

# **„Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft?“**

*Maik Hömke*

## **Anlass**

Auf dem Kongress der Schweizerischen Gesellschaft für Soziologie mit dem Thema „Identität und Wandel der Lebensformen“ vom 7. – 9. September 2009 in Genf, fand auch der Workshop „Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft“ statt. Dieser Workshop versammelte Beiträge, welche sich u.a. mit der Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung in urbanen/suburbanen Räumen, dem Wandel dörflicher/ruraler Orte zu suburbanen Knotenpunkten und dem Pendlerverhalten als Ausdruck des Wandels traditioneller Lebensformen beschäftigten, aber auch Mobilitäts- sowie Milieustudien.

Für den Workshop wurden fünf Beiträge ausgewählt. Dabei entstand bei den Teilnehmern der Eindruck, dass dieses Thema weitaus mehr Potential hat, als dies in einer einzigen Veranstaltung abgehandelt werden kann. Um in die Diskussion mit anderen Theorien und Studien zu treten entstand der Wunsch nach einer Publikation der Ergebnisse, um eine Grundlage für eine weitere Ausformulierung des Themas und seiner Inhalte zu erreichen. Dies ist die Grundlage für die diesen Band, welcher fünf Beiträge aufführen soll.

Im Folgenden soll das Thema kurz eingeleitet und die Beiträge vorgestellt werden.

## **Thema**

Einer der deutlichsten gesellschaftlichen Wandel vollzieht sich in den letzten Jahren in der immer grösser werdenden Mobilität der Menschen. Hat man sich von der Vorstellung eines Wohn- und Arbeitsortes in unmittelbarer Nähe zueinander bereits seit längerem verabschiedet, so werden in den letzten Jahren die Distanzen immer grösser. Tägliche Pendelzeiten von über einer Stunde pro Fahrt sind keine Seltenheit mehr.

Anschub für diese Entwicklung sind immer bessere und leistungsfähigere Infrastrukturen, die ein Pendeln immer attraktiver machen. Nicht zuletzt durch

solche Entwicklungen werden Phänomene wie Suburbanisierung, Zersiedlung und neue Verkehrsproblematiken hervorgerufen.

Trotz der ständigen Zunahme dieser Trends und immer zahlreicheren individuellen Lebensform ist jedoch noch kein Wandel von Identitätskonstruktionen in Richtung einer „mobilen Identität“ festzustellen. Ganz im Gegenteil wird die lokale Identität durch eine immer höhere Mobilität noch verstärkt: ein eigentlicher Widerspruch zur Identitätskonstruktion aus praktischer Lebensführung, oder, vor dem Hintergrund des erzwungenen/verweigten Wohnortwechsels, eine logisch ausbleibende Entwicklung, hin zu einer neuen „mobilen“ Identität?

Als erstes beschäftigt sich *Ralph Richter* in seinem Essay *Ortsbezogene Identität. Die kognitive Repräsentanz von Orten im Zeichen zunehmender Wohnmobilität* mit dem aufgezeigten Spannungsfeld. Dabei stellt er die Frage nach einer individuellen Repräsentation von Räumen und welche gesellschaftliche Rolle diese spielen. Zunächst klärt er theoretisch das Spannungsfeld ortsbezogener Identität zwischen Aneignung und Verhalten. Dabei unterscheidet er physisch-materielle, soziokulturelle und individualistische Ansätze. Die Leistung einer Theorie individueller Repräsentation von Räumen muss es sein, die gesellschaftliche Bedeutung von Orten herauszustellen, eine individuelle Repräsentanz von Orten als eigenen kognitiven Tatbestand zu erreichen und gleichzeitig den Isomorphismus zwischen Territorien und Identität zu vermeiden. Dabei macht Richter klar, dass die Rede von Orten ist und nicht von Räumen, sprich von menschlichen Siedlungen mit einer nicht vorhandenen Dominanz kollektiver Identitätskonstrukte.

Um diese Theorie nun zugänglicher zu gestalten wird der Theorie ein empirischer Ansatz beigelegt. Es ist der Versuch der Vermittlung zwischen den theoretischen Polen der Bedeutungszunahme des Ortes in einer mobilen Welt, bzw. der Abnahme der Bedeutung. Beide Positionen finden sich in den aktuellen Theoriendebatten über die zunehmende Mobilität wieder. Die empirische Untersuchung ist aufgebaut als Online-Panel-Untersuchung mit standardisierten Fragebögen. Dabei konzentriert sich Richter vor allem auf die Komponenten der Wohnortwechsel, sowie auf das Alter der Umziehenden und die Zeitdauer seit dem Umzug. Es zeigt sich, dass eine ortsbezogene Identität weitaus vielschichtiger ist, als dies mit Umzugsdaten ermittelt werden kann. Richter gibt jedoch einen Einblick darin, welche Faktoren für eine ortsbezogene Identität von Interesse sind.

Wie Richter untersucht auch *Cornelia Rahn* in Ihrem Essay *Weibliches Sozialkapital in Suburbia?* die Ortsbindung. Dabei erweitert sie den Fokus auf geschlechterabhängige Ausprägungen von Ortsbindungen anhand einer empirischen Studie im Berliner Umland. Rahn führt dabei den Begriff der Quartierszeit ein. Dies ist die Zeit welche im Gegensatz zur Pendelzeit steht. Steigt die Pen-

delzeit sinkt die Quartierszeit, also die Aufenthaltszeit am Wohnort der jeweils Betroffenen. Dies hat dann auch eine direkte Auswirkung auf die Ortsbindung.

Rahn untersucht zehn suburbane Wohngebiete in Berlin, welche in den 1990er Jahren neu errichtet wurden. Dabei wählt sie ein breites qualitatives und quantitatives Vorgehen: vom Fragebogen über Interviews bis hin zu Wegeprotokollen. Die Frage die damit beantwortet werden soll ist die nach den Sozialkapitalressourcen und ob eine bessere Ortsbindung diese erhöhen. Dabei unterliegen alle Faktoren räumlichen und individuellen Ausprägungen, welche nicht geschlechtsspezifisch getrennt werden können. Ein markanter Unterschied zwischen den Geschlechtern ergibt sich jedoch bei der Quartierszeit. Rahn stellt weiterhin fest, dass die Quartierszeit jedoch nicht allein Einfluss auf die Ortsgebundenheit hat, sondern auch andere Faktoren und Notwendigkeiten hier hineinspielen.

Katharina Manderscheid wählt in ihrem Aufsatz *Mobilität als relationale Aushandlung* einen vergleichenden Ansatz zwischen England und der Schweiz. Diese beiden Fallbeispiele wurden aufgrund verschiedener stattlich regulierter Strukturbedingungen in den beiden Ländern gewählt. Manderscheid macht deutlich, dass die Mobilität mittlerweile als selbstverständliche Voraussetzung angesehen und als Betonung des Individuellen hervorgehoben wird. Dabei wirken Mobilität und Freiheit im Rahmen der kapitalistischen Gesellschaftsordnung. Als theoretische Grundlage für die vergleichende Studie der Haushaltspaneldaten dient ihr der Mobility Turn in den Sozialwissenschaften. Nicht zuletzt bewirkt dieser Mobility Turn, dass die Raumbblindheit der Soziologie, mit der damit einhergehenden Beschäftigung mit sesshaften Prozessen nach und nach von einem breiteren Verständnis von Mobilität ersetzt wird.

Auch im Beitrag von Manderscheid zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede. Die Studie beschäftigt sich dabei mit ähnlichen Faktoren wie die beiden vorhergehenden Studien. So tauchen auch hier wieder die Mobilitätsformen von Pendeln und Umzügen auf. Manderscheid stellt fest, dass die Mobilität räumlich und sozial nicht gleich verteilt ist. Nimmt man Rahn noch hinzu, so zeigen die Studien, dass neben Deutschland auch in England und der Schweiz geschlechterspezifische Mobilitäten feststellbar sind.

Im Aufsatz *Mobilität und Identität. Eine theoretische und eine empirische Exploration am Beispiel multilokalisierter Akteure* nimmt Knut Petzold noch einmal das Thema von Multilokalität auf. Petzold untersucht das Verhältnis von Multilokalität und ortsbezogener Identifikation. Dabei stellt sich die Frage, ob Mobilität freiwillig erfolgt oder erzwungen ist. Es muss festgestellt werden, das Multilokalität zunächst nur eine Ausdrucksform verschiedener Wohnstandorte ist und aufgrund dessen nicht ausschließlich Mobilität. Für seine Untersuchung verwendet Petzold einen empirischen Untersuchungsaufbau, nämlich eine Onli-

nestudie über eine Mitfahrzentrale um herauszufinden, ob die Identitätsbildung im Widerspruch zur Multilokalität steht.

Maik Hömke schließt mit seinem Text *Sozialräumliche Auswirkungen neuer Verkehrsinfrastruktur* die Sammlung ab. Hömkes Kritikpunkt ist die einseitige Schwerpunktlegung auf ökonomische und ökologische Faktoren bei der Folgebewertung von neuen Verkehrsinfrastrukturen. Anhand eines konkreten Beispiels aus der Schweiz untersucht er an einer kleinen, vormals schlecht erschlossenen Gemeinde die sozialräumlichen Veränderungen, welche in der Gemeinde durch eine neue Eisenbahnverbindung vor sich gehen. Er legt dabei den Schwerpunkt auf die Ausarbeitung einer empirischen Methodik, welche sozialräumliche Veränderungen überhaupt fassen und bewerten kann. Somit unternimmt Hömke den Versuch, ökonomischen und ökologischen Folgebewertungen von Verkehrsinfrastrukturen eine neue Ebene hinzuzufügen, nämlich die der sozialräumlichen Folgen, denn auch Nichtnutzer sind neuen Verkehrsinfrastrukturen ausgesetzt und zeitigen deren Wirkung.

Dieser kurzen Einleitung sollen nun die einzelnen Beiträge folgen. Auffällig ist in allen Studien die starke Übereinstimmung zu Ansätzen, welche Umzugs- und Pendelverhalten und in einem zweiten Teil die Untersuchung von Multilokalitäten näher betrachten. Mit diesen Beiträgen und Ansätzen sind dabei noch längst nicht alle Widersprüche die Mobilität in unserer Gesellschaft hervorruft beseitigt, noch sind erschöpfend alle Untersuchungsmöglichkeiten dargelegt. Dennoch ist eine Grundlage geschaffen um über das wenig beachtete Verhältnis von Mobilität und Gesellschaft und den damit einhergehenden Identitätsbildungsprozessen zu diskutieren, um den Mobility Turn vor allem auch in den deutschsprachigen Raumwissenschaften weiter zu stärken.

Mobilität und Identität

Widerspruch in der modernen Gesellschaft

Hömke, M. (Hrsg.)

2013, VI, 134 S., Softcover

ISBN: 978-3-658-03005-6