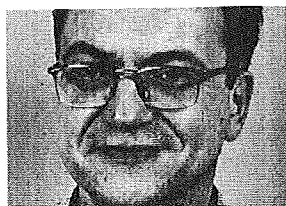


Theorie und Praxis der Mobilitätspsychologie – Beispiel „Das Verkehrsbüro“



Dr. Klaus-Peter Kalwitzki

geb. 1952, Studium der Psychologie in Bochum, Diplom 1978, Promotion Dr. phil. 1983, ist als freiberuflicher Mobilitätspsychologe tätig.

Zusammenfassung

Über die Notwendigkeit von Veränderungen im allgemeinen Mobilitätsverhalten sind sich zumindest die ExpertInnen weitgehend einig. Auch die Richtung der Veränderungen ist klar: Mobilitätsverhaltensmuster müssen weit mehr als bisher ökologischen und sozialen Anforderungen gerecht werden. Die Psychologie als Wissenschaft vom menschlichen Erleben und Verhalten kann zur Förderung und Unterstützung der notwendigen Verhaltensänderungen interessante Beiträge leisten. Der Autor, selbständiger Mobilitätspsychologe mit eigenem Büro in Mülheim an der Ruhr, gibt einen Überblick über theoretische Grundlagen, Zielgruppen und ausgewählte Beispiele seiner Arbeit, bei der die Initiierung, Organisation und Evaluation von „Kommunikation über Mobilität“ im Vordergrund steht. Abschließend werden einige Erfahrungen diskutiert, die die Arbeitsmöglichkeiten, die Ressourcen und die berufliche Selbständigkeit von PsychologInnen in diesem Bereich betreffen.

Abstract

Theory and practice of mobility psychology - for example: DAS VERKEHRSBÜRO

At least experts are in harmony with the view, that mobility behavior in general has to change. The direction of change is clear too: mobility behavior patterns have to satisfy ecological and social requirements on a bigger scale as in the past. Psychology as a science of human experience and behavior can contribute to promotion and support of the necessary behavioral changes. The author, an independent mobility psychologist with his own bureau in Mülheim an der Ruhr, gives a survey over theoretical foundations, target groups and exquisite examples of his work, which focusses on initializing, organizing and evaluating „communication about mobility“. Finally, he discusses some experiences concerning possibilities and resources of working in this area as an independent psychologist.

1 Einführung

Seit 1985 arbeite ich als selbständiger Mobilitätspsychologe im eigenen Büro in Mülheim an der Ruhr: DAS VERKEHRSBÜRO bietet seinen KlientInnen psychologische Unterstützung bei der Förderung umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsverhaltens, wirbt für diese verkehrspolitische Orientierung und leistet auch selbst mit Projekten und Interventionen direkt Beiträge dazu.

Im folgenden gebe ich zunächst einen Überblick über das „psychologische Terrain“, d.h. den Gegenstandsbereich, seine Variablen und deren Wirkzusammenhänge als Ansatzpunkte meiner Arbeit sowie die hier handelnden Akteure als mögliche Zielgruppen meiner Arbeit; anschließend stelle ich einige Beispiele aus meiner Arbeit der vergangenen Jahre vor und möchte zum Schluß einige Erfahrungen diskutieren, die die Arbeitsmöglichkeiten, Ressourcen und berufliche Selbständigkeit des Psychologen in diesem Bereich betreffen.

2 Das Terrain

Wer sich mit Problemen im Bereich Verkehr und Umwelt befaßt, stößt – wenn er/sie sich nicht gerade auf technische Aspekte beschränkt – unweigerlich auf menschliches Verhalten, das zu diesen Problemen führt. Die umwelt- und verkehrspolitischen Diskussionen der letzten 20 Jahre haben vor allem solche Verhaltensmuster als problematisch identifiziert, bei denen die Nutzung des privaten Pkw im Zentrum steht: je mehr Autos gekauft und gefahren

werden, desto größer der Ressourcenverbrauch, die Emissionen und Unfallgefahren (vgl. hierzu auch Kalwitzki 1994) – Folgen, die sich unsere Gesellschaft auf Dauer nicht leisten kann und will. Und auch über die Richtung der nötigen Veränderungen im Verkehrssystem bzw. Verhalten herrscht inzwischen zumindest unter den ExpertInnen weitgehende Übereinstimmung (vgl. z.B. Apel u.a., 1997; s. Übersicht 1).

Wie können sich nun die o.g. „problematischen“ Verhaltensmuster in erwünschte verwandeln? Bzw. andersherum: welche Mechanismen sorgen dafür, daß dies nicht geschieht? Die Psychologie als Wissenschaft vom menschlichen Erleben und (mehr noch:) Verhalten kann hier ein paar interessante Überlegungen oder sogar Antworten liefern: wie menschliche Lern- und Entwicklungsprozesse allgemein vonstatten gehen, wie man sich den Ablauf der dabei beteiligten „inneren“ Prozesse im Individuum vorstellen kann, warum

Über die Notwendigkeit und Richtung von Veränderungen im allgemeinen Mobilitätsverhalten sind sich zumindest die ExpertInnen weitgehend einig.

(Auto-) Verkehr...

vermeiden

verlagern

verträglich abwickeln

Notwendige Verhaltensänderungen (Beispiele):

- Fahrten unterlassen bzw. verkürzen durch Standort- und Zielwahlen
- nach Kriterium „Nähe“; auf Pkw-Besitz verzichten
- Fahrten/Wege häufiger zu Fuß, im öffentlichen Verkehr (ÖV) oder mit dem Fahrrad (im sog. Umweltverbund) zurücklegen
- umweltschonender, langsamer, rücksichtsvoller mit dem Pkw fahren;
- ein ressourcen- und umweltschonenderes Fahrzeug kaufen;
- Pkw gemeinsam nutzen (CarSharing)

Übersicht 1: Verkehrspolitische Ziele und notwendige Verhaltensänderungen

sich Verhalten nicht ändert, und wie man konkrete Verhaltensänderungen (z.B. auf verhaltenstherapeutischem Wege) fördern kann. Auf den Bereich „Verkehr und Umwelt“ bezogenes (umwelt-)psychologisches Wissen ist allerdings erst in den letzten Jahren vermehrt entstanden. In der Verkehrspsychologie, traditionell (wie übrigens auch die Verkehrswissenschaften) auf den Kraftfahrer zentriert, beginnt sich sogar erst jetzt ein breiteres Interesse an den anderen Verkehrsarten und den globalen Zusammenhängen des Verkehrsgeschehens zu entwickeln. Mit dem Begriff „Mobilitätspsychologie“ (vgl. Flade, 1997) soll eine angewandte Teildisziplin bezeichnet werden, deren Gegenstandsbereich sich teilweise mit dem der Umweltpsychologie deckt, jedoch über den der traditionellen Verkehrspsychologie hinausgeht.

2.1 Mobilitätsverhalten

Unter „Mobilitätsverhalten“ verstehe ich diejenigen menschlichen Handlungen, die räumliche Mobilität realisieren (ich möchte an dieser Stelle darauf verzichten, die verschiedenen Definitionen und Diskussionen zum Begriff der „Mobilität“ und deren Implikationen für das Verständnis von Mobilitätsverhalten zu diskutieren; vgl. hierzu z.B. Schallaböck & Petersen 1995, Flade 1997). Mobilitätsverhalten be-

zieht sich damit sowohl auf die raum-zeitliche Überwindung der Entfernung zwischen Orten (Verkehr oder Verkehrsteilnahme; dabei verdient die Verkehrsmittelwahl besondere Beachtung) als auch auf die Wahl der (Stand- und Ziel-)Orte selbst, die im Rahmen der Bewältigung des Lebensalltages zur Entfaltung von

wichtigen Aktivitäten (z.B. wohnen, arbeiten, einkaufen, sich erholen) aufgesucht werden. Es stellt sich die Frage, wer diese Verhaltensänderungen mit welchen Maßnahmen fördern bzw. bewirken kann, d.h. wie Mobilitätsverhaltensmuster gesteuert werden (können). Zu beachten ist dabei u.a., daß solche Verhaltensmuster...

- in die Organisation des Lebensalltags eingebunden sind und ihre Veränderung folglich gleichzeitig eine Änderung der Alltagsorganisation oder gar des Lebensstils erfordert;
- der Gewohnheitsbildung unterliegen, daher meist sehr stabil und veränderungsresistent sind;
- dem/der Handelnden häufig nicht bewußt sind und deshalb nicht ohne weiteres Gegenstand kritischer Prüfung und gezielter Veränderung sein können.

2.2 Steuerung von Mobilitätsverhalten

In der Literatur findet sich inzwischen eine Fülle von Hinweisen auf Faktoren, die Mobilitätsverhalten beeinflussen bzw. Erwerb, Aufrechterhaltung und Veränderung steuern können. Überwiegend sind sie den folgenden Kategorien zuzuordnen (s. Übersicht 2; vgl. auch Kalwitzki 1997a):

- objektive Verhaltens-Konsequenzen
- objektive Verhaltens-Angebote und -Bedingungen
- subjektive Bedingungen (v.a. Wahrnehmung, Motivation, Erfahrung).

M.E. hat sich erst in den letzten 10 Jahren in der öffentlichen und fachlichen Diskussion die Erkenntnis durchgesetzt, daß objektive Faktoren allein für die Verhaltenssteuerung nicht ausreichen; mit zu berücksichtigen ist, welche objektiven Gegebenheiten die Menschen auch tatsächlich wahrnehmen, was sie davon wichtig finden und wollen, und über welche Erfahrungen sie verfügen.

Wahrnehmung: Vor allem den Aktivitäten des Sozialwissenschaftlers W. Brög und seinem Münchner Institut Socialdata gebührt der Verdienst, die überragende Bedeutung subjektiver Einschätzungen – in der Psychologie sozusagen ein „alter Hut“ – aufgedeckt zu haben: objektive Angebote/Bedingungen und Konsequenzen werden im aktiven Prozeß der Wahrnehmung zu subjektiven „Abbildern“ transformiert. Da dieser Prozeß seine Grenzen hat (z.B. durch den vorhandenen sensorischen Apparat, die jeweilige Perspektive, die Verarbeitungskapazität), sind die subjektiven Abbilder zu einem gewissen Grad unsicher und werden deshalb zusätzlich über zwischenmenschliche Kommunikation und Information (Medien, Alltagskontakte, Gespräche) abgesichert. Außerdem steht Wahrnehmung häufig im Dienste der Abwehr: weil ich mein gewohntes Verhalten nicht ändern will, nehme ich nur das wahr, was mir „in den Kram paßt“; es kommt zu Wahrnehmungsverzerrungen (z.B. in der sog. Windschutzscheibenperspektive; vgl. z.B. Monheim & Monheim-Dandorfer, 1990).

Verhaltensänderungen erfordern deshalb vermutlich nicht nur eine veränderte, bewußte und „verbesserte“ Wahrnehmung des allgemeinen und des eigenen Mobilitätsverhaltens, seiner Bedingungen und Konsequenzen, sondern auch intensive, direkte und zweiseitige Kommunikationsprozesse (Dialoge), in denen dies thematisiert und gefördert wird.

Motivation: Mobilitätsverhaltensmuster werden von Motiven und Motivationsprozessen gesteuert. Bedingungen bzw. Verhaltensangebote, die keine (bessere) Bedürfnisbefriedigung signalisieren und ermöglichen, werden deshalb nicht akzeptiert – es kommt zu keiner Verhaltensänderung. Hilfreich für die Motivation zu „neuem“ Verhalten ist deshalb die systematische Auseinandersetzung des/der Handelnden mit eigenen Wünschen und Bedürfnissen sowie die Berücksichtigung typischer Phasen der Verhaltensentwicklung: 1. Motive anregen/aktivieren (Anreize), 2. Neugier, Interesse wecken, 3. zum Ausprobieren, Experimentieren einladen, 4. Stabilisieren (Belohnungen,

Subjektive Faktoren wirken mindestens ebenso verhaltenssteuernd wie objektive Faktoren.

Objektive Bedingungen	Subjektive Bedingungen	Verhalten	Objektive Konsequenzen
Infrastruktur: z.B. Orte/Ziele, Straßen + Parkplätze, Geh- und Radwege, ÖV-Angebot Regeln: z.B. finanzielle, räumliche, zeitliche Information Verhalten anderer Individuelle Ressourcen	Wahrnehmung Motivation Erfahrung	Orts-/Zielwahlen Verkehrsmittelwahl Verkehrsteilnahme	individuell: z.B. Kosten, Zeit, Sicherheit, Gesundheit, Bequemlichkeit, Reaktionen anderer sozial: z.B. für Bezugspersonen, sonstige „Andere“, die Gesellschaft „Umwelt“: z.B. Ressourcenverbrauch, Emissionen

Übersicht 2: Wichtige Faktoren der Steuerung von Mobilitätsverhalten

Erfahrungen: Mobilitätsverhaltensmuster werden in (lebenslangen) Lern- und Sozialisationsprozessen entwickelt. Die daraus resultierenden Erfahrungen – sie können mit Fuhrer & Wölfling (1997) als „individuelle soziale Repräsentationen“ mit den Elementen Wissen, Werte und Intentionen verstanden werden – bilden den Hintergrund für die aktuelle Wahrnehmung, Informationsverarbeitung und Motivation sowie das Verhalten. Verhaltensänderungen – z.B. in der Verkehrsmittelwahl – erfordern deshalb Zeit: für Lern- und Motivationsprozesse, in denen Erfahrungen, d.h. Kenntnisse, Kompetenzen und Beurteilungskriterien, bewußt reflektiert, angepaßt und ggf. neu erworben werden können. Besonders interessant dürften die Lern- und Sozialisationsprozesse im Kindes- und Jugendalter sein, da hier besonders grundlegende Erfahrungen erworben werden.

2.3 Schlußfolgerungen

Aus den bisherigen Überlegungen resultiert: Mobilitätsverhaltensmuster werden

Zentrales Medium psychologischer Bemühungen ist ... die Kommunikation, d.h. Prozesse der Information und des Austausches.

„komplex“, d.h. von vielen Bedingungen und Konsequenzen gesteuert. Diese wiederum werden vom handelnden Individuum selbst, aber auch von vielen verschiedenen anderen

Akteure (Bezugspersonen sowie gesellschaftliche Akteure wie Politiker, Planer, Polizei, Journalisten, „Sozialisationsagenten“ u.a.) kontrolliert. Alle diese Akteure kommen grundsätzlich als Zielgruppen und KooperationspartnerInnen umwelt- und verkehrspsychologischer Bemühungen um Verhaltensänderungen in Frage.

Bei der primären Zielgruppe, den im und in Bezug auf Verkehr handelnden Individuen, müßten sich die Bemühungen darauf richten, eine bewußte, systematische und (selbst-)kritische Auseinandersetzung mit den gewohnten Verhaltensmustern und ihren Bedingungen, den eigenen Motiven und Bedürfnissen sowie den bisherigen Erfahrungen anzuregen, die Berücksichtigung und bewußte Wahl neuer Verhaltensalternativen zu unterstützen sowie Reflexion und Bewertung der neuen Erfahrungen im Hinblick auf künftiges Verhalten (z.B. Beibehaltung der geänderten Muster) zu fördern.

Für die übrigen Akteure, z.B. VerkehrsplanerInnen oder -pädagogInnen, wäre nicht nur wichtig, mehr über solche intra-individuellen Prozesse der Verhaltenssteuerung zu wissen und dies bei ihrer praktischen Arbeit zu berücksichtigen; da deren Erfolg ja auch umso wahrscheinlicher ist, je integrierter und gleichsinniger objektive Bedingungen verändert werden, d.h. je mehr sie mit anderen Akteure übereinstimmen und kooperieren, könnten sich psychologische Bemühungen hier auch auf die Förderung von Konsens und Kooperation richten.

Zentrales Medium psychologischer Bemühungen ist – wie in der Individual- oder Gruppentherapie – die Kommunikation, d.h. Prozesse der Information und des Austausches.

3 Beispiele aus der praktischen Arbeit

Das Arbeitsfeld des Verkehrsbüros ist die Initiierung, Organisation und Auswertung von „Kommunikation über Mobilität“. Im Laufe der Jahre haben sich die drei Arbeitsschwerpunkte „Förderung von In-

formation und Austausch“, „Beratung, Unterstützung und Intervention“ sowie „Aus- und Weiterbildung“ entwickelt, für die nun jeweils einige Projektbeispiele vorgestellt werden sollen.

3.1 Information und Austausch

Seit 1985 gibt das Verkehrsbüro vierteljährlich die Zeitschrift „Verkehrszeichen“ (VZ) – Untertitel: für die Bewegung im Umweltverbund – heraus. Sie wendet sich an engagierte VerkehrsexpertInnen und -teilnehmerInnen, also die o.g. „Akteure mit Einfluß“ auf die Steuerung von Mobilitätsverhalten, welche sich aktiv für einen umwelt- und sozialverträglichen Verkehr einsetzen. Ihre Aufgabe liegt vor allem darin, ein Forum für Diskussionen über diese Arbeit anzubieten, nützliches Fachwissen zu vermitteln bzw. zu vertiefen, Argumentationshilfen und Denkanstöße zu geben, Kooperations- und Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen und so das Engagement für einen „besseren“ Verkehr zu unterstützen. Dabei wird Mobilität mit ihren Bedingungen und Konsequenzen möglichst integriert, in ihrem Zusammenhang und Zusammenwirken, sowie aus verschiedenen disziplinären Perspektiven betrachtet. Und nicht zuletzt kommen engagierte VerkehrsteilnehmerInnen, die sich in Verbänden und Initiativen für einen umweltverträglichen Verkehr einsetzen, zu Wort. Inhaltliche Schwerpunkte sind die kritische Auseinandersetzung mit der „Windschutzscheibenperspektive“ in Politik, Planung und Alltag sowie die Förderung des Umweltverbundes.

Inzwischen hat sich die VZ mit (vor allem in den ersten Jahren) viel ehrenamtlicher Redaktions-, Autoren- und Verwaltungsarbeit „am Markt“ etabliert. Vor

etwa drei Jahren wurde eine Kooperation mit dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) vereinbart, die auf den gemeinsamen Zielen beider Kooperationspartner basiert und der Zeitschrift die redaktionelle (und auch ein bißchen mehr finanzielle) Unabhängigkeit garantiert. 1998 erscheinen die VZ im 14. Jahrgang und verfügen über einen festen Leserkreis von rd. 1.000 AbonnentInnen aus den Bereichen Stadt- und (Nah-) Verkehrsplanung, Verkehrs- und Umweltpolitik, Verkehrspädagogik, Sozialwissenschaften, Raumplanung und Geographie.

3.2 Beratung, Unterstützung, Intervention

Für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr entwickelte das Büro in Kooperation mit LehrerInnen einer Gesamtschule das *Detectivspiel im Öffentlichen Verkehr* „Wo ist der Fuchs?“ (vgl. Kalwitzki, 1991). Ausgangspunkt war die Grundidee des bekannten Gesellschaftsspiels „Scotland Yard“, bei dem mehrere Detektive (in unserem Konzept: Gruppen von SchülerInnen) einen Spion (eine weitere Gruppe) aufzuspüren versuchen, der im Stadtgebiet von London (im öffentlichen Verkehrsnetz einer Stadt) unerkannt unterwegs sein will. Für das Verkehrsunternehmen bot sich hier v.a. die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr und seine Angebote als Unterrichtsthema in die Schule einzubringen und Kontakte zu wichtigen Zielgruppen herzustellen; diese wiederum (SchülerInnen, LehrerInnen) waren an einer attraktiven Alternative zur herkömmlichen Verkehrserziehung interessiert, die nicht auf Verhaltensmaßregeln im Umgang mit dem Autoverkehr abzielt, sondern auf spielerische und spannende Weise Kenntnisse und Handlungskompetenzen für die Nutzung von Bussen

und Bahnen vermittelt. – „Wo ist der Fuchs?“ wird seit seiner Vorstellung regelmäßig von Mülheimer Schulklassen und Jugendgruppen gespielt und hat auch andernorts Nachahmer gefunden.

Für den bereits erwähnten Verband VCD entwickelte das Büro die Autodiät „*Fahr die Hälfte*“, eine Art Selbstmodifikationsprogramm im verhaltenstherapeutischen Sinne, das den bewußten Umgang mit dem eigenen Auto fördern und zur Reduzierung der gefahrenen Autokilometer sowie der damit verbundenen Umweltbelastungen anleiten soll. Eine Erweiterung dieses Angebotes war die Entwicklung und Durchführung des Selbstversuchs „*4 Wochen ohne Auto*“ für die Volkshochschule in Leverkusen: 17 interessierte (d.h. motivierte) TeilnehmerInnen konnten in diesem Experiment Erfahrungen mit einer bewußteren und umweltverträglicheren Organisation ihres Mobilitätsverhaltens sammeln, Kenntnisse über gesellschaftliche, ökologische und individual-historische Zusammenhänge ihrer Verhaltensmuster erwerben und ihre Überlegungen und Erfahrungen im Gruppengespräch austauschen. Die TeilnehmerInnen erleben einen spannenden und persönlichen Erfahrungs- und Gruppenprozeß, der zu unterschiedlichen Auswirkungen im Mobilitätsverhalten führte (vgl. hierzu im Einzelnen Kalwitzki, 1997b). In diesem Jahr war das Büro auch beteiligt an der Vorbereitung der landesweiten Kampagne „Umdenken – Umsteigen: Neue Mobilität in NRW“, in deren Rahmen über 1.000 Menschen drei Monate lang mit einem „Leben ohne Autonutzung“ experimentierten.

Ein großes Unternehmen der Wasserversorgung beriet das Büro bei der *ökonomisch und ökologisch verträglichen Organisation des unternehmensbezogenen Verkehrs*; konkret ging es hier um die Prüfung der Voraussetzungen für die Einführung eines sog. Firmentickets, das den ca. 500 Beschäftigten (nicht nur) auf dem Arbeitsweg eine preiswertere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht, sowie deren Information über ihre Fahrmöglichkeiten (Kalwitzki, 1992).

Ein eher klassisch-verkehrspsychologisches Arbeitsfeld ist die *Beratung und Nachschulung alkoholauffälliger KraftfahrerInnen*, die wir für eine Kölner Organisation regelmäßig durchführen. In der individualpsychologischen Arbeit mit ca. 10-köpfigen Gruppen geht es darum, persönliche Risikofaktoren für erneute Auffälligkeiten aufzudecken und Ansatzpunkte zu finden, wie die betreffende Person diese Faktoren – Elemente ihres Lebensstils – besser kontrollieren oder verändern kann.

3.3 Aus- und Weiterbildung

Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt ist die Entwicklung von Bildungsmaterialien und -maßnahmen sowie die Durchführung von Aus- und Weiterbildungs-Veranstaltungen zum Thema „Psychologie des Mobilitätsverhaltens“. Als Hauptzielgruppen haben sich im Laufe der Zeit herausgeschält: (Verkehrs-) PädagogInnen, MitarbeiterInnen von Verkehrsunternehmen und Gemeindeverwaltungen, Umwelt- und Mobilitätsberatungseinrichtungen, Verkehrs- und Umweltverbände sowie (über Volkshochschulen und freie Bildungswerke) InteressentInnen im Rahmen der Erwachsenenbildung; drei Jahre lang hat das Büro auch an der Fahrlehrer-

und Fahrlehrerinnenausbildung mitgewirkt. Seit 1993 führt das Büro schließlich Seminare zum Thema „Kommunikation und soziale Kompetenz“ für InteressentInnen aus dem Bereich Verkehrspolitik und -planung sowie im Rahmen von Mobilitätsberater-Ausbildungsgängen (vgl. hierzu Kalwitzki, in Vorb.) durch. Die Leistungen – vom Vortrag mit anschließender Diskussion über theoretische Seminare bis hin zu Übungen und Trainings über mehrere Tage (z.B. zu Kommunikation und Beratung) – werden von unterschiedlichen Organisationen der Aus-, Weiter- und Erwachsenenbildung nachgefragt. In den mehrtägigen Seminaren sind in der Regel neben der Vermittlung psychologischen Wissens auch immer Anteile vorgesehen, in denen die TeilnehmerInnen dazu eingeladen werden, sich selbst (ihr Mobilitätsverhalten und seine persönlichen Hintergründe) einzubringen; teilweise werden „Selbsterfahrungsphasen“ eingeschoben, in denen sie nach dem Muster von „Vier Wochen mit und ohne Auto“ ihr Verhalten systematisch beobachten und auswerten.

4 Einige Schlußfolgerungen

Die Eröffnung des „Verkehrsbüros“ markierte zweifellos einen Wendepunkt in meinem (nicht nur beruflichen) Werdegang. Nach sieben Jahren Tätigkeit in der Aus- und Weiterbildung sowie als Berater und Therapeut tat ich einen Sprung ins kalte Wasser: Ich kannte keine Vorbilder, an denen ich mich hätte orientieren können, hatte mehr Hoffnungen als Kenntnisse darüber, was der Psychologe im v.a. von Ingenieuren und Kaufleuten dominierten Verkehrsbereich arbeiten und gelten kann, welche meiner Ressourcen für erfolgreiches Arbeiten und Bestehen im „freien Markt“ dienlich waren, und was es

heißt, dort beruflich selbständig zu sein. Heute, nach knapp 13 Jahren „Selbstbehauptung im Geschäft“ weiß ich darüber noch nicht alles, aber doch mehr:

Arbeitsmöglichkeiten: Seit öffentliche Verkehrsunternehmen die Bedeutung des Marketings und der Dienstleistungsperspektive für ihre Tätigkeit erkannt haben (etwa ab Mitte der 80er Jahre), ist auch das Interesse an der psychologischen (neben der technischen und ökonomischen) Komponente von Verkehrsdienstleistungen gewachsen; Ähnliches gilt für die Verkehrsplanung, in der Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und (Konflikt-) Moderation heute eine größere Rolle spielen als noch vor 10 Jahren. Hinzu kommt die Entwicklung neuer Berufsbilder (z.B. des/der Mobilitätsberaters/Mobilitätsberaterin) und die Erweiterung von Qualifikationen in alten Berufen (z.B. von Verkehrs- zur Verkehrsentwicklungs-Planung), für die soziale Kompetenzen als wichtiger erachtet werden. Die Chancen

für psychologische Beratung und Unterstützung vor allem bei Kommunikationsaufgaben sowie für Beiträge zur Aus- und Weiterbildung sind deshalb größer geworden; dies bedeutet allerdings – gerade in Zeiten knapper öffentlicher Budgets – nicht zwangsläufig, daß für solche Aufgaben auch immer finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, und daß (teure) DiplompsychologInnen mit ihrer Bearbeitung betraut werden; oft löst man solche Aufgaben – wenn man sie nicht liegenläßt – entweder mehr schlecht als recht selbst oder beauftragt ein vertrautes Planungs- (bzw. Ingenieur-) Büro oder eine renommierte Werbeagentur, die hier ebenfalls ihre Dienste anbieten. Möglicherweise kommen hier auch oft – durchaus nicht

Die Chancen für psychologische Beratung und Unterstützung ... sind deshalb größer geworden.

neue, z.T. allgemeine – Vorurteile gegenüber der Psychologie zum Tragen, die entweder nichts Handfestes anzubieten habe, doch eher im Bereich des psychisch Abnormen zuhause sei oder als exotische Wissenschaft mit raffinierten Tricks und Zauberei arbeite, worauf man sich dann im konkreten Fall lieber doch nicht einlassen will; hier ist viel „Aufräum-“ und Überzeugungsarbeit gefordert. Die Zukunftsperspektiven des/der freiberuflichen Umwelt- und VerkehrspsychologenIn würde ich deshalb insgesamt als vorhanden, aber „mäßig“ bezeichnen.

Ressourcen: Im Laufe der Zeit erstaunte mich doch immer wieder, wieviel psychologisches Grundlagenwissen aus dem Studium (z.B. zu Lernen, Gedächtnis, Wahrnehmung, Motivation oder Entwicklungspsychologie) sich bei meiner Tätigkeit als nützlich erweisen kann; teilweise mußte ich entsprechende – damals voreilig entsorgte – Grundlagenliteratur wieder neu beschaffen. Auch Techniken der Forschung, Literatursauswertung, mündlichen und schriftlichen Präsentation sowie Gruppenarbeit waren wertvoll. Als unabhängig erwiesen sich – überwiegend später angeeignete – soziale Kompetenzen (z.B. in Gesprächsführung und Moderation, Konfliktlösung) sowie Kenntnisse aus den Bereichen Ökologie, Verkehrsplanung, Verkehrsrecht und Pädagogik, ohne die ich mit den anderen „VerkehrsakteurInnen“ kaum ins Gespräch hätte kommen können. Nicht immer einfach ist es, aktuelle psychologische Forschungsergebnisse in meinem Themenbereich – so es sie denn gibt – zu nutzen, da sie mich „draußen in der Praxis“ oft recht spät erreichen und dann noch häufig wenig praktisch Verwertbares enthalten; hier

würde ich mir von den Hochschulen mehr Interesse und Orientierung an Problemen der Alltagspraxis und deren Lösungsmöglichkeiten wünschen. Von überragender Bedeutung sind zweifellos persönliche Kontakte und Beziehungen zu (in diesem Falle recht wenigen) KollegInnen, zu potentiellen KlientInnen und KonkurrentInnen, die freilich alle gepflegt und gestaltet werden wollen; eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit mit neuen Projektberichten, Nachrichten und Angeboten des Büros ist deshalb auch im Rahmen der Auftragsakquisition unerlässlich. Eine zentrale Arbeitsressource ist schließlich die eigene Lebenserfahrung – in diesem Falle mit allen Arten der Verkehrsteilnahme inklusive einer dreieinhalbjährigen Phase ohne Auto. Ohne Selbsterfahrung und -anwendung des psychologischen Wissens wäre es mir sicher schwerer gefallen, das notwendige Verständnis für die Akteure des Verkehrsgeschehens (immerhin meine Klientel) aufzubringen und in meiner Arbeit glaubwürdig zu wirken.

Selbständigkeit. In einem kleinen Unternehmen wie dem Verkehrsbüro, das im Wesentlichen als Ein-Mann-Betrieb mit punktueller Unterstützung von Bürohilfen, Praktikanten, ehrenamtlichen KollegInnen (in der Redaktion der Zeitschrift) sowie – projektbezogen – Kooperationspartnern arbeitet, ist es nicht leicht, eine gleichmäßige Auslastung mit Aufträgen zu erreichen. Immer wieder können sich Engpässe oder aber Durststrecken ergeben, die überstanden werden wollen. beides läuft in der Regel auf viel Arbeit hinaus, da bei mäßiger Auftragslage bis dahin vernachlässigte Arbeiten wie Buche- und Kontoführung, Archiv und Ablage (Umsatz-) Steuererklärung, Pflege der Web-Sites im Internet oder die Entwicklung neuer Ideen für Angebote oder Pro-

jekte auf Erledigung warten. In solchen Zeiten weiß ich feste und begrenzte Arbeitszeiten bzw. ein genau vorhersagbares monatliches Nettogehalt zu schätzen. Günstig ist es da auf jeden Fall, sich um „Standbeine“, d.h. wiederkehrende Aufträge, die relativ routiniert erledigt werden können, zu bemühen. Ausschlaggebend für meine damalige Entscheidung waren vor allem persönliche Gründe: Ich wollte frei arbeiten und mein eigener Herr sein, etwas Neues versuchen und das selbst tun. Außerdem bot mir das Verkehrsbüro die Möglichkeit, zwei bis dahin weitgehend getrennte Neigungen in einer Tätigkeit zusammenführen: das Interesse für (sozial-, umwelt-, entwicklungs- und klinisch-)psychologische Fragestellungen im Dienste der Lösung individueller und zwischenmenschlicher Alltagsprobleme, welchem ich bisher in der Arbeit an den Hochschulen in Bochum und Hagen sowie an einer kirchlichen Beratungsstelle nachgegangen war, und das Interesse für die Frage, wie der öffentliche Verkehr zu Lösungen der sich inzwischen deutlich abzeichnenden Verkehrs- und Umweltproblematik beitragen kann – ihr hatte ich mich bei der Mitarbeit in zwei (Verkehrs-)Bürgerinitiativen gewidmet. Die Integration dieser Neigungen wirkt sich bis heute positiv auf Engagement, Arbeitszufriedenheit und berufliche Identität aus.

Kontaktadresse

DAS VERKEHRSBÜRO, Muhrenkamp 111, D-45468 Mülheim an der Ruhr. Tel. 0208 - 33031, Fax - 388 1588, e-mail: das.verkehrsbuero@t-online.de,

Literatur

- Apel, D., Lehmbruck, M., Pharoah, T. & Thiemann-Linden, J. (1997). *Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich*. Difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 24, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- Flade, A. (1997). *Mobilitätspsychologie*. Beiträge der Arbeitsgruppe auf dem 40. Kongreß der Dt. Ges. f. Psychologie (zusammen mit W.-D. Heine), Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt.
- Fuhrer, U. & Wölfling, S. (1997). *Von den sozialen Grundlagen des Umweltbewußtseins zum verantwortlichen Umwelthandeln*. Bern u.a.: Verlag Hans Huber.
- Kalwitzki, K.-P. (1991). Öffentlicher Verkehr im Unterricht. *Verkehrszeichen* 1/1991, 9-13.
- Kalwitzki, K.-P. (1992). Umsteigen mit dem Firmenticket? - Entscheidungshilfen für umweltbewußte Arbeitgeber... *Verkehrszeichen* 4/1992, 15-20.
- Kalwitzki, K.-P. (1994). Verkehrsverhalten in Deutschland - Daten und Fakten. In A. Flade (Hrsg.), *Mobilitätsverhalten - Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umwelt-psychologischer Sicht* (S. 25-39). Weinheim: Beltz/PVU.
- Kalwitzki, K.-P. (1997a). Grundlagen des Mobilitätsverhaltens. In: Verkehrsclub Österreich (VCO, Hrsg.), *Mobilitätsberaterhandbuch*. Wien: VCO.
- Kalwitzki, K.-P. (1997b). Die „Auto-Diät“ - umweltverträgliches Mobilitätsverhalten durch verbesserte Selbstregulation? In E. Giese (Hrsg.), *Verkehr ohne (W) Ende? - Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge* (S. 297-304). Tübingen: DGVT-Verlag.
- Kalwitzki, K.-P. (in Vorb.). Aufgabenschwerpunkte und Qualifizierung von Mobilitätsberatern. In Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.), *Mobilitätsservice in Regie von Verkehrsbetrieben*, ILS-Schriften Nr. 107, Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.
- Monheim, R. & Monheim-Dandorfer, R. (1990). *Straßen für alle - Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*. Hamburg, Rasch & Röhning.
- Schallaböck, K.O. & Petersen, R. (1995). *Mobilität für morgen - Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik*. Basel: Birkhäuser.