

Hochmobile Lebensformen: Last oder Lust?

von Anne Hardy
Auch Wissenschaftler gehören
zur kleinen Gruppe der Vielreisenden

60 Prozent der Flugmeilen, Bahn- oder Auto-Kilometer, die jährlich von Bundesbürgern zurückgelegt werden, entfallen auf eine kleine Gruppe sogenannter »Hochmobiler«. Sie sind Fernpendler, müssen aus beruflichen Gründen viel reisen oder können es sich einfach leisten, überall auf der Welt unterwegs zu sein. Ab circa 40 000 Kilometer im Jahr gehört man zur elitären Gruppe der Hochmobilen. Auch Professoren gehören dazu.

Große repräsentative Befragungen im Verkehrsbereich wie die Erhebung »Mobilität in Deutschland« liefern die Eckdaten zum Verkehrsgeschehen in Deutschland. Etwa alle vier Jahre werden so etwa 60 000 deutsche Haushalte befragt. »Hochmobile sind dabei jedoch in der Regel stark unterrepräsentiert. Sie werden daher auch kaum bei der Verkehrsplanung und Erstellung von Szenarien zukünftiger Entwicklungen im Mobilitätsbereich berücksichtigt«, erklärt Robert Schönduwe, Doktorand in der Arbeitsgruppe

Hochmobile wie der Physiker Henner Büsching legen jährlich etwa 40 000 Kilometer zurück. In der Stadt wählen sie ihre Transportmittel flexibel und fahren auch gern mit dem Fahrrad zur Arbeit.

Mobilitätsforschung von Prof. Martin Lanzendorf. Die Fragebögen der Verkehrsforscher gingen nämlich zu meist von traditionellen Haushaltsformen und Lebensstilen aus; will heißen: von der sesshaften Familie mit Eigenheim und Pkw. Heute peitschen jedoch die Wogen der Globalisierung durch die Biografien hoch spezialisierter und hochmobiler Wissensarbeiter. Ihre Haushalts- und Erwerbsbiografien verlaufen längst nicht mehr nach traditionellem Schema. Multilokale Lebensphasen werden häufiger, beispielsweise, wenn nach dem Kauf des Eigenheims ein beruflich bedingter Ortswechsel notwendig ist. Dadurch werden viele zu Fernpendlern.

Andere Menschen leben zwar über Jahre mit ihrem Partner am selben Ort, zählen aber durch ihren Beruf zu den Hochmobilen. Dieser Typus ist auch unter Wissenschaftlern weitverbreitet, insbesondere, wenn sie in internationalen Kollaborationen arbeiten. Einer von



ihnen ist Henner Büsching, Professor am Institut für Kernphysik. Seine ersten Dienstreisen zum Europäischen Kernforschungszentrum CERN bei Genf unternahm er während seiner Diplomarbeit an der Universität Münster. Seither fliegt er etwa jeden Monat ein Mal zum Experiment. Während längerer Forschungsaufenthalte hatte er dort auch eine zweite Wohnung. Für seine Doktorarbeit war er in den Vereinigten Staaten, am Brookhaven National Laboratory in New York. Auch heute ist er noch ein bis zwei Mal im Jahr in den USA, meistens zu Konferenzen. Seit 2008 ist er außerdem Direktor der Helmholtz-Graduiertenschule HGS-HIRE, die an dem entstehenden Teilchenbeschleuniger FAIR bei Darmstadt angesiedelt ist. Das bringt bis zu fünf Mal im Jahr eine Fahrt nach Berlin mit sich. Hinzu kommen zahlreiche Konferenzen in Deutschland und ganz Europa. Privat macht Büsching gern Urlaub in fernen Ländern. Auf 40 000 Kilometer im Jahr kommt er so locker.

Wenn er in Frankfurt ist, verhält sich der Physiker so, wie Mobilitätsforscher sich den Städter der Zukunft wünschen, nämlich »multimodal«. Das heißt, er wählt seine Fortbewegungsmittel flexibel und der Situation angepasst. So besitzt Büsching zwar ein Auto, aber er wohnt in der Nähe des Campus Riedberg, so dass er den Weg zum Physikalischen Institut mit dem Fahrrad zurücklegt. Wenn er in die Innenstadt möchte, nimmt er die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Auto benötigt er beispielsweise, um zur GSI zu fahren. Das Forschungszentrum liegt in einem schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Vorort von Darmstadt, mitten im Wald. Ist er in anderen Städten unterwegs, nutzt er Mietwagen oder »Call a Bike«, wenn es sich machen lässt auch Bus oder Bahn. »Das ist für mich eine Frage der Abwägung zwischen Zeitaufwand und Kosten. Wenn aus den Fahrplänen und Anschlüssen der öffentlichen Verkehrsmittel abzusehen ist, dass ich abgehetzt zu einem Termin komme, nehme ich notfalls auch mal das Taxi«, sagt er.

Es reicht nicht, die Menschen aus den Autos zu holen

Was Mobilitätsforscher wie Robert Schönduwe aus dem Verhalten von Hochmobilen lernen, ist, dass es für eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität nicht reicht, Menschen aus dem Auto zu holen. In seiner Online-Befragung, in der er die Mobilitätsbiografien von 745 Hochmobilen in den letzten zehn Jahren ermittelte, fand Schönduwe heraus, dass ein Viertel der Befragten kein Auto besitzen. Sie wohnen aber in Städten, die wie Frankfurt mit Autobahnkreuzen, ICE-Anschluss und Flughafen den Zugang zu genau den Transportmitteln erleichtern, die eine hochmobile Lebensform erst ermöglichen. »Einige autolose Hochmobile kommen so im Jahr auf durchschnittlich 50 Bahnfahrten und mehr als 30 Interkontinentalflüge«, fasst Schönduwe zusammen.

Die klassischen Strategien für eine nachhaltige Mobilität – Vermeidung und Verlagerung – sind bei hochmobilen Wissenschaftlern wie Büsching nur schwer zu verwirklichen, weil sie nicht in internationalen Kooperationen arbeiten könnten, wenn sie ihre Kollegen aus ganz Europa, den USA und Japan nicht regelmäßig treffen würden. Und das, obwohl ein Großteil der Treffen ohnehin in virtuellen Räumen stattfindet. Denn die wenigsten Wissenschaftler sind dauernd am



Virtuelle meetings via Skype oder Videokonferenzsysteme sind in der Hochenergiephysik an der Tagesordnung. Reisen und physische Begegnungen mit den Partnern in der Kollaboration bleiben jedoch für eine gute Zusammenarbeit unerlässlich.

Experiment im CERN. Sie analysieren die Daten in ihren heimischen Instituten. Dort werden auch neue Detektoren, Ausleseelektronik und die Programme für die Datenanalyse entwickelt. Es ist ein arbeitsteiliger Prozess, der Schritt für Schritt und im engen Austausch zusammengeführt wird.

Nur mit virtuellen Meetings funktioniert es nicht

Aus Büschings Arbeitsgruppe arbeitet nur ein Post-Doktorand dauerhaft am CERN. Die anderen tauschen sich in täglich mehreren virtuellen Meetings über Skype oder ein Videokonferenzsystem aus. Auch Büsching nimmt an mehreren dieser Besprechungen teil, etwa, wenn in der Kollaboration Ergebnisse verglichen werden. Denn bevor ein Wissenschaftler im Namen aller Beteiligten – und das können einige Hundert sein – Ergebnisse auf einer Konferenz vorträgt oder veröffentlicht, werden sie im engeren Kreis abgestimmt. Bei der Videokonferenz sieht man, wie in einem Seminar, den Sprecher und auch seine Präsentation.

»Diese Form der Zusammenarbeit wäre durch Reisen allein nicht möglich«, erklärt Büsching. »Oder wir würden nicht so schnell vorankommen«, fügt er hinzu. Nicht umsonst entwickelten die ersten Wissenschaftler-Generationen am CERN die Kommunikation über das World Wide Web. Auch heute noch ist die E-Mail für Büsching ein wichtiges Medium, mit dem er Informationen und Dokumente mit Wissenschaftlern weltweit austauscht. Das Internet und virtuelle Kommunikationsformen haben aus seiner Sicht noch einen weiteren Vorteil: Sie ermöglichen es auch Wissenschaftlern aus Schwellenländern, die ein geringes Budget für Reisen haben, sich an teuren Experimenten der Grundlagenforschung zu beteiligen.

Dennoch hat der Physiker in seinem nunmehr 15-jährigen Berufsleben die Erfahrung gemacht, dass virtuelle Kommunikation allein nicht ausreicht – obwohl es bei dem Austausch mit Kollegen weltweit in erster Linie um Arbeitsbeziehungen geht. »Wenn ich jemanden persönlich auf einer Konferenz gesprochen habe oder mit ihm essen war, ist es leichter, ihn später nochmal anzurufen«, weiß er. Deshalb schickt er auch sei-



Arbeitsorte der von Robert Schönduwe im Rahmen seiner Dissertation befragten Hochmobilen mit Wohnsitz in Frankfurt.

ne Mitarbeiter frühzeitig auf Konferenzen, damit sie Hemmschwellen für die Kommunikation überwinden. Denn Forschung in der Hochenergiephysik basiert auf der Zusammenarbeit in Gruppen. Das gilt nicht nur für das heimische Institut, sondern letztlich für die gesamte Kollaboration. Dass ein aus so vielen Ländern bunt zusammengewürfelter Haufen trotz nationaler Interessen und flacher Hierarchien sinnvoll zusammenarbeiten kann, ist nicht zuletzt dem ausgeprägten Sinn für Teamwork zu verdanken.

Belastung oder Freiheit?

Der Mobilitätsforscher Robert Schönduwe hat sich in seiner Befragung auch für das Lebensgefühl von Hochmobilen interessiert. Es scheint sich zwischen zwei Polen zu bewegen: Für die einen ist es eine Belastung, ständig aus dem Koffer zu leben oder sich morgens zu fragen, in welcher Stadt das Hotelzimmer ist, in dem sie aufwachen. Für die anderen bedeutet Unterwegssein das Gefühl von Freiheit. Dabei gilt offensichtlich: Je mobiler, desto positiver wird Mobilität bewertet. Typische Ereignisse, die für andere Menschen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens bedeuten, wie die Geburt eines Kindes, sind für sie seltener ein Anlass, weniger zu reisen. Dazu trägt oft genug auch die Möglichkeit des virtuellen Kontakts mit der Familie oder den Kollegen bei. Für Henner Büsching zählt, ob er die Entscheidung zu reisen als selbst- oder fremdbestimmt empfindet: »Wenn ich privat auch noch Fernpendler wäre, wie einige meiner Kollegen, wäre mir das zu viel. Auf Dauer würde ich das nicht wollen.« Ist er aber beruflich unterwegs, hat er in der Regel ein eigenes Interesse an der Reise, so dass sie ihn nicht belastet.

»Für manch einen ist die hochmobile Lebensform auch deshalb erstrebenswert, weil sie mit einem hohen Sozialstatus verbunden ist«, meint Schönduwe. Er beobachtet das beispielsweise beim Tagungstourismus der Verkehrsforscher. »Auf dem Podium fordern sie nachhaltige Verkehrsmittel und -planung. Wenn man ihnen anschließend einen Fragebogen zur eigenen Reisetätigkeit vorlegt, kommen etliche Kilometer zusammen. Es

ist ein Zeichen für die eigene Wichtigkeit, wenn man auf Konferenzen in ganz Europa und Übersee nicht fehlen darf«, vermutet Schönduwe. Und wie sieht es bei den Teilchenphysikern aus? Hebt dort Reisen auch den sozialen Status? Dazu Büsching: »Das ist wohl eher im Anfang einer Karriere so. Wenn ich meinen Studenten das erste Mal eine Dienstreise ermöglichen und sei es nur zur Frühjahrstagung der deutschen Teilchenphysiker in Mainz, dann wertet sie das auf. Auch die erste Reise zu einer internationalen Konferenz in die USA ist ein entscheidender Schritt, auf den man stolz ist. Aber die Aufregung nimmt schon bald ab und das Reisen wird zur Routine.«

Entschleunigen ist wichtig

Denkt Büsching manchmal daran, zu entschleunigen? »Ja, das ist nicht nur psychologisch wichtig, sondern auch für die Qualität der Arbeit. Ich versuche dann, Dinge langsamer zu machen und mir Zeit zu nehmen, etwas gründlich zu durchdenken«, meint er. Das macht er auch, wenn es gerade besonders eilig zu sein scheint. »In internationalen Kollaborationen herrscht oft ein großer Zeitdruck. Da gibt es Tage, an denen ein fast fertiges Paper noch zur Veröffentlichung fertig gemacht werden soll, und alle sind ganz aufgeregt. Es werden die letzten Kurven erstellt oder Daten überprüft, damit alles noch am gleichen Tag fertig wird. Ein erfahrener Doktorand kann mit dem Tempo ohne Weiteres mithalten, aber ein Bachelor-Student wird in solchen Situationen überrollt. Dann ist es wichtig, auch einmal das Tempo rauszunehmen und etwas zu erklären, damit alle aus der Gruppe an dem Prozess teilnehmen können.«

Ein Ausstieg aus der hochmobilen Lebensform zeichnet sich für Hochenergie-Physiker wie Henner Büsching nicht ab. Aber die Tatsache, dass die nächste Beschleunigergeneration, das erwähnte FAIR-Experiment, gerade in Darmstadt gebaut wird, könnte die Reisetätigkeit zumindest reduzieren. »Wir haben Glück, dass der nächste Beschleuniger direkt vor unserer Haustür gebaut wird«, sagt Büsching. ◆

Anne Hardy, zur Autorin siehe Seite 110.