

## Virtuelle Mobilität privater Haushalte

Neue elektronische Informations- und Kommunikationstechniken, voran das populär gewordene Internet mit seinen multimedialen Funktionalitäten, ermöglichen die weltweite Vernetzung und somit für viele Menschen vollkommen neue Perspektiven der Tele-, der Fernkommunikation.

Man braucht längst nicht mehr körperlich am gleichen Ort präsent zu sein, um miteinander zu kommunizieren. Eine **virtuelle Begegnung**, die "der Möglichkeit nach" stattfindet bzw. "dem Schein" untergeordnet ist, kennzeichnet neue Ausdrucksformen der Kommunikation, bei denen die **Fleisch- und Blut-Realität des Lebens immer unwichtiger und die Virtualität des Cyberspace immer bedeutsamer** <sup>1)</sup> wird; **Tele-Realität** mithin als eine neue Form, sich die Welt zu erschließen. Dabei entspricht dem virtuellen Kommunikationsakt eine virtuelle Mobilität, die physisches Aufeinanderzugehen, physische Mobilität, "Beweglichkeit" als verzichtbar erklärt und in letzter Konsequenz auch auf den konkreten menschlichen Kommunikationspartner verzichten kann. Denn dieser kann durch maschinelle, künstlich erzeugte "Wesen" vertreten werden; die technischen Lösungen für solches (inter-)agieren stehen bereit.

Mögliche Konsequenzen für unser Alltagshandeln liegen auf der Hand. Ohne zwangsläufig den Sitzplatz vor dem PC verlassen zu müssen, ermöglicht virtuelle Mobilität etwa den Einkaufsbummel in einer Virtual Mall, gleich, in welcher Stadt oder in welchem Kontinent die virtuell angebotenen Waren physisch lagern. Der Streifzug durch den virtuellen Plattenladen ermöglicht gar das "Herunterladen" der Wunsch-CD: immaterialisiert "fließen" die Töne als Bits und Bytes auf die Festplatte des Musikliebhabers, der auch die Bezahlung elektronisch vornehmen kann. Und auch fürs Gespräch, zum reden, diskutieren, quatschen oder tratschen mit Gleichgesinnten findet sich irgendwo ein Angebot im Netz: elektronische Stammtische bieten zwar keine Getränke und enttäuschen sicher auch die Geschmacksnerven der "Surfer" (manchmal auch die Erwartungen des "guten Geschmacks"), bieten dafür aber so ziemlich alle Kommunikationsthemen, für die sich ein Mensch interessieren mag. Welches auch immer die Zwecke von solchen "virtuellen Ausflügen" sein mögen - es scheint, daß sie unser Mobilitätsverhalten einmal drastisch verändern könnten. Oder ist dies ein Trugschluß? Vielleicht auch gar kein erstrebenswertes Ziel? Um welche Anwendungen wird es überhaupt vordringlich gehen? In welcher Weise werden diese unser Kommunikations- und Mobilitätsverhalten beeinflussen? Welches sind die maßgeblichen Nachfragegruppen virtueller Kommunikations- bzw. Mobilitätsformen? Auf welchen technischen und sozialen Voraussetzungen basieren die einzelnen Anwendungen und Visionen? Welche Branchen sind treibende Kräfte und welche werden am stärksten von den Veränderungen betroffen sein? Wie schnell werden sich die Entwicklungen vollziehen und wie sieht dann unsere Mobilität der Zukunft aus?

Das Ende 1998 begonnene Forschungsprojekt **Virtuelle Mobilität privater Haushalte** greift solche Fragen nach den gegenwärtigen und künftigen Auswirkungen der virtuellen Mobilität auf Verkehr und Umwelt auf. Ein Ausgangspunkt der Untersuchung bildet die Sekundäranalyse von aktuellen Untersuchungen <sup>2)</sup> zu künftigen Entwicklungslinien und visionären Anwendungsfeldern informations- und kommunikationstechnischer Innovationen. Diese werden unter dem Aspekt ihrer denkbaren Auswirkungen auf das menschliche Mobilitätsverhalten systematisiert, z.B. nach diesen Fragen: Entstehen neue virtuelle Kommunikations- und Mobilitätsformen? Welche strukturellen verkehrlichen Konzepte werden vorgeschlagen? Entstehen für bestimmte Bevölkerungsgruppen neue reale Chancen der Verkehrsteilnahme? Welche individuellen Merkmale begünstigen virtuelle Mobilitätsformen?

Die Analyse von Thesen, mit denen Entwicklungspfade von Anwendungen der Telekommunikation in privaten Haushalten aufgezeigt werden, ergab, daß in einem Zeitkorridor bis zum Jahre 2015 viele Formen der virtuellen Kommunikation und Mobilität selbstverständlich genutzt werden könnten. Insbesondere bei der Freizeit, der Organisation des Alltags oder bei der (Weiter-)Bildung könnten Formen der virtuellen Mobilität privater Haushalte das reale physische Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern. Die Faszination, die von virtueller Begegnungen auszugehen vermag, wird daran deutlich, daß schon heute täglich viele hunderttausend Menschen Chatrooms aufsuchen, um mit Gleichgesinnten live und in Echtzeit zu kommunizieren.

Mit einer im Frühsommer 1999 geplanten empirischen Erhebung unter heutigen Nutzern ausgewählter virtueller Kommunikations- bzw. -transaktionsangebote werden die Motive, Erfahrungen, Zukunftseinschätzungen und Beurteilungen von Anwendern erhoben und im Hinblick auf die

verkehrlichen Auswirkungen analysiert. Um die auf diese Weise gewonnenen Ergebnisse besser einschätzen und für die Entwicklung von Zukunftsszenarien nutzbar zu machen, gelangen ergänzende methodische Verfahren zum Einsatz (z.B. Durchführung von Gruppendiskussionen, Expertenbefragungen und Branchenanalysen).

Über Projektfortschritte und Zwischenergebnisse wird berichtet.

1) So der Leiter des Zentrums für Kunst und Medientechnologie (ZKM), Peter Weibel, DER SPIEGEL 3/1999

2) Einbezogen wurden Ergebnisse von Delphi '98 sowie aus Befragungen von Medienexperten und Online-Nutzern.