

Mobilität als Bewegung im physischen, sozialen und geistigen Raum

JOACHIM FUNKE

Psychologisches Institut, Universität Heidelberg

Zusammenfassung

Im Unterschied zu Pflanzen können Menschen und Tiere ihren Standort problemlos verändern. Darin liegen Chancen und Risiken zugleich. In diesem Beitrag sollen psychologische Aspekte, die mit dem Thema „Mobilität“ verbunden sind, näher beleuchtet werden. Dazu wird der Begriff Mobilität als Standortwechsel im weitesten Sinne interpretiert: sowohl physisch als auch sozial und geistig. Vertieft werden Fragen wie „Macht Reisen glücklich?“ oder „Besteht ein Zusammenhang zwischen Mobilität und psychischer Krankheit?“

1 Einführung

Als selbstverständlich erscheint uns Menschen unsere Fähigkeit, den Standort zu wechseln und so z. B. täglich von der eigenen Wohnung zum Arbeitsplatz zu fahren oder von einem schlechten zu einem besseren, von einem unangenehmen zu einem angenehmen Ort zu wechseln. Die Suche nach dem besten Platz führt etwa dazu, dass wir „einfach so“ reisen, den schönsten Liegestuhl in der Reihe mit unserem Handtuch für uns sichern oder auswandern. Mobilität führt dazu, dass Menschen aus unwirtlichen oder kriegerischen Gebieten fliehen und sichere Orte anstreben.

Neben der körperlichen Mobilität gibt es auch etwas, das man geistige Beweglichkeit nennt und das die Fähigkeit meint, flexibel die Perspektive zu wechseln. Mobilität in diesem übertragenen Sinn lässt sich sogar vom Lehnstuhl aus betreiben: Mit etwas Phantasie kann man sich das Treiben auf der Athener Agora

vor 2500 Jahren vorstellen oder Reisen in die Zukunft unternehmen. Auch das bedeutet aus einer psychologischen Warte Mobilität. So wie es Fluchtbewegungen im physischen Raum gibt, ist ebenso eine Gedankenflucht möglich. Utopien als erträumte Orte eines besseren Lebens werden entworfen (Bloch, 1959).

In diesem Beitrag soll eine breite Definition des Begriffs zugrunde gelegt werden, die sowohl die körperliche wie auch die geistige und soziale Mobilität einschließt. Unter Mobilität soll alles Verhalten und Erleben von Menschen verstanden werden, das im Dienste einer Loslösung, einer bewussten Entfernung von der gegenwärtig gegebenen physischen, sozialen als auch geistigen Umwelt steht. Gedankenflucht und sozialer Auf- oder Abstieg zählen also ebenso dazu wie die rein physische Bewegung von A nach B.

In einigen Werken (und auch in der öffentlichen Diskussion zu diesem Thema) wird der Mobilitätsbegriff auf den Aspekt der *räumlichen* Mobilität verengt. So schreibt etwa Flade (2013, p. 17) in einem der wenigen deutschsprachigen Bücher zur Mobilitätspsychologie: „Räumliche Mobilität lässt sich unterschiedlich definieren und quantifizieren: Ein Mensch ist mobil, der viele Kilometer hinter sich bringt [bzw.] der viele Wege zurück legt. Die Zahl der zurückgelegten Kilometer wird als Mobilitätsleistung bezeichnet, die Zahl der Wege als Mobilitätsrate.“ Ähnliches findet man im Buch von Hunecke (2015) über Mobilitätsverhalten. Ganz offenkundig wird dabei von einem Mobilitätskonzept ausgegangen, das sich auf physische Aspekte beschränkt. Wie zu zeigen sein wird, kann und sollte man das Konzept wesentlich breiter anlegen.

Ich beginne meinen Beitrag mit einer Klassifikation verschiedener Formen von Mobilität. Weiter geht es mit der Darstellung mobilitätsunterstützender Werkzeuge, mit unterschiedlichen Motiven hinter Mobilität sowie mit psychischen Auswirkungen von Mobilität, etwa den Fragen, ob ein Zusammenhang zwischen Mobilität und psychischer Krankheit besteht oder ob Reisen glücklich macht.

2 Verschiedene Arten der Mobilität

Auch wenn in zahlreichen Publikationen das Verständnis von „Mobilität“ als so selbstverständlich betrachtet wird, dass man es anscheinend nicht weiter definieren muss, ist eine Differenzierung sinnvoll und notwendig. Nachfolgend sollen drei Spielarten der Mobilität vorgestellt werden: (a) *physische* Mobilität, die den räumlichen Aspekt betont und die physische Bewegung von A nach B (mit oder ohne Hilfsmittel) beschreibt; (b) *soziale* Mobilität, die als Bewegung zwischen sozialen Schichten verstanden werden kann; (c) *geistige* Mobilität, die als Bewegung in

der Welt der Gedanken und Vorstellungen begriffen wird und aus psychologischer Sicht eine unterschätzte Rolle im Gefüge bisheriger Mobilitätsverständnisse spielt.

- (a) *Physische* („räumliche“) Mobilität aus individueller Sicht als Bewegung zwischen zwei Standorten: Hier geht es vor allem um Verkehrsmobilität. Bewegungsformen wie Gehen, Fahren oder Fliegen stehen dabei im Vordergrund. Regelmäßige Bewegungen (etwa das Fahren zur Arbeit) und besondere Bewegungen (Reisen) können dabei unterschieden werden. In unserer heutigen Welt wird häufig über Mobilitätskonzepte in diesem engeren physischen Verständnis diskutiert.
- (b) *Soziale* Mobilität als Mobilität von oder zwischen Gruppen: Hier wechselt der Fokus vom Individuum zur Gruppe. Dieser Begriff, der in der Soziologie z. B. berufliche Mobilität („Karriere“) oder Intergenerationenmobilität umfasst, beschreibt etwas abstraktere Bewegungsformen. „Mit sozialer Mobilität ist der Wechsel von Personen zwischen sozialen Positionen gemeint, dazu gehört insbesondere der Wechsel zwischen Berufsgruppen oder Schichten. Mobilitätsprozesse verlaufen sehr vielschichtig, daher hat die Soziologie eine ganze Reihe von Begriffen entwickelt, die unterschiedliche, meist miteinander zusammenhängende Aspekte der sozialen Mobilität beleuchten.“ (Geißler, 2014, S. 311). Im Bereich der Partnerwahl wird etwa die Begrifflichkeit vom „Auf- und Abwärtsheiraten“ verwendet (Klein, 2015), um die Heiratsmobilität zwischen verschiedenen Schichten zu beschreiben. An der Grenze zur physischen Mobilität liegen Phänomene wie Völkerwanderung, Flüchtlingsbewegungen, aber auch Mobilität als Bewegung von ländlichen in städtische Regionen („Landflucht“).
- (c) *Geistige* Mobilität („Flexibilität“) als Mobilität in einem nicht-physischen Verständnis: Die Konstruktion von Sehnsuchtsorten, die Verwendung von Phantasie zur Schaffung neuer Vorstellungswelten, aber auch die gedankliche Flucht aus der gegebenen Welt vermittelt Rausch und Ekstase oder der Wechsel in andere Bewusstseinszustände sind damit gemeint im Unterschied zur geistigen Starrheit und Rigidität (zum Überblick siehe Schultz & Searleman, 2002). Im weitesten Sinn kann man wohl auch Techniken der Selbstregulation, also der Kontrolle eigener Gedanken und Gefühle (Vohs & Baumeister, 2011) dazu zählen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass z. B. der Wechsel von einem angespannt-ärgerlichen zu einem entspannten Zustand eine Bewegung im Sinne eines Zustandswechsels darstellt. Diese

Art von geistiger Mobilität ist bislang in der Forschung noch zu wenig betrachtet worden.

3 Erklärungsmodelle

Zur Erklärung menschlichen Mobilitätsverhaltens wird – wie häufig in psychologischen Theorien – von einer Person-Umwelt-Interaktion ausgegangen. Ein Individuum mit bestimmten Persönlichkeitseigenschaften trifft auf eine Umwelt mit bestimmten Angeboten bzw. Herausforderungen. Hier gestaltet sich dann die Mensch-Umwelt-Beziehung, und diese führt zu bestimmten Verhaltensweisen, in diesem Fall Mobilitätsverhalten. Dieses Verhalten zieht bestimmte Konsequenzen nach sich, sowohl für das Individuum als auch für die Umwelt. Diese Konsequenzen wiederum werden bewertet und je nach Qualität dieser Bewertungen wird interveniert, sodass der Kreislauf erneut starten kann. Das hier beschriebene Modell stammt von Flade (2013) und findet sich als Flussdiagramm in Abbildung 1.

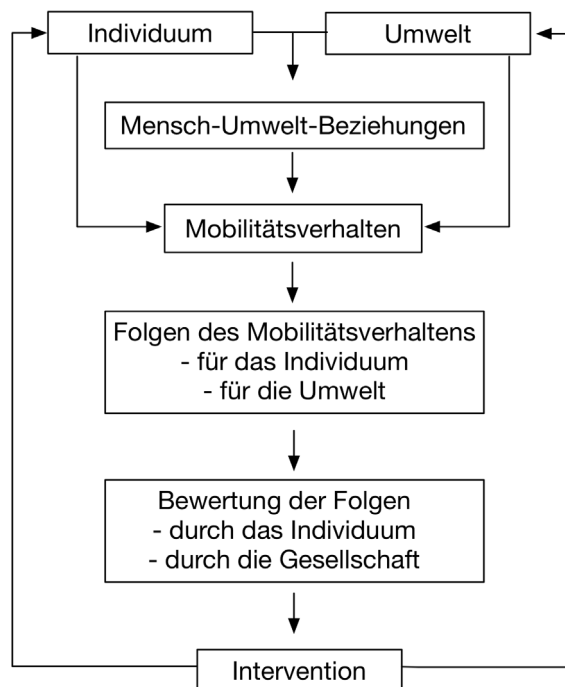


Abbildung 1: Grundmodell zur Mobilität als Interaktion von Individuum und Umwelt (angelehnt an Flade, 2013, p. 15).

Ein Beispiel: Eine Person A kommt in eine Millionenstadt (Umwelt) und entdeckt aufgrund ihrer neugierig-offenen Persönlichkeit (Individuum) täglich neue Räume (Mobilitätsverhalten) und sieht sich durch die zahlreichen Angebote angeregt (Folgen). Sie will aus dieser Stadt nicht mehr wegziehen (Bewertung der Folgen). Ein Person B, die in der gleichen Stadt lebt, aber eher ängstlich ist, fühlt sich durch die zahlreichen Angebote überfordert und zieht sich immer mehr in den privaten Raum zurück. Sie entscheidet sich zu einem Umzug in ländliche Gebiete.

Das genannte Beispiel berührt den Bereich der Verkehrspsychologie. Hier folgt die Modellbildung (Theoriebildung) derjenigen, die im übergeordneten Bereich der „Umweltpsychologie“ – so die Bezeichnung eines eigenständigen Forschungszweigs der modernen Psychologie – betrieben wird; man bildet auf die gleiche Art seine theoretischen Modelle als Wechselwirkung zwischen Person und Umwelt (vgl. etwa Hellbrück & Kals, 2012; Lantermann & Linneweber, 2008). Um einen guten Zugang zum Gegenstandsbereich zu bekommen, so schreiben Hellbrück und Kals, „empfiehlt es sich, Mensch-Umwelt-Beziehungen im jeweiligen Fall einer Systemanalyse zu unterziehen, um die gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnisse zu spezifizieren“ (S. 22). Eine derartige Systemanalyse kann die durchaus komplexen Abhängigkeiten im Mensch-Umwelt-Kontext angemessener modellieren als einfache lineare Kausalmodelle („je mehr hiervon, desto mehr davon“), denen nichtlineare Zusammenhänge wie z. B. „tipping points“ entgehen müssen (Bsp.: kleine Mengen eines Pharmakons heilen, größere Mengen töten ein Lebewesen). Solche Kipp-Punkte können z. B. einen Systemwechsel provozieren. Als anschauliches Beispiel mag man Städte wie London oder Kopenhagen ansehen, in denen der immer dichter werdende automobiler Innenstadtverkehr (=linearer Anstieg) zu einem Wechsel (=Kipp-Punkt) weg von der Freizügigkeit in der Befahrbarkeit hin zu bezahlter Einfahrt in den Innenstadtbereich geführt hat.

4 Mobilitätswerkzeuge

Technische Hilfsmittel. In der Frühzeit der Menschheit waren es vor allem natürliche Hilfsmittel (Pferde, Esel, Elefanten usw.), die zur Fortbewegung und zum Transport genutzt wurden. Der Wunsch nach mehr Komfort hat Sänften und Kutschen hervorgebracht und zur Entwicklung vielerlei technischer Hilfsmittel geführt, die mobilitätsunterstützend und -erweiternd sind, und zwar sowohl an Land als auch im Wasser oder in der Luft: Schuhe, Fahrräder, Motorräder, Rollschuhe, Skier, Automobile, Kutschen, Rennwagen, Busse, Züge, Boote, Schiffe, Hubschrauber, Flugzeuge, Raumschiffe ... und in der Phantasie noch viel mehr

– man denke nur an fliegende Teppiche oder technische Phantasieprodukte wie Teleportationsgeräte. Auf Flugtaxi müssen wir wohl noch etwas warten. In einem weiteren Verständnis sind auch Fahrstühle, Rolltreppen, Laufbänder, Gondeln oder Lifte technische Mobilitätshilfen. In moderner Form gibt es Mobilitätsunterstützung durch Exoskelette (=technische Stützsysteme für Körperteile; siehe z. B. Mombaur & Ho Hoang, 2017; Mombauer et al., in diesem Band).

Gibt es auch technische Hilfsmittel, die Mobilität *behindern*? Gefängnisse (oder moderner: Fußfesseln) schränken die Beweglichkeit ihrer Insassen erheblich ein, wie überhaupt jede Form von Fessel, Kette oder Halsband (z. B. für Tiere) eine Einschränkung der Beweglichkeit bedeuten kann. Auch ein Alterssimulationsanzug („Alterssimulator“), der altersbedingte Einschränkungen der Wahrnehmung und der Beweglichkeit abzubilden versucht, darf hier genannt werden.

Geistige Hilfsmittel. Während die technischen Hilfsmittel einigermaßen überschaubar bleiben, können die geistigen Hilfsmittel schier unbegrenzte Möglichkeiten hervorbringen. Das wichtigste geistige Produktionsmittel heißt „Phantasie“ und ist Teil dessen, was menschliche Kreativität ausmacht (Funke, 2009). Auch im geistigen Bereich sind neben Hilfsmitteln zahlreiche Mobilitätshindernisse bekannt wie z. B. Filterblasen (weitgehend abgeschlossene Meinungsräume; Pariser, 2011) oder in sich geschlossene Weltbilder. Phantasie ermöglicht übrigens nicht nur Raum-Reisen (etwa mit Jules Verne in die Tiefen des Meeres oder in die Weiten des Weltalls), sondern auch Zeit-Reisen (in die Welt des Mittelalters oder in eine zukünftige Welt).

Diese Fähigkeit zu „mental time travel“, so sagen Suddendorf und Corballis (2007), bedeute einen evolutionären Vorteil von Menschen: Die Fähigkeit, zukünftige Ereignisse nicht nur zu antizipieren, sondern auch aktiv zu gestalten, scheint dem Menschen einzigartig gegeben zu sein. Suddendorf und Corballis (p. 307) verwenden die Metapher einer Theaterbühne: „To evolve a flexible anticipation system, many cognitive components may need to be in place to achieve a level of accuracy that provides a selective advantage sufficient to compensate for the enormous expense of cognitive resources. An appropriate metaphor might be a theater production, which also requires many subsidiary activities apart from the production itself. In the words of Shakespeare, ‚All the world’s a stage,‘ and this, we suggest, may include the mental world.“ Sie entwickeln konkrete Vorstellungen über beteiligte Komponenten („stage, playwright, actors, set, director, executive producer, broadcaster“), die alle vom menschlichen Gedächtnis gespeist sind. Die Fähigkeit zur Repräsentation von Objekten und Ereignissen erlaubt nicht

nur die Rekonstruktion von Vergangenen, sondern auch die Konstruktion von Zukünftigem.

Soziale Hilfsmittel. Die Hilfsmittel für den sozialen oder gesellschaftlichen Auf- bzw. Abstieg sind schwieriger zu beschreiben. Sie umfassen alles, was derartige Aufwärts- (z. B. durch Heirat, Bildung, Karriere) oder Abwärtsbewegungen (z. B. durch Konkurs, Gefängnis, Alkoholismus) in Gang setzt. Nicht immer steht eine bewusste, freiwillige Entscheidung dahinter, ein Konkurs (und damit ein Abstieg) kann schicksalhaft und unbeabsichtigt eintreten. Genauso können Zufälle zum Aufstieg beitragen. Interessantes Detail am Rande: In Bundesländern mit mehrgliedrigem Schulsystem ist die Abwärtsmobilität durchaus problematisch: „Während Schüler aus Realschulen oder Gymnasien durch Abwärtsmobilität im dreigliedrigen System seltener von Schulabbruch betroffen sind, stellt sich dieses Phänomen an Haupt- und Förderschulen als eine der zentralen Herausforderungen dar.“ (Fröhlich, Gniewosz, Hoff, & Reinders, 2011, S. 4). – Über transgenerationale Mobilität berichtet Geißler (2014, Kap. 12).

5 Mobilitätsmotive

Der Plural zeigt an, dass ein ganzes Bündel an Motivquellen unterschieden werden kann. Intrinsische (=von innen kommende) wie extrinsische (von außen kommende) Motive können dabei differenziert werden. Zu den intrinsischen Motiven zählen beispielsweise Neugier und Bewegungsdrang, zu den extrinsischen z. B. beruflich bedingte Reisemotive (Tagespendler, Berufspendler; Dienstreisen). Inwiefern bestimmte Arten der Freizeit-Mobilität (Urlaub, Touren, Shoppen, Joggen) von äußeren Interessen etwa der Tourismusindustrie gesteuert werden oder wirklich von innen kommen, ist manchmal schwer zu entscheiden. Medizinisch veranlasst sind Kuren, die an speziellen Orten mit gesundheitsförderlichen Eigenschaften erfolgen. Statements wie das legendäre „Ich will da rein!“ von Gerhard Schröder oder ein einfaches „Ich will hier weg“ (berühmt geworden ist Hape Kerkelings „Ich bin dann mal weg“) zeigen Annäherungs- wie Vermeidungsaspekte in Bezug auf spezielle Orte, in denen entweder nur der spezielle Zielort (Kanzleramt) oder nur der Startpunkt (das Hier-und-Jetzt) einer Bewegung benannt wird.

5.1 Flucht und Migration

Weltweit sind nach Angaben des Flüchtlingshilfswerks der Vereinten Nationen (UNHCR) aus dem Jahr 2016 mehr als 65 Millionen Menschen auf der Flucht

(<https://www.uno-fluechtlingshilfe.de/fluechtlinge/zahlen-fakten.html>), davon ist die Hälfte jünger als 18 Jahre. Die Motive dafür sind vielfältig und reichen von Hunger und Armut bis hin zu Menschenrechtsverletzungen und kriegerischer Gewalt (Asserate, 2017). Zwischen 1519 und 1867 wurden gut 9 Millionen Afrikaner als Sklaven verschleppt – unfreiwillige Mobilität! Das Motiv der Sklavenhändler: Geldgier. Der Migrationsforscher Oltmer (2016, S. 31) unterscheidet neben der gerade benannten „Zwangswanderung“ mehr als zehn Erscheinungsformen von Migration, darunter Bildungs- und Arbeitsmigration, Heirats- und Liebeswanderung oder Lebensstil-Migration, eine breite Palette an Motiven also.

5.2 Berufsgruppen-bedingte Mobilität

Bestimmte Berufsgruppen sind in ihrer Motivlage geradezu prädestiniert für Mobilität. Dazu gehören Wissenschaftler und Künstler (Hautala & Jauhiainen, 2018). Schon in früheren Jahrhunderten gehörte Mobilität und der Austausch mit berühmten Persönlichkeiten vor Ort zum Bildungsprogramm junger Menschen.¹ Spätestens mit den Arbeiten von Richard Florida zur Konzentration einer „kreativen Klasse“ in Städten (Florida, 2005) ist das Thema Mobilität als Merkmal von Kreativen immer wieder diskutiert worden. Der Heidelberger Geograph Peter Meusbürger hat in seinen Arbeiten wiederholt darauf hingewiesen, dass allein die *Möglichkeit*, anderen interessanten Personen zu begegnen, zu einem Merkmal kreativer Orte gehört (Meusbürger, Funke, & Wunder, 2009). In seinem Gutachten für den Heidelberger Gemeinderat (Meusbürger, 2016) hat er diese Begegnungsmöglichkeiten von Wissenschaftlern auf dem Campus der Universität als zentrales Merkmal der Wissenschaftsstadt Heidelberg herausgestellt (wobei dies vor allem für die initialen Phasen eines Forschungsprozesses gilt; in fortgeschrittenen Phasen kann auch auf Distanz zusammengearbeitet werden).

6 Mobilität in neuen Räumen

Dass nicht nur Mobilität im physischen Raum untersucht werden sollte, hängt mit der massentauglichen Einführung des Internet in den 1980er Jahren zusammen. „Surfen“ (der Begriff wurde angeblich von der Bibliothekarin Jean Armour Polly

¹ Über die Reisetätigkeit des Gründungsvaters der amerikanischen Psychologie, William James, nach Europa (und dabei insbesondere nach Heidelberg) berichtet ein gerade erschienener Beitrag von Gundlach (2018).

im Jahr 1992 eingeführt) im „Cyberspace“ (von William Gibson 1982 in seiner Trilogie „Neuromancer“ verwendet; die Raummetapher erweist sich schnell als zutreffender als die Textmetapher „Hypertext“) ist ein neuer Zeitvertreib, aber auch eine neue Gefahr: „lost in hyperspace“. Nach dem früheren amerikanischen Vizepräsidenten Al Gore ist die Infrastruktur dazu als „Information Highway“ benannt, auf der man sich bewegt.

Hier hat sich inzwischen ein völlig neues Universum aufgetan, in dem sich ganz spezielle Formen von Mobilität realisieren lassen. Virtuelle Realität fügt neue Räume zur vorhandenen Realität hinzu. Das wird ein Feld zukünftiger Forschung eröffnen, das zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genauer charakterisiert werden kann.

7 Mobilität und psychische Krankheit

Eine interessante Facette des Themas geht der Frage nach, ob fehlende Mobilität und psychische Krankheiten in einem Zusammenhang stehen. An einer großen Stichprobe älterer Mexikaner (N=6525) konnte Picazzo-Palencia (2016) demonstrieren, dass depressive Symptome und geringere Lebenszufriedenheit nicht einfach nur altersabhängig zunehmen, sondern vor allem durch verminderte Mobilität bedingt sind. Umgekehrt zeigt eine Studie aus Melbourne (Vella-Brodrick & Stanley, 2013), dass Transport-Mobilität (verstanden als die Fähigkeit, Distanzen zu überwinden und sich an sozialen Aktivitäten außerhalb der eigenen Wohnung beteiligen zu können) das subjektive Wohlbefinden der untersuchten Personen vorhersagt. Dabei spielen vermittelnde Einflussgrößen wie die Fähigkeit, seine Umwelt zu meistern („environmental mastery“), positive Beziehungen zu anderen Personen und Selbstakzeptanz eine wichtige Rolle. In ähnlicher Weise konnten Bergstad und andere (2011) an einer schwedischen Stichprobe (N=1330) den Zusammenhang von Lebenszufriedenheit und täglicher Mobilität aufzeigen. Die Arbeit von Fichter (2015), der eine repräsentative Stichprobe zum Thema „Pendeln“ befragt hat, liefert ein hierzu ein differenziertes Bild von Licht und Schatten beruflichen Pendelns.

Zuviel geistige Mobilität ist allerdings auch nicht gut: Die Ideenflucht gehört zu den Kennzeichen manischer Störungen (Van Meter, Burke, Kowatch, Findling, & Youngstrom, 2016) und zeigt, dass blinde Sprunghaftigkeit der Gedanken im psychischen Chaos endet. Phasen unkontrollierter freier Assoziationen (nach Freud ein therapeutisches Verfahren, um die Kontrolle durch das Unterbewusste zu umgehen) müssen abgelöst werden vom kontrollierten Gedankenfluss, dessen Be-

wegung vom gesunden Ich gesteuert wird und im Dienst der Handlungsregulation stehen sollte.

8 Macht Reisen glücklich?

Ein Teilaspekt des Zusammenhangs von Mobilität und psychischer Gesundheit berührt die Frage, ob Reisen glücklich macht. Alain de Button (2002) hat über die „Kunst des Reisens“ geschrieben – inwiefern man die im Reiseführer vermerkten Glücksgefühle nachempfinden kann, hängt wesentlich von der Person des Reisenden und seiner aufmerksamen Wahrnehmung ab. Es dürfte feststehen, dass Reisen (gemeint sind vor allem Aktivreisen, nicht Geschäftsreisen oder All-Inclusive-Reisen zu in sich abgeschlossenen Hotelanlagen, die im Wesentlichen der Erholung dienen) voller Überraschungen sind, den Kopf frei machen, unbezahlbare Momente und Erinnerungen schaffen können und uns die Vielfältigkeit unseres Planeten mehr schätzen lassen. Doch auch auf der individuellen Ebene der eigenen Identitätsbildung sowie im Hinblick auf die Erweiterung des eigenen, aktuellen Horizonts stellt Reisen eine Entwicklungsmöglichkeit dar.

Zimmermann und Neyer (2013) haben aufgrund eines Vergleichs der Daten von N=527 Studierenden *mit* Auslandsaufenthalten („sojourner“) und N=607 Kontrollstudierenden *ohne* solche Aufenthalte einen Anstieg der Werte in den Persönlichkeitsskalen „Offenheit“ und „Verträglichkeit“ und einen Abfall bei der Skala „Neurotizismus“ nach einem Auslandsaufenthalt im Studium bestätigen können. Das ist ein Beleg dafür, wie positiv es sich auf junge Menschen auswirkt, aus ihrem routinierten Alltag und somit aus ihrer „comfort zone“ in ganz andere Kulturen zu gelangen. Reisen (und dazu zählt auch ein studienbedingter Auslandsaufenthalt) ist oft spektakulärer als der Alltag. Jede Form von Abwechslung und ungewohnten Erlebnissen hinterlässt damit stärkere Erinnerungen als eine monotone Abfolge von Aufstehen, Arbeiten, Essen und Schlafen.

In ähnlicher Weise zeigen Greischel, Noack und Neyer (2016) durch einen längsschnittlichen Vergleich der Daten von N=457 Studierenden *mit* Auslandsaufenthalten und N=284 *ohne* solche Aufenthalte, dass sich soziale Interaktionen und Freundschaften in einem Auslandsjahr bei den Studierenden schneller und intensiver ergaben und zudem der Auslandsaufenthalt positiven Einfluss auf die Persönlichkeitsentwicklung der Studierenden hatte.

Der Wunsch, sich der Welt zu entziehen und gleichzeitig der Versuch, sich selbst zu finden oder sich sogar wiederzufinden, scheint die Menschheit stets zu beschäftigen. Dies schlägt sich in der bewussten Entscheidung nieder, neue

Länder und Kulturen kennenzulernen – übrigens keine Erscheinung des 21. Jahrhunderts, sondern ein universelles Merkmal. Schon in der Antike wusste man vom Wert des Reisens (Pretzler, 2007). In einer breit angelegten Literatursichtung haben Stone und Petrick (2013) den Wert von Bildungsreisen zu belegen versucht; allerdings ist dies sehr schwierig zu operationalisieren, da sich die Effekte auf verschiedenen Ebenen zeigen können (Wissenszuwachs, Persönlichkeitsentwicklung, Stressresilienz).

Nach so vielen positiven Wirkungen, die das Reisen mit sich zu bringen scheint, soll allerdings auch die Kritik daran zu Wort kommen. Die These des Travel-Bloggers Philipp Laage (Blogeintrag vom 20.3.2014 unter dem Titel „Meine wichtigste Erkenntnis über das Reisen“, siehe <https://www.reisedepeschen.de/macht-reisen-gluecklich-meine-wichtigste-erkenntnis-ueber-das-reisen/>) gibt zu denken: „Reisen macht nicht glücklich. Das ist die wichtigste Erkenntnis über das Reisen, die ich im vergangenen Lebensjahr gewonnen habe.“ Und weiter: „Die Möglichkeit, in ein Flugzeug zu steigen und wegfliegen zu können, verändert überhaupt nichts“. Laage argumentiert, dass das gewöhnliche, zeitlich beschränkte Reisen aus dem Reisenden selbst weder einen besseren noch einen glücklicheren Menschen mache und genau so wenig etwas an seiner Haltung ändere. Es wird sogar angenommen, dass man beim Reisen lediglich seine eigenen Sorgen und große Fragen an das Leben im Rucksack durch die Welt trägt, oft eine Weile vergisst, aber letztendlich zu keiner Lösung kommt. Noch mal der Blogger: „[Zufriedenheitsstiftend] ist nicht das einmalige Erlebnis, das Außergewöhnliche, das Extrem. Sondern die Beständigkeit, das Alltägliche, die konstante Arbeit an sich selbst. [...]. Aber das Reisen sollte nicht zum Sehnsuchtszustand verklärt und zur Glücksphantasie erhoben werden.“ Schon im 17. Jahrhundert soll der französische Philosoph Blaise Pascal gesagt haben: „Das ganze Unglück der Menschen besteht darin, dass sie nicht in der Lage sind, ruhig in ihrem Zimmer zu bleiben.“

Dem Reiseglück steht somit die Gefahr einer Reise-Krankheit (medizinisch: Kinetose) gegenüber – und das nicht nur im medizinischen Sinn! Im weltweit gültigen System der Weltgesundheitsorganisation WHO zur Krankheitsklassifikation, der „International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems“ (kurz: ICD-10) stehen unter dem Diagnoseschlüssel F43.2 („Anpassungsstörungen“) die Stichworte „Heimweh“ und „Kulturschock“. Beides könnte man als mobilitätsbedingte psychische Störungen bezeichnen, die auf Schattenseiten des Reisens hinweisen.

9 Abschluss

Mobilität ist ein zentraler Aspekt von Freiheit: Nicht umsonst stellen Reisefreiheit und Freizügigkeit bei der Wahl des Aufenthaltsorts Grundrechte dar, die verfassungsrechtlich garantiert werden und unter dem Stichwort „Freizügigkeit“ zu den Menschenrechten zählen (Vereinte Nationen, 1948, Artikel 13). Die heutzutage vorgenommene Einengung des Begriffsverständnisses auf den Bereich verkehrlicher Mobilität lässt diese allgemeineren Bedeutungen zu Unrecht in den Hintergrund treten. Die ausführlichere Darstellung des Themas „Reise“ verdeutlicht, dass die drei unterschiedenen Aspekte von Mobilität – physisch, sozial und geistig – enger miteinander verzahnt sind als man es vermuten würde.

Danksagung

In Vorbereitung dieses Beitrags haben mir Elena Graf und Maria Mehlhorn bei der Literatursammlung geholfen. Dafür danke ich herzlich! Für Kommentare und Anmerkungen zu einer Vorfassung danke ich Dr. Marlene Endepohls, Vita Funke, Elena Graf und Maria Mehlhorn ebenfalls ganz herzlich.

Literatur

- Asserate, A.-W. (2017). *Die neue Völkerwanderung. Wer Europa bewahren will, muss Afrika retten*. Berlin: Propyläen.
- Bergstad, C. J., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Ettema, D., ... Olsson, L. E. (2011). Subjective well-being related to satisfaction with daily travel. *Transportation*, 38(1), 1–15. doi:10.1007/s11116-010-9283-z
- Bloch, E. (1959). *Das Prinzip Hoffnung*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Button, A. de. (2002). *The art of travel*. New York: Penguin.
- Fichter, C. (2015). Mobilität: Macht Pendeln unglücklich? *Wirtschaftspsychologie Aktuell*, 22, 23–26.
- Flade, A. (2013). *Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie*. Wiesbaden: Springer VS. doi:10.1007/978-3-531-19086-0
- Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. Abingdon, UK: Routledge.
- Fröhlich, V., Gniewosz, B., Hoff, S., & Reinders, H. (2011). *Verhinderung von Brüchen in der Zeit des Übergangs Schule-Beruf* (Schriftenreihe Empirische Bildungsforschung No. 21). Würzburg: Universität Würzburg.
- Funke, J. (2009). On the psychology of creativity. In P. Meusburger, J. Funke, & E. Wunder (Eds.), *Milieus of creativity. An interdisciplinary approach to spatiality of*

- creativity* (pp. 11–23). Dordrecht: Springer Netherlands.
doi:10.1007/978-1-4020-9877-2
- Geißler, R. (2014). *Die Sozialstruktur Deutschlands* (7. Auflage). Wiesbaden: Springer VS. doi:10.1007/978-3-531-19151-5
- Greischel, H., Noack, P., & Neyer, F. J. (2016). Sailing uncharted waters: Adolescent personality development and social relationship experiences during a year abroad. *Journal of Youth and Adolescence*, 45(11), 2307–2320.
doi:10.1007/s10964-016-0479-1
- Gundlach, H. (2018). William James and the Heidelberg fiasco. *History of Psychology*, 21(1), 47–72. doi:10.1037/hop0000083
- Hautala, J., & Jauhiainen, J. S. (2018). Creativity-related mobilities of peripheral artists and scientists. *GeoJournal*. doi:10.1007/s10708-018-9866-3
- Hellbrück, J., & Kals, E. (2012). *Umweltpsychologie*. Wiesbaden: Springer VS.
- Hunecke, M. (2015). *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern*. Wiesbaden: Springer VS. doi:10.1007/978-3-658-08825-5
- Klein, T. (2015). Partnerwahl. In P. B. Hill & J. Kopp (Eds.), *Handbuch Familiensoziologie* (pp. 321–343). Wiesbaden: Springer VS.
doi:10.1007/978-3-658-02276-1
- Lantermann, E.-D., & Linneweber, V. (Hrsg.) (2008). *Grundlagen, Paradigmen und Methoden der Umweltpsychologie*. Göttingen: Hogrefe.
- Meusburger, P. (2016). „Wissenschaftsstadt Heidelberg“. *Analysen und Strategien*. Heidelberg. Retrieved from
https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/params_E545602069/813915/Strategiepapier_Wissenschaftsstadt_2016-10-10_Dr_Peter_Meusburger.pdf
- Meusburger, P., Funke, J., & Wunder, E. (2009). Introduction: The spatiality of creativity. In P. Meusburger, J. Funke, & E. Wunder (Eds.), *Milieus of creativity. An interdisciplinary approach to spatiality of creativity* (pp. 1–10). Dordrecht: Springer Netherlands. doi:10.1007/978-1-4020-9877-2
- Mombaur, K., & Ho Hoang, K. L. (2017). How to best support sit to stand transfers of geriatric patients: Motion optimization under external forces for the design of physical assistive devices. *Journal of Biomechanics*, 58, 131–138.
doi:10.1016/j.jbiomech.2017.04.037
- Oltmer, J. (2016). *Globale Migration. Geschichte und Gegenwart*. München: C. H. Beck.
- Pariser, E. (2011). *The filter bubble: What the internet is hiding from you*. New York: Penguin.
- Picazzo-Palencia, E. (2016). Depression and mobility among older adults in Mexico: ENSANUT 2012. *Hispanic Health Care International*, 14(2), 94–98.
doi:10.1177/1540415316650846

- Pretzler, M. (2007). *Pausanias. Travel writing in ancient Greece*. London: Bloomsbury Publishing.
- Schultz, P. W., & Searleman, A. (2002). Rigidity of thought and behavior: 100 years of research. *Genetic, Social, & General Psychology Monographs*, 128(2), 165–207.
- Stone, M. J., & Petrick, J. F. (2013). The educational benefits of travel experiences: A literature review. *Journal of Travel Research*, 52(6), 731–744.
doi:10.1177/0047287513500588
- Suddendorf, T., & Corballis, M. C. (2007). The evolution of foresight: What is mental time travel and is it unique to humans. *Behavioral and Brain Sciences*, 30(299), 299–351. doi:10.1017/S0140525X07002099
- Van Meter, A. R., Burke, C., Kowatch, R. A., Findling, R. L., & Youngstrom, E. A. (2016). Ten-year updated meta-analysis of the clinical characteristics of pediatric mania and hypomania. *Bipolar Disorders*, 18(1), 19–32. doi:10.1111/bdi.12358
- Vella-Brodrick, D. A., & Stanley, J. (2013). The significance of transport mobility in predicting well-being. *Transport Policy*, 29, 236–242.
doi:10.1016/j.tranpol.2013.06.005
- Vereinte Nationen. (1948). *Die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte* (No. Resolution 217 A (III) vom 10.12.1948). New York. Retrieved from <http://web.archive.org/web/20071031123756/http://www.unhchr.ch/udhr/lang/ger.pdf>
- Vohs, K. D., & Baumeister, R. F. (Eds.) (2011). *Handbook of self-regulation: Research, theory, and applications* (2nd ed.). New York: Guilford.
- Zimmermann, J., & Neyer, F. J. (2013). Do we become a different person when hitting the road? Personality development of sojourners. *Journal of Personality and Social Psychology*, 105(3), 515–530. doi:10.1037/a0033019

Über den Autor

Joachim Funke ist seit 1997 Professor für Allgemeine und Theoretische Psychologie am Psychologischen Institut der Universität Heidelberg. Promoviert wurde er 1984 an der Universität Trier. Im Jahr 1990 habilitierte er sich an der Universität Bonn. Funke war Gastprofessor an verschiedenen Universitäten, darunter Fribourg (Schweiz), Melbourne (Australien), Nanjing (China) und Szeged (Ungarn). Seine primären Forschungsinteressen liegen im Bereich von Denken, Kreativität und Problemlösen. Seine Forschungsideen wurden unter anderem von der Deutschen Forschungsgemeinschaft, von Bundesministerien und von der Europäischen Union finanziell unterstützt. Funke hat zahlreiche Artikel in internationalen Fachzeitschriften veröffentlicht, Kapitel zu Fachbüchern beigetragen und eigene Bücher herausgegeben und veröffentlicht.

Von 2010 bis 2014 war er Vorsitzender der Internationalen Expertenkommission für Problemlösen im Rahmen der weltweiten PISA-Studien der OECD. Auf ihn geht ein Wechsel im Verständnis von Problemlösen zurück, der die Perspektive von statischem zu dynamischen Problemlöseaktivitäten verschiebt. Von der ungarischen Universität Szeged wurde ihm 2015 für seine Verdienste um die computerbasierte Erfassung von Problemlöseprozessen der Titel eines Ehrendoktors verliehen. Seit 2011 ist Funke Sprecher des Akademischen Senats der Universität.

Korrespondenz:

Prof. Dr. Dr. h.c. Joachim Funke (ORCID ID: 0000-0001-9129-2659)

Universität Heidelberg

Psychologisches Institut

Hauptstr. 47-51

69117 Heidelberg

E-Mail: Joachim.funke@psychologie.uni-heidelberg.de

Homepage: <https://funke.uni-hd.de>