleichartiger oder anderer Verkehrsmittel von erheblicher Bedeutung ist, haben Eisenbahnen

und Schifffahrtsgesellschaften, Luftverkehrsunternehmen und Kraftfahrzeugfabriken längst erkannt. Es liegt durchaus im Bereich des Möglichen, daß in zunehmendem Maße die Aesthetik (die Schönheit und Bequemlichkeit) des Reisens gegenüber der absoluten Geschwindigkeit an Werbekraft gewinnen wird. Schon heute genießen unter gewissen Voraussetzungen in USA, aber auch in Deutschland und anderen Ländern komfortable Fernschnellzüge und Schiffe den Vorzug vor Flugzeug und Auto. — Und hier berühren sich nun bereits Verkehrsästhetik und Verkehrspsychologie. Wir sehen ihr unmittelbares Wirkungsfeld in der Bewertung der vom Verkehr ausgehenden Kräfte und Einflüsse für die individuelle Erlebniswelt und für ihr Verhältnis zu massenpsychologischen Phänomenen.

Müller-Freienfels spricht von sieben Urgesten des Trieblebens. Aus diesen Urtrieben werden zahlreiche Verhaltensweisen abgeleitet. Unter ihnen interessieren hier nur: Der Fluchtinstinkt und der Trieb nach Lebenserweiterung und Steigerung, die Freude an der Bewegung, am sportlichen Wettstreit und das Handeln aus Gewohnheit.

Hier sehen wir Triebkräfte, die im Bereich der individuellen Erlebniswelt verkehrsfördernden oder hemmenden Einfluß haben.

Anders geartet sind die Kräfte, die unter dem massenpsychologischen Aspekt Verkehr auslösen und die umgekehrt durch Verkehr entwickelt werden, sogenannte flüssige Sozialgebilde, Gemeinschaften, die sich zu einem bestimmten Zweck bilden, etwa um einer Fußballmannschaft durch ihren aufmunternden Beifall zum Sieg zu verhelfen oder um gemeinsame Reisen zu unternehmen, wie etwa mit Sambazügen, Volkshochschulfahrten, Pilgerfahrten, Fahrten zu Großtagungen oder Festen, wie dem Münchener Oktoberfest. Sie sind massenpsychologisch bedingt.

Der Katalysator, der solche Massen sich bilden läßt, ist der Verkehr. Er ermöglicht die Entwicklung besonderer Formen der Erholung en masse oder dessen, was für Erholung gehalten wurde (KdF-Fahrten). Aber auch die Schmetterlingsfahrten der Bundesbahn, die die Synthese zwischen der Verbilligung durch Massenförderung und der Erholung durch individuelle Freizeit am Zielort glücklich gefunden haben, leben von der massenpsychologischen Wirkung der Gemeinsamkeit des Ziels und des Abzeichens.

Der Personenverkehr ist das Mittel, das die Entstehung neuer Gruppierungen und zeitlicher oder dauernder Zusammenschlüsse ermöglicht. Eine ähnliche Wirkung hat der Nachrichtenverkehr, dessen besonderer Reiz in der Neuwertigkeit liegt, wie ihn Rundfunk und Fernsehen vermitteln. Berichterstattung, Reportage und Werbung und hier insbesondere die Fremdenverkehrswerbung, die sich dieser Mittel bedient, gehören hierher.

Hagemann sagt im Mythos der Masse:

„Darum sind die Demagogen so lebhaft bemüht, die Menschen auf die Straße zu bringen, um die atomisierten Individuen leichter neuen Gruppierungen zuführen zu können. Die Urteilsfähigkeit des Individuums verschwindet hinter der Primitivität und Emotionalität der Masse.“

Die magnetischen Kräfte, die den einzelnen zur Teilnahme an bestimmten Veranstaltungen verleiten, auch wenn er bei vernünftiger kritischer Ueberlegung gar nicht überzeugt ist, seine Zeit und seine Kräfte in einer solchen Veranstaltung nützlich zu verwenden, erwachsen dabei nicht selten aus einem Minderwertigkeits-

komplex. Der kleine Mann glaubt das seiner Reputation schuldig zu sein; sein Geltungsbedürfnis verlangt es.

Diese Kräfte wären aber gegenüber dem natürlichen Beharrungsvermögen und der Trägheit des Menschen nicht stark genug, wenn nicht die Bequemlichkeit und Schnelligkeit des Verkehrs die hemmenden Einflüsse überwinden würde.

Wilhelm Michel spricht in seinem „Bekenntnis zur Kirche“ davon, daß die Verkehrstechnik zu den Kräften gehöre, „die ihrer unaufhebbaren Natur nach an der ‚Behaustheit‘ des Menschen rütteln“, „an seinen seinsmäßigen Zusammenhängen“ und seinen Lebensbedingungen. „Kraft und Bestimmtheit der alten Lebensgestaltung“ in den Zeitaltern vor der Eisenbahn, „mit denen die Charaktere von Bauten, Dörfern und Menschen durchgebildet“ wurden, seien an jenes andere Tempo gebunden gewesen.

Bewußt wird uns dies erst, seit der moderne Kraftverkehr diese Probleme mitten in die Dörfer und Stadtkerne hineingetragen hat. Es wäre aber falsch, aus den Gefahren einer „Ortlosigkeit“, wie es Wilhelm Michel nennt, auf „Ausweglosigkeit“ zu schließen.

Indem die verkehrspsychologische Analyse der treibenden Kräfte zur Erkenntnis pathologischer Ueberbewertungen oder eines Mißbrauchs von Verkehrsenergien führt, zeigt sie zugleich Wege zu psychotherapeutischer Beeinflussung und zu einer Verkehrshygiene.

So vermag eine richtig verstandene Philosophie des Verkehrs im umfassendsten Sinn zur Erkenntnis und damit zur Ueberwindung der negativen Komponenten einer modernen Verkehrsentwicklung beizutragen. Die positiven, deren segensreiche Einflüsse so offen zu Tage liegen und sich in vielfältigster Bewährung selbst vortragen, bedürfen keiner wissenschaftlichen Fundierung.