

2 Mobilitätsbiographien, Mobilitätskulturen und Wohnmobilität – theoretische und konzeptionelle Zugänge

Ausgangspunkt der Suche nach konzeptionellen Zugängen ist die Frage nach den Wechselwirkungen zwischen städtischen Mobilitätskulturen und individueller Alltagsmobilität. Damit sind die beiden wesentlichen theoretischen Ausgangspunkte bereits angesprochen. Zunächst bedarf es einer Konzeption, um die Funktionsweise sowie die Einflussfaktoren des alltäglichen Mobilitätsverhaltens theoretisch besser fassen zu können. Dabei wird schnell klar, dass gerade regelmäßig wiederkehrende Wege und Aktivitäten nicht mit jedem Mal neu geplant werden, sondern meist in einem hohen Maß von Routinen durchdrungen sind (Gärling und Axhausen 2003). Folgerichtig ergibt sich die Frage nach den Lebenssituationen und -phasen, in denen diese derart habitualisierten Verhaltensmuster ausgebildet und gefestigt werden. Auf dieser Überlegung basiert auch der längsschnittorientierte Erklärungsansatz der Mobilitätsbiographien, mit dessen Hilfe Kontinuitäten und Diskontinuitäten des Mobilitätsverhaltens im gesamten Lebensverlauf betrachtet werden können

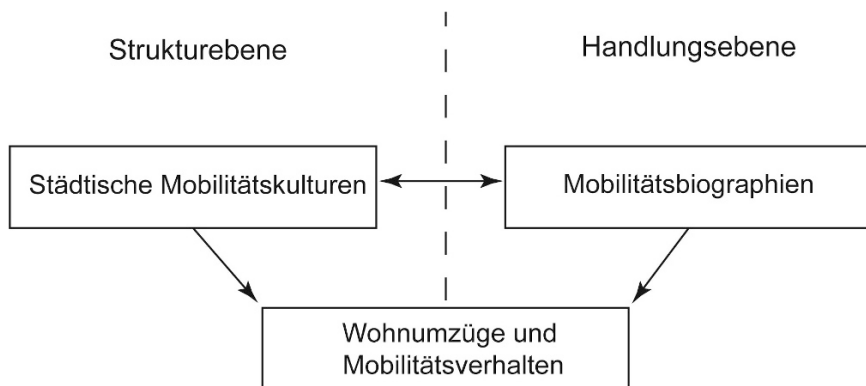


Abbildung 1: Theoretische Zugänge der vorliegenden Arbeit (eigene Darstellung)

(Lanzendorf 2003; Scheiner 2007; Schönduwe 2008). Das Konzept der Mobilitätsbiographien wird in Kapitel 2.1 vorgestellt und diskutiert. Daran anschließend folgt eine Annäherung an den Kulturbegriff und seine Verwendung in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Kap. 2.2). Zentraler Bezugspunkt ist dabei das im Kontext sozial-ökologischer Forschung entwickelte Konzept städtischer Mobilitätskulturen (Deffner et al. 2006; Götz und Deffner 2009). Die Vorstellung dieses Ansatzes wird ergänzt durch die Bezugnahme auf verwandte Theorie-Entwürfe wie etwa das *new mobilities paradigm* (Sheller und Urry 2006) der angloamerikanischen Sozialwissenschaften sowie die Auseinandersetzung mit der Kritik an kulturalistischen Ansätzen (z.B. Mitchell 1995). In Kapitel 2.3 werden schließlich die Wechselwirkungen zwischen Wohnortumzügen und der Alltagsmobilität in den Blick genommen werden. Das Kapitel kommt also insofern einer Synthese gleich, als dass hierbei das individuelle Mobilitätsverhalten und die strukturelle Veränderung der räumlichen und soziokulturellen Rahmenbedingungen aufeinander bezogen werden. Mit dem so konzipierten Theoriegerüst werden sowohl Handlungsbezüge (Mobilitätsbiographien) als auch Strukturelemente (Mobilitätskulturen) sowie ihre gegenseitige Durchdringung berücksichtigt. Es eignet sich daher zur Einbettung in die von Giddens (1997) entworfene Dualität von Handlung und Struktur (Abbildung 1). In den folgenden Kapiteln wird daher an verschiedenen Stellen auf die Strukturationstheorie verwiesen.

2.1 Mobilitätsverhalten im Längsschnitt – Das Konzept der Mobilitätsbiographien

Um herauszufinden, inwiefern sich städtische Mobilitätskulturen und individuelles Mobilitätsverhalten gegenseitig beeinflussen, ist es zunächst notwendig, das dieser Arbeit zugrunde liegende Verständnis individueller Mobilität darzulegen. Da hierbei vor allem die alltägliche Mobilität, also etwa die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit oder die für den Lebensmitteleinkauf üblicherweise zurückgelegte Distanz, im Mittelpunkt des Interesses steht, ist zu beachten, dass derartige Aktivitäten einer hohen Regelmäßigkeit und Habitualisierung unterliegen. Eine Beschränkung auf die Analyse des Mobilitätsverhaltens zu einem bestimmten Zeitpunkt erscheint daher unzureichend. Anstatt einer solchen Querschnittsanalyse ist die Aufmerksamkeit vielmehr auf die Frage zu lenken, wann und auf welche Weise sich die dem alltäglichen Mobilitätsverhalten zugrunde liegenden Routinen und Einstellungen herausbilden, wie sie sich verfestigen und unter welchen Umständen sie auch wieder neu ausgerichtet werden können. Diese Überlegungen legen nahe, dass Alltagsmobi-

lität nur dann sinnvoll zu verstehen ist, wenn sie im Lebensverlauf oder zumindest über einen längeren Zeitraum hinweg betrachtet wird. Deshalb müssen zunächst die zum Verständnis dieser Längsschnittperspektive unverzichtbaren Begriffe *Routine* und *Einstellung* diskutiert (Kap. 2.1.1) und ihre Formierung im Rahmen von Sozialisationsprozessen thematisiert werden (Kap. 2.1.2). Anschließend werden diesen prozessorientierten Überlegungen biographische Umzugsereignisse und Kontextwechsel gegenübergestellt (Kap. 2.1.3) und schließlich beide Aspekte im Konzept der Mobilitätsbiographien zusammengeführt (Kap. 2.1.4).

2.1.1 Mobilitätsbezogene Routinen und Einstellungen

Geht man zunächst davon aus, dass das alltägliche Mobilitätsverhalten in langfristige Entscheidungszusammenhänge und Wertemuster eingebettet ist, so scheint eine Annäherung mithilfe der Begriffe *Routine* und *Einstellung* vielversprechend, werden doch beide Konzepte als dem eigentlichen Verhalten vorausgehend beschrieben, wobei sie sich sowohl ergänzen als auch im Gegensatz zueinander stehen können (Verplanken et al. 1994).

In der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung ist der Gedanke, dass das Mobilitätsverhalten in hohem Maße routinisiert abläuft, fest etabliert und wurde in zahlreichen Fallstudien bestätigt. Einen zentralen Stellenwert haben dabei umwelt- und sozialpsychologische Forschungsarbeiten (Bamberg und Schmidt 2003; Friedrichsmeier et al. 2013; Klöckner und Matthies 2012; Matthies et al. 2006). Der Rückgriff auf erprobte und als geeignet befundene Handlungsmuster reduziert die Komplexität der Entscheidungssituation und minimiert die mit ihr einhergehenden Risiken (Gärling und Axhausen 2003: 2; Scheiner 2009b: 51). So überlegen etwa Beschäftigte nicht jeden Tag von neuem, auf welches Verkehrsmittel sie für den Weg zum Arbeitsplatz zurückgreifen, sondern nutzen dasselbe Verkehrsmittel wie die Tage und Wochen zuvor. Diese Vorgehensweise setzt kognitive Ressourcen frei, die dann z.B. zur Vorbereitung von weniger gewöhnlichen Aktivitäten wie etwa eines geschäftlichen Termins genutzt werden können. Entsprechend ist die regelmäßige wiederholte Ausführung bestimmter Verhaltenssequenzen elementarer Bestandteil der meisten gebräuchlichen Definitionen habitualisierten Verhaltens. Die Routine kann sich dabei auf sehr spezifische Situationen beziehen, etwa wenn jemand in einem bestimmten Restaurant immer das gleiche Getränk bestellt, oder aber mit einem weiten Spektrum verwandter Aktivitäten in Verbindung gebracht werden. Diese Ausprägung wird von Verplanken et al. (1994: 289) als *general habit* bezeichnet und lässt sich etwa beobachten, wenn

eine Person unabhängig von der zurückzulegenden Distanz oder zur Verfügung stehenden Verkehrsmittelalternativen für nahezu jede Aktivität auf das Auto zurückgreift. Mit Blick auf das alltägliche Mobilitätsverhalten ist eine Durchdringung mit Routinen denkbar für bestimmte Wegezwecke, die Auswahl von Verkehrsmitteln, Wegstrecken, Zielen und Zeiträumen sowie für eine Kombination dieser und weiterer Merkmale des Unterwegsseins (Gärling und Axhausen 2003: 2).

Merkmal	Beschreibung
<i>Frequenz</i>	regelmäßige Ausführung, Habitualisierungsgrad steigt mit der Häufigkeit der Ausführung
<i>Stabilität</i>	stabile Rahmenbedingungen, Routinen können sich auf spezifische Situationen (z.B. Wegezweck, Tageszeit, Route) oder eher allgemeine Voraussetzungen (z.B. Fortbewegung) beziehen (<i>general habit</i>)
<i>Erfolg</i>	Verhalten trägt wiederholt zum Erreichen gesetzter Ziele bei
<i>Automatische Ausführung</i>	Verhalten wird nicht bewusst reflektiert, eingeschränkte Suche nach alternativen Verhaltensoptionen
<i>Identität</i>	Verhalten wird als typisch für den eigenen Charakter angesehen
<i>Impuls</i>	Routine wird durch bestimmte Anlässe ausgelöst.
<i>Praktisches Bewusstsein</i>	Intuitiver Rückgriff auf gesellschaftlich tradierte Regeln und Wissensbestände

Tabelle 1: Kennzeichen von Routinen (Quelle: Eigene Zusammenstellung in Anlehnung an Gärling und Axhausen 2003; Giddens 1997; Klöckner und Verplanken 2013; Klöckner und Matthies 2012; Verplanken et al. 1994; Verplanken et al. 2008; Verplanken und Orbell 2003)

Dennoch besteht inzwischen weithin Einigkeit darüber, dass das wiederholte Auftreten einer Verhaltensweise alleine noch kein hinreichender Nachweis für das Bestehen einer Routine darstellt, da ein solches Verhalten auch auf andere Faktoren wie räumliche oder sozioökonomische Rahmenbedingungen zurückgeführt werden könnte (Mittal 1988). Als ausschlaggebend gilt vielmehr, dass dem alltäglichen Verhalten kein bewusster Entscheidungsprozess zugrunde liegt und es daher gleichsam automatisch abläuft. Des Weiteren weisen Verplanken und Orbell (2003) darauf hin, dass stark routinisiertes Verhalten häufig als Ausdruck der eigenen Identität angesehen wird, was sie im Rahmen des von ihnen entwickelten *self-report habit index* mit Items wie „behaviour x is typically me“

erfasst haben. Letztlich machen Verplanken et al. (2008) darauf aufmerksam, dass die Aktivierung einer Routine auf einem Impuls wie etwa dem morgendlichen Klingeln des Weckers basiert und die Suche nach Informationen zu alternativen Entscheidungsoptionen bei stark habitualisiertem Verhalten merklich abnimmt. Diese sozialpsychologischen Erkenntnisse können um die soziologische Perspektive der Strukturationstheorie ergänzt werden. Giddens (1997) spricht im Zusammenhang mit habitualisiertem Verhalten von einem *praktischen Bewusstsein*, das es der/dem Handelnden erlaubt, den Handlungsstrom als Routine zu organisieren und sich somit in unterschiedlichen Interaktionszusammenhängen vergleichsweise rasch zurechtzufinden. Grundlage dieser intuitiven Handlungskompetenz ist dabei das in derartigen „Begegnungen inkorporierte gemeinsame Wissen“, das „dem Bewusstsein der Akteure nicht direkt zugänglich“ (ebd.: 55) ist. Statt einer bewussten Reflektion liegt dem Handeln dann eine durch Sozialisation und Erfahrung erworbene Regelkenntnis zugrunde, die im Sinne von „sedimentierten Gewissheiten“ (Joas 1997:14) handlungsleitend wirkt. Die Merkmale verhaltensbezogener Routinen werden zusammenfassend in Tabelle 1 aufgelistet.

Neben den Routinen gehen individuelle Einstellungsmuster dem eigentlichen Mobilitätsverhalten voraus. Alle Definitionsansätze zum Einstellungsbegriff stellen Evaluationsprozesse in den Mittelpunkt der Betrachtung (Prislin und Crano 2008: 4; Albarracín et al. 2005: 4). So können Einstellungen mit Petty et al. (1997: 611) als „summary evaluations of objects (e.g. oneself, other people, issues, etc.) along a dimension ranging from positive to negative“ beschrieben werden. Einstellungen können somit als vermittelnde Instanz zwischen allgemeinen Überzeugungen einerseits sowie den zu beurteilenden Gegenständen und Sachverhalten andererseits verstanden werden. Sie lassen sich sowohl gegenüber grundsätzlichen und situationsübergreifenden Wertebezügen (z.B. Solidarität, Toleranz, Umweltbewusstsein) (Albarracín et al. 2005: 4-5; van Acker et al. 2010: 225) als auch in Bezug auf Wahrnehmungsprozesse abgrenzen, denn die Wahrnehmung eines Sachverhalts ist nicht zwingend von entsprechenden Einstellungsmustern abhängig (Cao et al. 2009 unterscheiden etwa zwischen der Einstellung zu bestimmten Siedlungstypologien und ihrer Wahrnehmung). Die Übergänge sind dabei allerdings häufig fließend (vgl. z.B. Li et al. 2013: 58 für die synonyme Verwendung der Begriffe *attitude*, *psychological perception* und *preference*).

Neben Gegenständen kann auch eine Verhaltensweise im Mittelpunkt des Bewertungsprozesses stehen. Das in diesem Zusammenhang wohl bekannteste sozialpsychologische Konzept ist die *Theorie des geplanten Verhaltens* (Ajzen 1991). Hierbei werden individuelle Einstellungen insofern berücksichtigt,

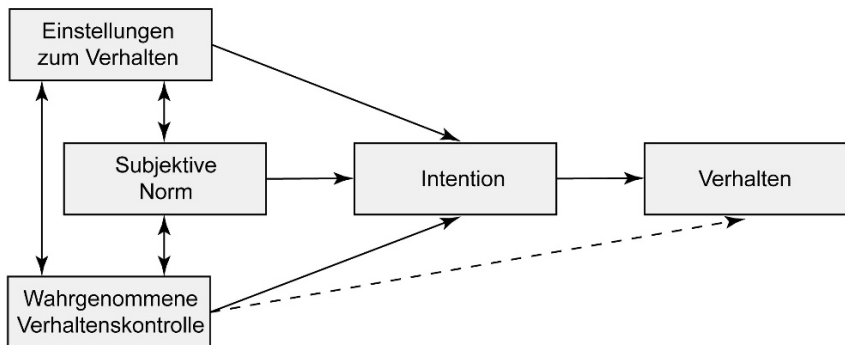


Abbildung 2: Theorie des geplanten Verhaltens Schematische Darstellung
(Quelle: Ajzen 1991: 182)

als dass sie gemeinsam mit der subjektiven Norm und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle die dem eigentlichen Verhalten vorausgehende Intention beeinflussen (vgl. Abbildung 2). Die subjektive Norm bezieht sich auf die Erwartung, dass nahestehende Menschen (*peers*) wie etwa Familienmitglieder oder Freunde die Ausführung des geplanten Verhaltens befürworten oder ablehnen. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle bezeichnet die subjektive Einschätzung zu den Realisierungschancen des geplanten Verhaltens unter Abwägung begünstigender und einschränkender Rahmenbedingungen. In einigen Fällen kann sie die Ausführung des Verhaltens auch derart unmittelbar beeinflussen, dass bewusst-intentionale Verhaltensausführung gar nicht zustande kommt. Einstellungen sind in diesem Zusammenhang schließlich zu verstehen als „degree to which a person has a favorable or unfavorable evaluation or appraisal of the behavior in question“ (Ajzen 1991: 188, für Anwendungsbeispiele aus der Mobilitätsforschung siehe Harms et al. 2007: 740, Heinen et al. 2010: 71, Heinen et al. 2011: 103). Das Zusammenspiel dieser drei Komponenten soll nachfolgend an einem etwas holzschnittartigen Beispiel erläutert werden: Ein junger Mann, der in einer ländlichen Region aufgewachsen ist, hat in den letzten Jahren eine sehr positive und aufgeschlossene Einstellung zum Autofahren sowie zu den Fahrzeugen selbst entwickelt. Für ihn ist das Auto Ausdruck der Unabhängigkeit vom Elternhaus sowie von Stärke und Männlichkeit, seiner Meinung nach lassen sich mit einem schicken und gut motorisierten Auto attraktive Mädchen beeindrucken. Auch bei seinen Freunden vom Fußballverein sind die neuesten Fahrzeugmodelle und Tuning-Artikel immer ein beliebtes Gesprächsthema. Leider reicht sein Verdienst als Auszubildender nicht aus, um sich ein seinen Ansprüchen genügendes Auto leisten zu

können, er wird daher zunächst weiterhin mit dem Fahrrad zum Fußballtraining fahren (für ein ähnliches Beispiel vgl. Heine et al. 2001: 41). Während in diesem Fall also die Einstellung und die subjektive Norm den Kauf und die Nutzung eines Autos begünstigen, erscheint beides letztlich aufgrund finanzieller Restriktionen nicht möglich, die wahrgenommene Verhaltenskontrolle ist also zu schwach ausgeprägt.

Auch hinsichtlich der Theorie des geplanten Verhaltens kann ein Querverweis auf die Theorie der Strukturierung zum vertieften Verständnis beitragen. Giddens (1997: 55) weist darauf hin, dass der Zusammenhang zwischen einer intentionalen Handlung und den handlungsleitenden Motiven, Einstellungen und Normen nicht im Sinne eines klar abgrenzbaren Ursache-Wirkungs-Verhältnisses aufgefasst werden sollte. Vielmehr sei von einer prozessualen, in den Handlungsfluss eingelagerten reflektiven Handlungskontrolle auszugehen. Demnach ist etwa die Entscheidung für die Anschaffung eines Autos nicht als eine einmalige Begebenheit anzusehen, sondern als Ergebnis einer langfristigen Abwägung, in die persönliche Vorlieben und Einstellungen genauso Eingang finden wie Rückmeldungen aus dem sozialen Umfeld und eine Überprüfung der Voraussetzungen zur Realisierbarkeit des Vorhabens. An diesem Beispiel wird deutlich, dass die beschriebenen Einflussfaktoren nicht immer konsistent und im Zeitverlauf variabel sind. So können sich die Einschätzungen der Personen, mit denen die Entscheidung diskutiert wird, widersprechen und genauso wie eine Umschichtung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel zur Folge haben, dass die Kaufentscheidung aufgeschoben, vorgezogen oder revidiert wird. Diese Sichtweise legt damit abermals nahe, dass das alltägliche Mobilitätsverhalten am sinnvollsten in einer Längsschnittperspektive zu analysieren ist.

Die einem Verhalten zugrunde liegenden Einstellungsmuster werden in frühen Arbeiten zur *Theorie des geplanten Verhaltens* und verwandter Ansätze für gewöhnlich als eher kognitiv ausgerichteter Evaluationsprozess aufgefasst (Ajzen und Fishbein 1980; Fishbein und Ajzen 1975). In einer späteren Überarbeitung des Konzepts folgt die Reaktion auf kritische Stimmen, wonach „it is useful to distinguish between ‚hot‘ and ‚cold‘ cognitions (Abelson 1963) or between evaluative and affective judgements“ (Ajzen 1991: 201). Somit werden neben wissensbasierenden Komponenten auch auf Emotionen beruhende Aspekte als elementarer Bestandteil von Einstellungen berücksichtigt. Ein derart differenzierter Einstellungsbegriff bildet die Grundlage für zahlreiche Operationalisierungsbemühungen. Beispielhaft können soziologische Forschungsarbeiten zum Zusammenhang von Umweltbewusstsein und Alltagshandeln angeführt werden. Diekmann und Preisendörfer (1992; 1998) sowie Preisendörfer et al. (1999), die u.a. die Verkehrsmittelnutzung analysieren, kommen zu dem Schluss, dass umweltschonende Handlungen vor allem

dann realisiert werden, wenn ihre Ausführung als wenig kostenintensiv empfunden wird (*Low-Cost-Hypothese*). Umweltbezogene Einstellungen werden dabei mithilfe von Item-Batterien erfasst, in deren Konstruktion sowohl kognitive als auch affektive und konative, also verhaltensbezogene Aspekte eingehen. Ein ähnlicher Ansatz liegt der Mobilitätsstilforschung zugrunde. Ausgehend von der sozialwissenschaftlichen Lebensstilforschung wird hierbei das Ziel verfolgt, durch die Abfrage von mobilitätsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen sowie mithilfe von multivariaten statistischen Verfahren soziale Gruppen zu identifizieren, die ein vergleichsweise einheitliches Präferenz- und Verhaltensprofil aufweisen (Götz und Ohnmacht 2011; Hunecke et al. 2010; Prillwitz und Barr 2011; Pronello und Camusso 2011; Steg 2005). Folgerichtig werden die sich ergebenden Kategorien als *Mobilitätsstile* (Götz et al. 1997; Götz et al. 2003; Hunecke 2000; Lanzendorf 2001, 2002) oder *travel behavior segments* (Anable 2005) bezeichnet. Im Kontext dieser Arbeit verdeutlichen diese Studien, dass mobilitätsbezogene Einstellungen nicht ausschließlich auf der individuellen Ebene analysiert werden können, sondern eben auch für die Herausbildung kollektiver Sozialstrukturen maßgebend sind. Beispiele hierfür sind die Hegemonie oder Marginalisierung spezifischer Milieus und Lebensstilgruppen sowie die Herausbildung von politischen Strömungen mit entsprechenden Konsequenzen für den politischen Willensbildungsprozess (vgl. Kap. 2.2.1). Für beide Betrachtungsebenen liegen inzwischen panelgestützte Längsschnittanalysen vor, mit denen etwa die Prägung von Einstellungsmustern und Lebensstilen im Lebensverlauf (Isengard 2011) oder die zeitliche Differenzierung von Lebensstilen und Freizeitverhalten in kollektiver und sozialräumlicher Hinsicht (Spellerberg 2011) untersucht werden.

Eine weitere relevante Differenzierung ist die Unterscheidung zwischen expliziten und impliziten Einstellungen. Während explizite Einstellungen bewusst artikuliert und vertreten werden, ist dieses Bewusstsein bei impliziten Einstellungen nicht vorhanden. Dabei können sowohl die inhaltliche Ausrichtung der Einstellung als auch ihr Ursprung oder ihre Wirkung im Unterbewussten verbleiben (Devos 2008). Dieser Argumentation folgend müssen Einstellungen also nicht zwangsläufig mit intentionalen Handlungen in Verbindung stehen, sondern können auch unterbewusst in Routinen eingewoben sein. Folgerichtig kommen empirische Arbeiten hinsichtlich des Verhältnisses von Einstellungen und Routinen zu unterschiedlichen Ergebnissen. So bestätigen Matthies et al. (2006: 94) in ihrer Interventionsstudie bezüglich der Verkehrsmittelnutzung von BewohnerInnen der Städte Bochum und Dortmund die Hypothese, dass „when (...) habits are strong, the whole process of norm activation and evaluation is blocked, and situational cues will lead directly to the

habitualised choice (...), without moral or other motives being considered". Aus der hier beschriebenen Blockadewirkung, die von Handlungsrouninen auf die Aktivierung von Einstellungen ausgeht, lässt sich ein gegensinniger Zusammenhang zwischen beiden Konstrukten ableiten: Stark ausgeprägte Routinen gehen mit einem eher geringen Einfluss von Einstellungen auf das Verhalten einer Person einher. Im Widerspruch zu diesem Ergebnis konnte in einzelnen Fallstudien aber auch ein gleichsinniger Zusammenhang festgestellt werden, so etwa zwischen der routinisierten Autonutzung und der persönlichen ökologischen Norm und entsprechend umweltorientierten Handlungsabsichten unter Studierenden: „To our suprise, intention and behaviour were more closely related when car choice habits were strong than when habits were weak“ (Klößner und Blöbaum 2010: 584). Auch Preisendörfer et al. (1999: 131) kommen in Ihrer Untersuchung zu Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelnutzung zum Ergebnis, dass „Einstellungen vor allem dann eine besondere Verhaltensstütze sind, wenn es sich um häufig wiederkehrende Verhaltensweisen handelt“, nachdem sie zuvor festgestellt haben, dass das Umweltbewusstsein die Verkehrsmittelwahl vor allem auf dem Weg zur Arbeit beeinflusst. Diese Befunde könnte man weitergehend so interpretieren, dass es gerade bei habitualisierten und sich regelmäßig wiederholenden Tätigkeiten sehr anstrengend ist, sich dauerhaft im Sinne einer *kognitiven Dissonanz* gegen die eigenen Überzeugungen zu behaupten (Festinger 1957).

2.1.2 Sozialisation: Phasen und Einflussfaktoren

Die Überlegungen zum Verhältnis von Routinen und Einstellungen führen zwangsläufig zu der Frage, wann und unter welchen Umständen diese dem eigentlichen Verhalten vorausgehenden Dispositionen entstehen. Damit wird eine prozessorientierte Perspektive eingenommen, die letztlich in Konzepten zur Sozialisation im Lebensverlauf mündet. Zur Herausbildung von Routinen haben sich in der Sozialpsychologie zwei zentrale Erklärungsmuster etabliert (Klößner und Matthies 2012; Klößner und Verplanken 2013):

- Der *connectionist approach* geht davon aus, dass sich die Entstehung von Handlungsrouninen anhand von neuronaler Aktivität erklären lässt. Demnach bilden sich besonders leistungsstarke Nervenverbindungen zwischen Segmenten des neuronalen Netzwerks, wenn sie häufig in zeitlicher Nähe zueinander aktiviert werden. Folgt also auf einen spezifischen situativen Reiz immer wieder ein bestimmtes Verhalten, so kann eine gleichzeitige Aktivierung der jeweils korrespondierenden

Nervenzellen zunehmend einfach und schnell erfolgen, weil sich zwischen ihnen infolge von assoziativen Lernprozessen eine entsprechend stabile neuronale Verbindung etabliert hat (Neal et al. 2006). Diesem Verständnis folgend ist die Ausprägung einer Routine also ausschließlich von der Regelmäßigkeit einer Verhaltensweise und stabilen Rahmenbedingungen abhängig.

- Das zweite Erklärungsmuster ist auf einer höheren Abstraktionsebene verortet. Die Routine muss sich demnach nicht zwangsläufig auf die abermalige Ausführung ein und desselben Verhaltens beziehen, sondern kann im Sinne einer *general habit* (Verplanken et al. 2004, siehe auch Kap. 2.1.1) auch unter lediglich vergleichbaren Rahmenbedingungen aktiviert werden. So werden neben früheren Verhaltensweisen beim *script-based approach* auch Erinnerungsstrukturen berücksichtigt, die immer dann als Schablone für adäquates Verhalten abgerufen werden, wenn bestimmte situative Reize empfangen werden (ebd.). Das spezifische Verhalten wird demnach abgerufen, weil es in ähnlichen Situationen zum Erreichen eines Ziels beigetragen hat. Dementsprechend erfolgt die erneute Zielformulierung zunächst bewusst, bevor das Verhalten automatisch und drehbuchartig ausgeführt wird. Eine ähnliche Überlegung liegt dem *heuristic approach* zugrunde, wonach habitualisiertes Verhalten auf Entscheidungsregeln beruht, wie sie auch komplexeren und bewusst vollzogenen Verhaltensweisen zugrunde liegen (Enste 1998). Habitualisierte und bewusste Verhaltensweisen unterscheiden sich demnach lediglich im Komplexitätsgrad der jeweils zur Anwendung kommenden Entscheidungsregel. Beiden Konzepten ist also gemeinsam, dass sie kognitive Elemente einbeziehen, die auf Sozialisationsprozesse zurückgeführt werden können. So wird etwa im Hinblick auf den heuristischen Ansatz bemerkt, dass „parents’ behavior or the family’s or peer group’s culture of engaging in a decision might influence how elaborate the heuristics are that people use“ (Klößner und Matthies 2012: 793).

Auch im Hinblick auf die Herausbildung von Einstellungsmustern haben sich unterschiedliche sozialpsychologische Erklärungsansätze etabliert. Ausgehend vom hybriden Charakter von Einstellungen, wonach diese neben kognitiven auch affektive Bezüge aufweisen (siehe Kap. 2.1.1), werden auch hinsichtlich der Formierung und Veränderung von Einstellungsmustern entsprechend kognitive und affektive Prozesse als ausschlaggebend angeführt. Stellvertretend für die Vielzahl derartiger Prozesse werden nachfolgend das Prinzip der

cognitive responses sowie des *evaluative conditioning* diskutiert, weil sie insofern in besonderem Maße für die Fragestellung dieser Arbeit relevant sind, als dass sie auf veränderte Kontextbedingungen verweisen:

- Modelle, denen das Konzept der *cognitive responses* zugrunde liegt, gehen davon aus, dass es für die Formierung von Einstellungsmustern entscheidend ist, mit welchen spezifischen Gedanken und Assoziationen eine Person auf entsprechende Sachverhalte oder Situationen reagiert. Demnach ist für die Ausbildung einer Einstellung häufig nicht der Sachverhalt an sich ausschlaggebend, sondern die Art und das Ausmaß, mit denen er intern reflektiert und verarbeitet wird. Dieser Zugang bezieht also neben der bloßen Wahrnehmung äußerer Reize auch die Gedanken und Assoziationen der/des jeweiligen Betrachterin/Betrachters mit ein und verweist somit auf Erfahrungen und Erinnerungen. Empirisch wurde etwa nachgewiesen, dass Probanden einer Botschaft dann eher zustimmen, wenn die Informationsweitergabe durch Störungen erschwert wurde. Dies wird als Indiz dafür gewertet, dass dabei die internen Reflektions- und Abwägungsprozesse beeinträchtigt werden (Eagly und Chaiken 1993: 280-285).
- Affektive Phänomene wie Sympathie und Antipathie bilden dagegen die Grundlage des *evaluative conditioning* (Walther und Langer 2008). Hierbei wird eine neutrale Gegebenheit eingebettet in positiv oder negativ besetzte Rahmenbedingungen, die dann letztlich auch die Einstellung zu dem ursprünglichen Sachverhalt nachhaltig beeinflusst. Diese assoziative Wirkung der Kontextbedingungen wurde etwa anhand der Beurteilung von Gesichtern nachgewiesen. Fotografien von zunächst als neutral eingestuften Gesichtern werden positiv oder negativ bewertet, wenn sie mit Bildern von Gesichtern kombiniert werden, mit denen Zu- oder Abneigung verbunden wird. Derartige Ergebnisse lassen die Analyse von Kontexteffekten lohnenswert erscheinen.

Die Funktionsweise beider Konzepte kann beispielhaft anhand von Personen, die ihren Wohnort aus einem eher autoorientierten Umfeld in eine fahrradfreundliche Umgebung verlagern, verdeutlicht werden (siehe Kap. 2.3). Dabei kann einerseits im Sinne des *cognitive response*-Ansatzes angenommen werden, dass Radfahren auch am neuen Wohnort vergleichsweise häufig mit negativen Erfahrungen wie etwa gefährlichen Situationen assoziiert wird, so dass eine weiterhin fahrradkritische Einstellung wahrscheinlich bleibt. Umgekehrt kann im Einklang mit dem Prinzip des *evaluative conditioning* argumentiert werden,

dass Fahrradverkehr innerhalb des neuen stadt- und sozialräumlichen Kontexts positiv aufgeladen wird, so dass eine positivere Einstellung zum Fahrradfahren möglich erscheint.

Diese überblicksartige Schilderung sozialpsychologischer Theorien verdeutlicht, dass die Ausbildung von Routinen und Einstellungen einerseits zunächst als ein Ergebnis langfristiger Gewöhnungs- und Verstärkungsprozesse verstanden werden kann, etwa wenn die stetige Wiederholung von äußeren Reizen immer gleiche Verhaltensweisen nach sich zieht. Andererseits erscheinen gerade solche Lebenssituationen interessant, in denen der vergleichsweise stabile Zusammenhang zwischen äußeren Umständen und bestimmten Verhaltensweisen durch eine grundlegende Änderung der Rahmenbedingungen aufgebrochen wird und eine Überprüfung und Neuausrichtung von Routinen und Einstellungsmustern eintritt. Bevor die Wirkung von derartigen biographischen Umbruchsereignissen in Kapitel 2.1.3 näher diskutiert wird, soll hier zunächst auf die angesprochenen Habitualisierungsprozesse unter stabilen Kontextbedingungen eingegangen werden. In diesem Zusammenhang verweisen mehrere Studien auf den Begriff der Sozialisation (Baslington 2008; Groß 1999; Haustein et al. 2009; Heine et al. 2001: 72-75; Tully und Baier 2011; Tully und Schulz 1999). Sozialisationsprozesse werden dabei verstanden als „the ways in which individuals learn skills, knowledge, values, motives, and roles appropriate to their position in a group or society” (Bush und Simmons 1981: 134). Entsprechend ist mobilitätsbezogene Sozialisation gekennzeichnet durch das Erlernen von Fortbewegungstechniken und Verkehrsregeln, aber auch von gesellschaftlich weit verbreiteten Bedeutungsmustern, die etwa bestimmten Verkehrsträgern oder Fahrzeugen zugeschrieben werden. So wird in verschiedenen Arbeiten darauf hingewiesen, dass bereits Kleinkinder Automarken hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Reputation unterscheiden können (Meaton und Kingham 1998; Monheim 1997: 8). Diese Arbeiten machen stellvertretend deutlich, dass sich die meisten AutorInnen auf die Primärsozialisation im Kindes- und Jugendalter konzentrieren. Als Akteure, die entsprechende Sozialisationsprozesse anleiten und vermitteln, werden am häufigsten der elterliche Haushalt und die Schule genannt (Baslington 2008; Groß 1999; Haustein et al. 2009; Limbourg et al. 2000: 89; Monheim 1997: 7; Tully und Schulz 1999). Mehrere AutorInnen unterstreichen darüber hinaus die Bedeutung der jeweiligen *peer group*, also des Freundes- und Bekanntenkreises, die gerade bei Heranwachsenden einen beträchtlichen Einfluss auf die Ausbildung von Einstellungen und Routinen haben kann (Haustein et al. 2009: 174-175, Heine et al. 2001: 72-75; Tully und Baier 2011: 196). Frühe Arbeiten machen außerdem bereits darauf aufmerksam, dass auch das stadträumliche Umfeld zu den Sozialisationsbedingungen von Kindern und Erwachsenen zu zählen ist (Krause

und Ohrt 1977: 69). So kann etwa eine gute Anbindung eines Wohnquartiers an das Straßenbahnnetz, das von einem Kind regelmäßig, etwa auf dem Weg zur Schule, genutzt wird, ausschlaggebend dafür sein, dass diese Person auch in späteren Lebensphasen eine gewisse Offenheit gegenüber Straßen- und Stadtbahnen beibehält. Die hier angesprochene Identifikation mit den städtischen Raum- und Infrastrukturen wird auch von Richter (2013) betont. Er stellt zudem heraus, dass derartige Effekte nicht auf die Primärsozialisation beschränkt bleiben müssen, etwa wenn er mit Verweis auf Rubinstein und Parmelee (1992) feststellt: „Räumliche Bindung könne sich zu allen Zeitpunkten im Lebenslauf ausbilden. Sie ist, bildlich gesprochen, das Ergebnis von Erfahrungen, für die der Raum die Bühne darstellt“ (Richter 2013: 15).

Die Ideen der raumbezogenen Sozialisation sowie zum Einfluss von *peer groups* verbindet Goetzke mit dem Konzept der *social network effects* oder *social spillover effects* (Goetzke 2008; Goetzke und Rave 2011). So konnte er etwa anhand einer Haushaltsbefragung in New York nachweisen, dass die Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung von Personen, die in räumlicher Nachbarschaft zueinander leben, signifikant miteinander korreliert. Dieser Effekt wird vom Autor als Ergebnis von Nachahmungsprozessen interpretiert. Die NachbarInnen im Viertel nähmen hier im Sinne einer *peer group* eine Vorbildfunktion ein. Ihr Verhalten werde als Signal für die besondere Qualität dieses Verkehrsmittels gewertet, „just as a full restaurant is a sign of good food and satisfied customers“ (Goetzke 2008: 416). In einer Folgestudie zur Fahrradnutzung in deutschen Städten argumentieren Goetzke und Rave (2011), dass derartige Prozesse nicht nur in Nachbarschaften und Quartieren wirksam sind, sondern interpretieren sie diesmal als gesamtstädtisches Phänomen. Sie beschreiben den Prozess dabei als Internalisierung externer Information und gehen auf zwei weitere Arten von *social spillover effects* ein. Zum einen entstünde eine kritische Masse, die für die/den einzelne/n RadfahrerIn Vorteile mit sich bringe, etwa weil das Radfahren in Gruppen als angenehmer empfunden werde oder die Verkehrssicherheit steige. Zum anderen könne man die Ausbildung einer sozialen Norm beobachten, die in Form von *peer pressure* dazu führe, dass sich weitere Personen für das Fahrrad entscheiden. Auch Lyons (2004: 499-500) kommt in einem paradigmatischen Beitrag zu Verkehr und Gesellschaft zu dem Schluss, dass soziale Normen häufig in individuelle Routinen eingeschrieben werden, sei es aus Pragmatismus oder aus dem Bedürfnis sozialer Anerkennung. Hiermit wird ein Diffusionsprozess angesprochen, der von der sozialpsychologischen Forschung weiter differenziert wird. So gehen Haustein et al. (2009: 170) davon aus, dass soziale Normen durch Internalisierungs- und Abstimmungsprozesse zu persönlichen Normen modifiziert werden, die dann wiederum Verhaltensentscheidungen zugrunde gelegt werden und somit langfristig zur

Ausbildung von Routinen beitragen. Entsprechend kommen sie anhand einer retrospektiven Befragung zur Autonutzung von Studierenden zu dem Ergebnis, dass der direkte Einfluss der mobilitätsbezogenen Sozialisation – operationalisiert als Meinung der Eltern und Freunde zu bestimmten Fortbewegungsformen sowie als symbolische Bedeutung des Führerscheinerwerbs – begrenzt bleibt. Dagegen nimmt der Aufklärungsgrad der von den AutorInnen berechneten Strukturgleichungsmodelle deutlich zu, wenn die soziale Norm, die persönliche Norm und der Routinisierungsgrad der Autonutzung als vermittelnde Variablen hinzugenommen werden.

Der beschriebene Transformationsprozess von gesellschaftlichen Strukturen bis hin zu Handlungen der einzelnen Person kann mit Giddens (1997) als Prinzip der Strukturierung beschrieben werden. Demnach legen soziale Strukturen als Systeme von Regeln und Ressourcen bestimmte Handlungen nahe, während sie andere ausschließen oder zumindest als wenig zielführend erscheinen lassen. Regeln können dabei rechtsverbindliche Gesetze und Verordnungen sein, aber auch eher informelle Konventionen wie der Dress-Code in bestimmten beruflichen Zusammenhängen. Ebenso breit lässt sich das Spektrum der Ressourcen definieren, das etwa von baulich-materiellen Gegebenheiten bis hin zu sprachlichen oder kognitiven Voraussetzungen reichen kann. Entscheidend ist, dass diese Rahmenbedingungen individuelle Handlungen insofern vorbestimmen, als dass bestimmte Verhaltensoptionen honoriert und andere sanktioniert werden. Auch hier reicht die Bandbreite von einem abfälligen Blick bis hin zu mehrjährigen Freiheitsstrafen. Die Relevanz für das Mobilitätsverhalten mag ein Beispiel verdeutlichen. So hat das in der deutschen Straßenverkehrsordnung festgeschriebene Rechtsfahrgebot gleichzeitig einen ermöglichenden als auch einen beschränkenden Charakter. Ermöglichend wirkt das Gebot insofern, als dass auch dann noch mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden kann, wenn der Straßenverlauf nicht weithin einzusehen ist, weil davon auszugehen ist, dass entgegenkommende Fahrzeuge sich ebenfalls an das Rechtsfahrgebot halten. Die begrenzende Wirkung der Regelung zeigt sich daran, dass das Fahren auf der linken Straßenseite zwar technisch weiterhin möglich bleibt, aufgrund der Gefährdung des eigenen sowie des Lebens anderer aber nicht zu empfehlen ist. Es kann vermutet werden, dass ähnliche Zusammenhänge auch im Kontext städtischer Mobilität wirksam werden. So ist anzunehmen, dass für die RadfahrerInnen in Münster zum Teil andere Regeln und Konventionen gelten als für die in Wiesbaden. Dieser Hypothese soll im Rahmen dieser Arbeit mit der Einführung des Konzepts städtischer Mobilitätskulturen (Kap. 2.2.3) Nachdruck verliehen werden, bevor sie anhand einer Befragung von Personen, die im Kontext verschiedener Mobilitätskulturen sozialisiert worden sind, empirisch überprüft wird (Kap. 3).

Dieser Ausblick auf den empirischen Teil der Arbeit macht deutlich, dass die Bezugnahme auf sich verändernde Kontexte und Sozialisationsbedingungen geeignet erscheint, um Anpassungen des Mobilitätsverhaltens besser zu verstehen. Dieser Überlegung folgend, werden im nächsten Kapitel biographische Umbruchereignisse und ihr Einfluss auf das Mobilitätsverhalten näher analysiert.

2.1.3 Kontextwechsel und biographische Schlüsselereignisse

Die bisherigen Ausführungen zur Herausbildung von Routinen und Einstellungen und ihrer Bedeutung für Sozialisationsprozesse basieren auf der Annahme vergleichsweise stabiler Rahmenbedingungen. Hieraus ergibt sich die Frage, wie sich Kontextveränderungen auf das alltägliche Mobilitätsverhalten auswirken, wobei sowohl raum- und infrastrukturelle Faktoren als auch haushalts- und soziostrukturelle Aspekte zu berücksichtigen sind. In einer ersten Annäherung können derartige Kontextwechsel in drei Kategorien unterteilt werden:

1. *Critical Incidents*

Als *critical incidents* bezeichnet man einmalig und zufällig auftretende Ereignisse, die die Haltung zu einem Sachverhalt oder einer Verhaltensweise nachhaltig beeinflussen (Bäumer et al. 2009: 24; Lanzendorf 2010: 281; Oakil et al. 2013; Pedersen et al. 2011; Plantsch 2011; Verhoeven et al. 2005). Sie sind in der Regel affektgesteuert, etwa wenn in einer bestimmten Situation eine besonders schöne oder besonders schlimme Erfahrung gemacht wird und die Erinnerung daran fortan das Verhalten in ähnlichen Situationen prägt. So kann beispielsweise ein Flirt oder eine nette Begegnung, die man in einer Straßenbahn gemacht hat, zur Folge haben, dass man diesem Verkehrsmittel fortan emotional verbunden bleibt. Umgekehrt können traumatische Erlebnisse wie Unfälle oder tätliche Übergriffe zu einer Abneigung gegenüber bestimmten Fortbewegungsarten führen. Auch wenn hier also keine Veränderung der objektiven Rahmenbedingungen, also etwa der raumstrukturellen oder sozioökonomischen Situation, vorliegt, werden bestimmte Verhaltensweisen doch im Sinne eines *evaluative conditioning* (vgl. Kap. 2.1.1) insofern kontextuell eingebunden, als dass sie mit individuellen Erfahrungen assoziiert werden.

2. *Interventionen*

Als Interventionen werden Instrumente verstanden, die auf eine Verhaltensänderung hin ausgerichtet sind. Diese Maßnahmen werden von externen Akteuren, d.h. in der Regel von politischen oder gesellschaftlichen Institutionen mit entsprechenden Exekutivrechten eingeführt (Cao et al. 2009: 361; Kaufmann-Hayoz et al. 2001; Mosler und Tobias 2007). Das Spektrum der Interventionsformen reicht dabei von ordnungs-, preis- und infrastrukturpolitischen Instrumenten wie etwa der Einführung einer City-Maut (Börjesson und Eliasson 2012) über anreizbasierte Instrumente (Fuji und Kitamura 2003) bis hin zu kommunikativen und koordinativen Maßnahmen, wie sie für das Mobilitätsmanagement kennzeichnend sind (Enoch 2012; ILS/ISB 2000; Stiewe und Reutter 2012). Mosler und Tobias (2007: 37) differenzieren zudem nach den einer Intervention zugrunde liegenden Impulsen und Mechanismen, zu denen sie etwa Wettbewerb oder Vorbildverhalten zählen. Die Kontextänderung besteht demnach in einer Ausweitung oder Einschränkung des verkehrlichen Angebots sowie seiner Vermittlung und Koordination. Die Einflussnahme von außen erfolgt dabei im Unterschied zu den *critical incidents* geplant und nicht zufällig.

3. *Biographische Lebensereignisse*

Biographische Ereignisse können unterschiedliche Teilbereiche der Lebensführung betreffen und ziehen in der Regel einen mehr oder weniger deutlichen Umbruch der alltäglichen Lebenssituation nach sich, etwa hinsichtlich der haushaltsstrukturellen oder wohnortbezogenen Rahmenbedingungen. Ihr Bezug zur Alltagsmobilität kann dabei unmittelbar (z.B. Führerscheinerwerb) oder eher indirekt (z.B. berufs- und karrierebezogene Veränderungen) sein (Chatterjee et al. 2013). Busch-Geertsema et al. (2014) unterscheiden daher konsequent zwischen den eigentlichen Lebensereignissen und langfristigen Mobilitätsentscheidungen machen jedoch auch auf die engen Wechselbeziehungen zwischen diesen Kategorien aufmerksam. Inzwischen liegen zahlreiche Forschungsarbeiten zu spezifischen Umbruchereignissen vor, so etwa zu Änderungen der Haushaltszusammensetzung etwa infolge der Geburt eines Kindes (Best und Lanzendorf 2005; Heine et al. 2000; Lanzendorf 2010; Oakil et al. 2013), des Auszugs von Kindern (Bonham und Wilson 2012: 207-208) sowie des Zusammenziehens oder der Heirat mit der/dem PartnerIn (Chatterjee et al. 2013: 189). Auch die Beendigung einer Beziehung (Brown und Trost 2003) oder der Auszug und der Tod der/des PartnerIn werden hinsichtlich ih-

rer Auswirkungen auf Verkehrsmittelverfügbarkeit und Mobilitätsverhalten untersucht (Beige und Axhausen 2012; Dargay und Hanly 2007; Oakil et al. 2013; Scheiner und Holz-Rau 2013). Andere Arbeiten nehmen berufliche und ausbildungsbezogene Entscheidungen in den Blick, so etwa den Studienbeginn oder den Einstieg in das Berufsleben (Chatterjee et al. 2013; Horn et al. 2008; Fuji und Gärling 2003; Seebauer et al. 2010), den Wechsel von Job und Arbeitsplatz inkl. der entsprechenden Einkommenseffekte (Clark und Withers 1999; Prillwitz et al. 2006) sowie Renteneintritt und Pensionierung (Allender et al. 2008; Hjorthol et al. 2010; Weinkauff 2007). Unter langfristigen Mobilitätsentscheidungen, die das alltägliche Mobilitätsverhalten häufig in hohem Maße vorstrukturieren, sind etwa Wohnortwechsel (Aditjandra et al. 2012; Bamberg 2006; Cao et al. 2007; Chatman 2009; Klinger und Lanzendorf 2012; Krizek 2000, 2003, 2006; Prillwitz et al. 2007; Scheiner 2006a; Scheiner und Holz-Rau 2013) oder die An- und Abschaffung von Verkehrsmitteln oder Fahrerlaubnissen (Beige und Axhausen 2012; Dargay 2001) zu verstehen. Letztere sind für das alltägliche Mobilitätsverhalten eine derart wichtige und meist auch verbindliche Voraussetzung, dass sie auch als *Mobilitätswerkzeuge* (Beige und Axhausen 2012) oder *Mobilitätsressourcen* (Lanzendorf 2010) bezeichnet werden.

Zwischen den beschriebenen Arten von Kontextwechseln können enge Wechselwirkungen bestehen. So sind inzwischen die Interventionsstrategien des Mobilitätsmanagements häufig auf biographische Umbrüche ausgerichtet. Beispielhaft für das Zusammenwirken von biographischen Ereignissen und verkehrspolitischen Interventionen kann das kommunale Neubürgermarketing angeführt werden, mit dem neu hinzugezogene Personen auf das verkehrliche Angebot in einer Stadt aufmerksam gemacht werden, etwa in Form hochwertiger Informationsmaterialien und kostenloser oder vergünstigter Tickets für den ÖPNV (Bamberg et al. 2003; Haefeli 2008a; Langweg 2008, 2009; Nallinger 2007). Zudem kann angenommen werden, dass in derartigen Umbruchsituationen den veränderten Rahmenbedingungen mit einer erhöhten Sensibilität begegnet wird, so dass äußere Reize vergleichsweise schnell zu einem *critical incident* werden. So kann im Zusammenhang mit der Geburt eines Kindes davon ausgegangen werden, dass die Eltern eine erhöhte Aufmerksamkeit für die Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr entwickeln. Entsprechend können Gefährdungssituationen für das Kleinkind insofern einen kritischen Charakter annehmen, als dass sie von den Eltern zum Anlass genommen werden,

Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelnutzung zu überdenken und ggf. anzupassen (Heine et al. 2001: 45; Monheim 1997: 7).

Diese Beispiele machen deutlich, dass Lebensereignisse einen Bewusstseinsprozess in Gang setzen können, der Verhaltensänderungen wahrscheinlicher werden lässt. Nallinger (2007: 16) plädiert aus verkehrspolitischer Sicht dafür, diese „veränderungssensible Phase“ zu nutzen, um langfristig wirksame Verhaltensänderungen herbeizuführen. So konnten Stanbridge et al. (2004: 1) anhand von qualitativen Interviews mit NeubürgerInnen in Bristol nachweisen, dass Wohnumzüge von einer bewussten Auseinandersetzung mit der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung begleitet werden, auch wenn dies nicht zwangsläufig zu einer Verhaltensänderung führen muss. Franke (2001: 174) spricht in diesem Zusammenhang von einem „Möglichkeitsfenster“, weil häufig seit langem bestehende Routinen nicht mehr ohne weiteres angewendet werden können und eine Neuausrichtung alltäglicher Verhaltensweisen notwendig wird (*habit discontinuity hypothesis* nach Verplanken et al. 2008). Während dieser Orientierungsphase ist das alltägliche Verhalten häufig von einer Unbeständigkeit gekennzeichnet, die von Dargay und Hanly (2007: 934) als Volatilität beschrieben wird. „This volatility of individual behaviour is a measure of the ease of change or adaptation. If behaviour changes easily, policy measures are likely to have a stronger and more rapid effect than if there is more resistance to change.“

Biographische Umbruchereignisse sind also in den wenigsten Fällen tatsächlich punktuelle Vorkommnisse, sondern in der Regel in mittelfristige Anpassungsprozesse eingebettet. Dabei kann die Neuausrichtung von Verhaltensmustern dem eigentlichen Lebensereignis nachgelagert sein, etwa wenn nach einem Umzug das Wohnumfeld schrittweise erkundet und verschiedene verkehrliche Angebote ausprobiert werden. Umgekehrt sind die meisten biographischen Ereignisse geplant und werden entsprechend vorbereitet, so dass ihre Auswirkungen auf alltägliche Verhaltensweisen zum Teil antizipiert werden können (Axisa et al. 2012: 345; Schäfer et al. 2012: 81). So erfolgt etwa die Anschaffung eines Pkw häufig schon vor Antritt einer neuen, weiter entfernten Arbeitsstelle. Gerade in komplexen und weitreichenden Umbruchsituationen ist eine Kombination von vor- und nachgelagerten Verhaltens- und Einstellungsanpassungen wahrscheinlich. So berichten einige Studien von nicht intendierten und unvorhergesehenen Konsequenzen eines biographischen Ereignisses, die etwa auf Fehleinschätzungen und mangelnde Antizipationsleistungen zurückzuführen sind und letztlich durch nachträgliche Anpassungen korrigiert werden (Axisa et al. 2012: 353; Menzl 2006; Scheiner 2006a). Für Wohnumzüge haben Kalter (1997) und Kley (2009, 2011) mehrstufige Bewusstseins- und Entscheidungsprozesse beschrieben (siehe auch Kap. 2.3.1).

Während also einerseits die Prozesshaftigkeit biographischer Umbrüche herausgestellt wird, betonen andere AutorInnen, dass in den meisten Fällen die Neuausrichtung alltäglicher Routinen nach ca. einem Jahr abgeschlossen sei (Beige und Axhausen 2012: 869), was insofern plausibel erscheint, als dass die meisten Personen bestrebt sind, möglichst schnell wieder verlässliche und gut funktionierende Handlungsschemata zu entwickeln und so die damit verbundene kognitive Komplexität zu reduzieren.

Lebensereignisse treten häufig in einem gemeinsamen Sinnzusammenhang und in zeitlicher Nähe zueinander auf. Gerade die langfristigen Mobilitätsentscheidungen wie Wohnortwechsel oder die Anschaffung eines Fahrzeugs stehen oft am Ende einer solchen Ereigniskopplung, etwa wenn auf die Geburt eines Kindes der Umzug in eine geräumigere Wohnung und ein ruhigeres Wohnumfeld am Stadtrand sowie der Kauf eines zweiten Pkw folgen (vgl. Heine et al. 2001: 49-50; Bauer et al. 2005: 270-272), eine Handlungsabfolge, die als typisch für einen fordistischen Lebensentwurf gelten kann (Rahn 2011: 3). Ein weiteres Beispiel ist die Aufnahme eines Studiums, das an den meisten deutschen Hochschulstandorten mit dem Erhalt eines Semestertickets einhergeht und häufig zu einer deutlichen Veränderung der Verkehrsmittelnutzung führt (Müller 2013).

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass Kontextwechsel wie etwa biographische Umbrüche als Schlüsselereignisse (*key events*) (van der Waerden et al. 2003; Verhoeven et al. 2005) für das alltägliche Mobilitätsverhalten zu bezeichnen sind, da sie dazu beitragen, dass üblicherweise habitualisiert und unterbewusst ablaufende Verhaltensweisen für einen begrenzten Zeitraum stärker reflektiert und ggf. neu justiert werden. In diesem Zusammenhang kann abermals auf Giddens (1997) verwiesen werden, der mit Bezug auf individuelle Handlungsweisen dem *praktischem Bewusstsein* (siehe Kap. 2.1.1) das *diskursive Bewusstsein* gegenüberstellt. Alltägliche Handlungsmuster, deren Eignung durch vielfache Wiederholung nachgewiesen wurde, werden nahezu automatisiert ausgeführt und können dem praktischen Bewusstsein zugeordnet werden. Erst wenn Handelnde unter Rechtfertigungsdruck geraten – etwa weil eingeübte Routinen infolge tiefgreifender Änderungen struktureller Rahmenbedingungen nicht mehr zum gewünschten Ergebnis führen – beginnen sie, ihr Handeln und ihre Entscheidungen zu hinterfragen sowie ihre Intentionen und Motive zu benennen. In Giddens' Terminologie rufen sich die Akteure ihre Handlungen auf diese Weise ins diskursive Bewusstsein, d.h. sie setzen es in Beziehung zu einem für sie relevanten Regelkanon und versuchen es mit ihm in Einklang zu bringen. Im Zusammenhang mit biographischen Lebensereignissen kann ein solcher Regelkatalog etwa in den elterlichen Pflichten, die die Geburt eines Kindes mit sich bringt, oder den veränderten

Arbeitszeitregelungen nach einem Jobwechsel bestehen. Intentionalität wird demnach von Giddens als ein Bestandteil menschlichen Handelns aufgefasst, der sich „(...) nicht in Einzelakten, sondern in ‚Projekten‘ unterschiedlicher Größe und Dauer, die bewusste Sinn- und Motivationsbezüge wie die Spitze eines Eisbergs aus routinehaften Handlungsalgorithmen herausragen lassen“ (Welskopp 2001: 106), beschreiben lässt. Da diese Bewusstseinsmachung letztlich auf gesellschaftliche Formationen verweist, „kann dem biographischen Ansatz das Potenzial zugeschrieben werden, die klassische dualistische Perspektive auf Struktur/Gesellschaft und Individuum zu durchbrechen“ (Pütz 2004: 38).

2.1.4 Das Konzept der Mobilitätsbiographien

Die bisherigen Ausführungen zu einzelnen Aspekten des Mobilitätsverhaltens im Lebensverlauf werden nachfolgend mithilfe des integrativen Konzepts der Mobilitätsbiographien (Lanzendorf 2003; Scheiner 2007) zusammengeführt. Dabei ist von besonderem Interesse, inwiefern Lebensphasen, die von stabilen Rahmenbedingungen und einer starken Habitualisierung alltäglicher Mobilität gekennzeichnet sind, einerseits sowie Kontextwechsel und biographische Umbrüche andererseits zusammenwirken und einander beeinflussen. Die Mobilitätsforschung kann dabei auf Arbeiten der sozialwissenschaftlichen Biographieforschung zurückgreifen und damit einem Ansatz folgen, der „die Prozeßhaftigkeit des sozialen Lebens zugänglich macht“ (Fuchs-Heinritz 1998) und auf diese Weise die Entstehungsgeschichte vermeintlich punktueller Handlungen offenlegt (zum biographischen Ansatz in den Sozialwissenschaften vgl. Fuchs-Heinritz 2009; Jüttemann und Thomae 1999). Eine derartige Einbettung individueller Handlungen in den Lebensverlauf mit Bezügen zu unterschiedlichen sozialen und räumlichen Kontexten wird auch in sozialgeographischen Arbeiten herausgearbeitet. Der biographische Ansatz öffne „den Blick dafür, wie strukturelle Rahmenbedingungen in individuelle Biographien eingeschrieben werden und in bestimmten Situationen Handlungsrelevanz erlangen“ (Pütz 2004: 38). Diese Betonung der strukturellen Rahmung individueller Biographien verweist auf das Wechselspiel von Sozialisationsphasen und Umbruchssituationen (vgl. Kap. 2.1.2 und 2.1.3), das als ein Vermittlungsprozess zwischen gesellschaftlichen Strukturen und individuellen Handlungen aufgefasst werden kann. Demnach bleiben gesamtgesellschaftliche und langfristig wirksame Entwicklungen nicht ohne Einfluss auf biographische Muster. So setzt Lindner (1999: 147) Pluralisierungsprozesse in westlichen Gesellschaften in Beziehung zu einer Ausdifferenzierung individueller Lebens-

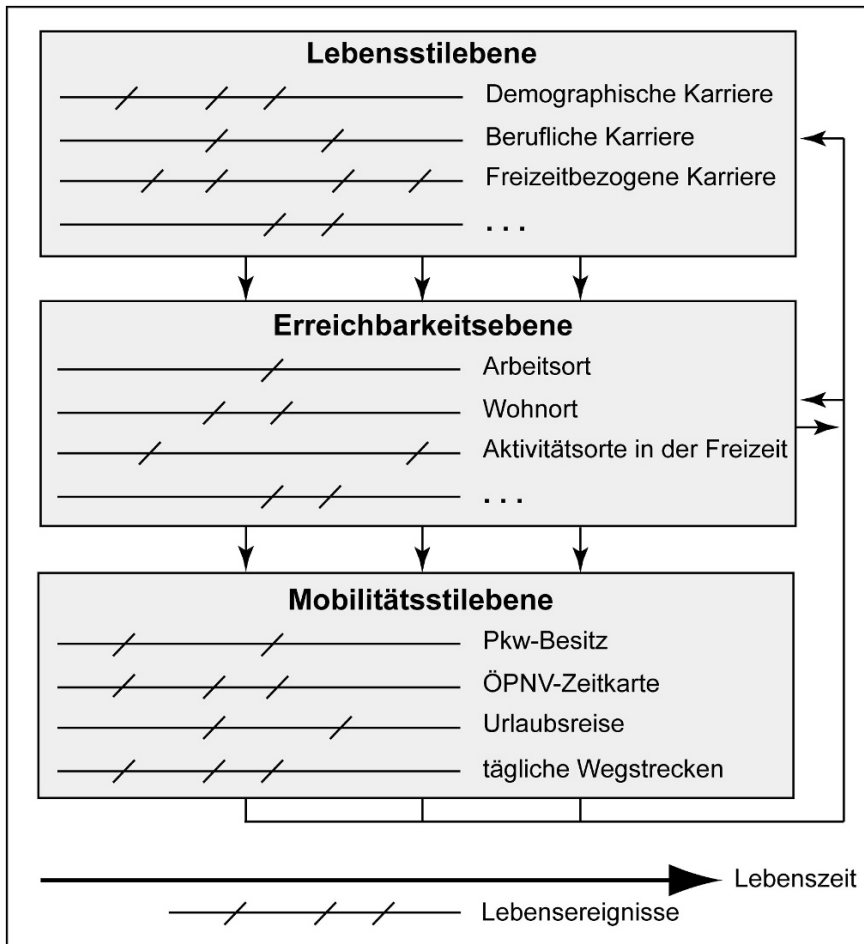


Abbildung 3: Elemente von Mobilitätsbiographien nach Lanzendorf (Quelle: verändert nach Lanzendorf 2003: 10, basierend auf einer Idee von Salomon (1983))

führung. Kennzeichnend für diesen Trend sei die Vielzahl der von Beck und Beck-Gernsheim (1994: 13) zusammengetragenen Bindestrich-Biographien: „Wahlbiographie“, „reflexive Biographie“, „Bastelbiographie“, „Risikobiographie“, „Drahtseilbiographie“ und vor allem „Bruchbiographie“. Zusammenfassend erlaubt der biographische Ansatz also „die Betrachtung von Kontinuitä-

ten und Diskontinuitäten des Verhaltens von Akteuren im gesamten Lebensverlauf und untersucht Beziehungen zwischen bestimmten Lebensereignissen und Änderungen des Verhaltens“ (Schönduwe 2008: 52).

Um diese Kontinuitäten und Diskontinuitäten sowie die Ursachen und Folgen von Sozialisation und Umbruchereignissen systematisch erfassen zu können, haben Vertreter aus Migrationsforschung, Geographie und Verkehrsplanung mehrere Vorschläge zur Konzeptionalisierung von Mobilitätsbiographien entwickelt (Axhausen 2008; Beige und Axhausen 2012; Birg und Flöthmann 1992; Frändberg 2008; Heinickel und Dienel 2006; Lanzendorf 2003; Ohnmacht und Axhausen 2005; Scheiner 2007).

Nachfolgend sollen die Ansätze von Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007) ausführlich vorgestellt werden, da sich aus ihnen konkrete Operationalisierungsvorschläge ableiten lassen. Der gemeinsame Anspruch beider Arbeiten ist es, Lebensphasen, die sich durch ein von Stabilität und Habitualisierung gekennzeichnetes Mobilitätsverhalten auszeichnen, sowie Ereignisse, die zu einem Bruch von mobilitätsbezogenen Routinen führen, in einem gemeinsamen Bezugssystem zusammenzuführen. Hierzu unterteilen sie den Lebensverlauf von Personen in verschiedene Lebensbereiche (*life domains*, vgl. Lanzendorf 2003: 11) bzw. Teilbiographien (*partial biographies*, vgl. Scheiner 2007: 167).

Lanzendorf definiert unter Bezugnahme auf Salomon (1983) als Lebensbereiche die drei Kategorien Lebensstil, Erreichbarkeit und Mobilität (Abbildung 3). Dem Lebensstilbereich ordnet er familiäre Beziehungen, den schulischen und beruflichen Werdegang sowie soziokulturelle und freizeitbezogene Orientierungen zu. Die Erreichbarkeitskategorie umfasst dagegen den individuellen Aktionsraum mit wichtigen Bezugspunkten wie Wohnort und Arbeitsplatz sowie seine Veränderung im Zeitverlauf. Mit dem Mobilitätsbereich werden das tägliche und periodische Mobilitätsverhalten sowie der Zugriff auf Verkehrsmittel beschrieben. Kennzeichnend für das Konzept der Mobilitätsbiographien nach Lanzendorf ist insbesondere, dass mobilitätsbezogene Handlungen und Entscheidungen in jeden der genannten Lebensbereiche eingelagert sind und somit die Verschränkung und gegenseitige Beeinflussung der Mobilitäts-, Lebensstil- und Erreichbarkeitsdimension in den Vordergrund gerückt wird.

Scheiner dagegen trennt bei seiner Konzeptionalisierung stärker zwischen einzelnen Teilbiographien, die er als Erwerbs-, Haushalts-, Wanderungs- und Mobilitätsbiographie bezeichnet. Grundsätzlich werden dabei zwischen allen Teilbiographien wechselseitige Beeinflussungen identifiziert, wobei für die Erklärung des individuellen Mobilitätsverhaltens vorrangig die Wirkung von sich verändernden Beschäftigungsverhältnissen, Haushaltsstrukturen und Migrationsvorgängen von Interesse ist (Abbildung 4). Im Rahmen dieser Arbeit ist in diesem Zusammenhang insbesondere der Einfluss der Wanderungsbiogra-

phie auf das Mobilitätsverhalten relevant. Hieraus ergeben sich etwa Fragen, inwiefern die Häufigkeit und Distanz von Wohnortwechseln, die Raumstruktur von Herkunfts- und Zielort sowie die Wohndauer und Sozialisation am Herkunftsort das Mobilitätshandeln am Zielort beeinflussen. Allerdings verweist Scheiner in diesem Zusammenhang auf Arbeiten, die belegen, dass ein Umzug und die zugrundeliegende Wohnstandortwahl wiederum abhängig sind von bereits vorher bestehenden Lebensstil-, Meinungs- und Präferenzmustern (vgl. die Diskussion in Kap. 2.3.3 und Bauer et al. 2005; Bagley und Mokhtarian 2002; Beckmann et al. 2006; Handy et al. 2005; Holz-Rau 1997; Kitamura et al. 1997; Scheiner 2006a; Simonsohn 2006).

Die besondere Leistung der Konzepte von Lanzendorf und Scheiner besteht also darin, dass sie die Vielzahl an Sozialisationseffekten und biographischen Umbruchereignissen nach verschiedenen Teilbereichen der Lebensführung kategorisieren. Die verschiedenen Dimensionen einer Biographie werden anschließend zueinander in Beziehung gesetzt, um wechselseitige Beeinfluss-

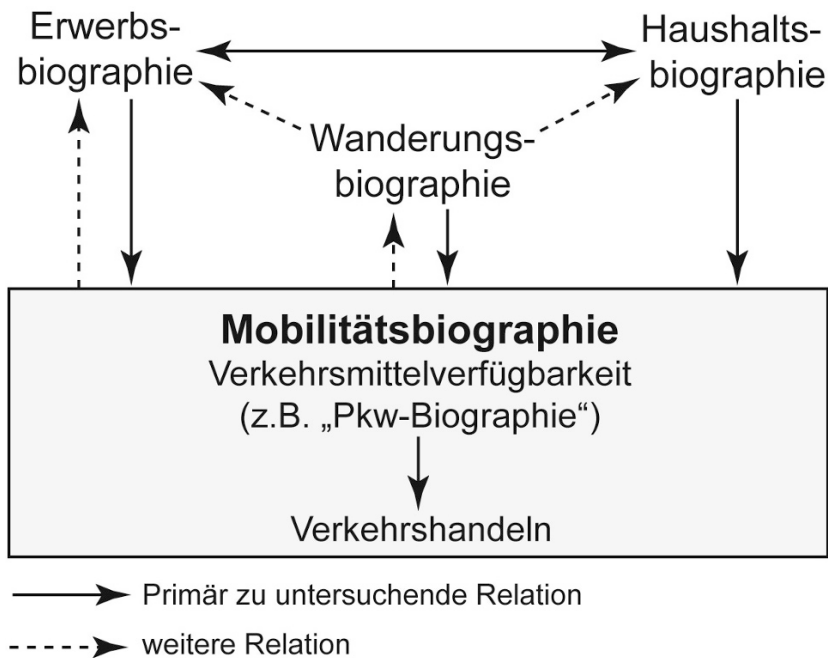


Abbildung 4: Elemente von Mobilitätsbiographien nach Scheiner (Quelle: Scheiner 2007: 167)

ungen identifizieren und analysieren zu können. Dieses Beziehungsgerüst eignet sich aufgrund seiner Offenheit für die Ableitung eines weiten Spektrums an Forschungsfragen und methodischen Zugängen. So können qualitative Interviews zum Verständnis spezifischer Lebensverläufe und biographischer Einschnitte beitragen, indem sie entweder auf die argumentative Begründung von spezifischen Schlüsselereignissen und Weichenstellungen (Bonham und Wilson 2012; Lanzendorf 2010; Stanbridge et al. 2004) oder aber die Nacherzählung der jeweiligen Lebensgeschichte (Pütz 2004) abzielen.

Quantitative Zugänge können dagegen dazu beitragen, grundsätzliche Strukturen und Wirkungsverhältnisse offenzulegen wie etwa Zusammenhänge zwischen raum- und soziostrukturellen Verschiebungen einerseits und Veränderungen des alltäglichen Mobilitätsverhaltens anderseits. Diesbezüglich werden hauptsächlich panelgestützte Untersuchungen und retrospektive Befragungen diskutiert. Beide Ansätze weisen jeweils spezifische Vorzüge und Nachteile auf. Panel-Befragungen, bei denen die gleiche Personengruppe wiederholt befragt wird, um Verhaltens- und Einstellungsänderungen im Zeitverlauf identifizieren zu können, gewährleisten, dass die Erinnerung an Schlüsselereignisse der jüngeren Vergangenheit noch relativ unverfälscht ist, was sich positiv auf Reliabilität und Validität der erhobenen Daten auswirkt. Demgegenüber steht u.a. das Problem der Panel-Mortalität, also des Ausscheidens von Befragten im Zeitverlauf, wobei dieser Auswahlprozess nicht zufällig verläuft und somit die Repräsentativität der Stichprobe beeinträchtigt. Retrospektive Abfragen von Lebensereignissen und Sozialisationsprozessen sind dagegen mit einem deutlich geringeren Zeit- und Kostenaufwand durchführbar, werden aber hinsichtlich der Qualität der erhobenen Daten kritisch diskutiert, weil die Genauigkeit der Erinnerung an bestimmte Ereignisse und Gegebenheiten umso stärker abnimmt, je weiter diese zurückliegen (Hollingworth und Miller 1996). Dabei ist jedoch nach dem Gegenstand der retrospektiven Betrachtung zu differenzieren. Während etwa die nachträgliche Erfassung von Einstellungen und Lebensstilmustern als nahezu unmöglich erachtet wird (Cao et al. 2009: 388), ist die Erinnerungskapazität hinsichtlich alltäglicher Verhaltensweisen deutlich positiver einzuschätzen. Auch die Erinnerung an biographische Umbrüche wie Wohnumzüge ist vergleichsweise gut ausgeprägt (ebd.: 80).

Zwischenfazit und Ableitung von Forschungsfragen

Die hier vorgestellte Längsschnittperspektive wird im weiteren Verlauf dieser Arbeit insofern aufgegriffen, als dass am Beispiel von Wohnumzügen die Relevanz von biographischen Umbruchereignissen veranschaulicht werden soll. Um dabei umfeldspezifische Sozialisations- und Anpassungsprozesse

erfassen zu können, werden Fernwanderungen zwischen Städten in den Blick genommen, deren Mobilitätskulturen (Kap. 2.2) jeweils auf andere Verkehrsmittel ausgerichtet sind. Im Rahmen der empirischen Analyse stehen insbesondere das Ausmaß und die Art von Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung im Mittelpunkt des Interesses. Die zu identifizierenden Verhaltensänderungen sollen weiterhin nach verschiedenen Kriterien differenziert werden. Machen also etwa die soziodemographischen Eigenschaften der umziehenden Personen einen Unterschied für ihr alltägliches Mobilitätsverhalten nach dem Umzug oder ist es wichtig, wie der Wohnumzug in die jeweilige Biographie eingebettet ist, also ob er etwa vollzogen wird, um eine neue Arbeitsstelle anzutreten oder weil ein Paar Nachwuchs erwartet? Zudem erscheint eine Differenzierung nach Verkehrsmitteln lohnend. Sind also beispielsweise die Veränderungen der Fahrradnutzung deutlicher ausgeprägt als die der Autonutzung? Gibt es darüber hinaus verkehrsmittelübergreifende Zusammenhänge, geht also etwa eine vermehrte Nutzung des ÖPNV einher mit einem Rückgang des Fahrradfahrens? Abschließend sollen die vorliegenden Veränderungsdaten mit den entsprechenden Werten aus regional ausgerichteten Umzugsstudien verglichen werden, um zu überprüfen, ob für die untersuchten Fernumzüge zwischen kontrastierenden Mobilitätskulturen zusätzliche Veränderungspotentiale festgestellt werden können

2.2 Mobilitätskulturen

Im nachfolgenden Kapitel wird das Konzept städtischer Mobilitätskulturen (Deffner et al. 2006; Götz und Deffner 2009) eingeführt und diskutiert. Die theoretische Grundlage dieser Arbeit wird somit um eine strukturbezogene Perspektive ergänzt, die sämtliche Aspekte des Mobilitätsgeschehens in einer Stadt einbezieht. Ausgangspunkt ist dabei die Überlegung, dass Einstellungs- und Verhaltensmuster nur auf der individuellen Ebene wirksam sind, sondern auch also kollektive Dispositionen das Mobilitätsgeschehen in einer Stadt prägen. Kennzeichnend hierfür ist die Herausbildung von spezifischen Milieus und Lebensstilgruppen mit jeweils typischen Werte- und Präferenzmustern. Entsprechend ergeben sich gesellschaftliche Diskurse und politische Willensbildungsprozesse, die ihren Ausdruck letztlich auch in verkehrlichen Angeboten und Infrastrukturen sowie im Stellenwert spezifischer Verkehrsmittel finden. Das Zusammenwirken von symbolischen und materiellen Aspekten (Kap. 2.2.1) ist also wesentlich für kulturbezogene Konzeptionen allgemein (Kap. 2.2.2) sowie für das Konzept städtischer Mobilitätskulturen im Speziellen (Kap. 2.2.3).

Abschließend wird auf die Kritik kulturbezogener Konzepte in den Sozialwissenschaften eingegangen (Kap. 2.2.4).

2.2.1 Raumstruktur, Sozioökonomie und Mobilitätsstile – zwischen objektiver und subjektiver Dimension städtischer Mobilität

Städtische Mobilität wird durch objektive und subjektive Einflussfaktoren geformt. Objektive Rahmenbedingungen werden dabei als strukturell wirksame Gegebenheiten verstanden, die sich etwa aus der Raum- und Siedlungsstruktur oder der Soziodemographie der Bevölkerung ergeben. Als subjektive Einflussfaktoren werden dagegen individuelle Wahrnehmungen, Präferenzen und Lebensstilmuster definiert (Scheiner und Holz-Rau 2007; Scheiner 2009a).

„Objektive“ Rahmenbedingungen I: Raum- und Siedlungsstruktur

Raum und Verkehr werden seit langem zusammen gedacht und in ihrer wechselseitigen Beeinflussung zueinander analysiert. Kennzeichnend für diese Denkweise sind Arbeiten zum Zusammenhang zwischen dem jeweils dominierenden Verkehrsmittel und der räumlichen Ausdehnung einer Stadt während einer bestimmten Epoche (Nuhn und Hesse 2006: 184). Während sich Städte mit dem Aufkommen von Straßenbahnsystemen entlang von vergleichsweise dicht bebauten Korridoren ausgedehnt haben, hat die Massenmotorisierung der Nachkriegszeit ein flächenhaftes und weitläufiges Siedlungswachstum befördert (Schmitz 2001: 40-43) und zur Entstehung von großräumigen Agglomerationen beigetragen, die auch mit Begriffen wie *Metropolregion* (Knieling 2009) oder *Zwischenstadt* (Sieverts 2005) belegt worden sind. Gleichzeitig prägen die so gewachsenen und dauerhaft vorhandenen Siedlungsstrukturen wiederum das Mobilitätsverhalten, indem sie die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel wahrscheinlicher machen. Für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch räumliche Gegebenheiten haben Cervero und Kockelman (1997) eine Typologie entwickelt, die unter dem Begriff der 3 D's – *density, diversity, design* – bekannt geworden ist. Demnach lassen sich raumstrukturelle Einflüsse mit Bezug auf städtische Kontexte anhand der Kriterien Bebauungsdichte, Nutzungsmischung und Stadtraumgestaltung analysieren.

Insbesondere die Dichte des Siedlungsgefüges (*density*) ist hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten ausführlich untersucht worden (Banister 1997; Frank und Pivo 1994; Næss 1993, 1995; Newman und Kenworthy 1989, 1999; Stead 2001). Viel diskutiert wurden vor allem internationale Vergleichsstudien, die zeigen, dass mit zunehmender Bebauungs-

dichte einer Stadt der verkehrlich induzierte Energieverbrauch abnimmt und der Modal Split-Anteil nicht motorisierter Verkehrsarten steigt (Apel 1997; Næss 1993, 1995; Newman und Kenworthy 1989, 1999). Siedlungsdichte wurde dabei auf vielfache Weise operationalisiert, etwa anhand der Einwohner oder Arbeitsplätze pro Flächeneinheit (Newman und Kenworthy 1999) oder des Anteils bestimmter Wohnbautypologien an der gesamten Bebauungsstruktur (Ryley 2006).

Das zweite D, *diversity*, nimmt Bezug auf das Ausmaß, in dem unterschiedliche stadträumliche Funktionsbereiche wie etwa Wohngebiete und Arbeitsplatzzentren miteinander verwoben sind. Entsprechende Operationalisierungen beziehen sich beispielsweise auf die durchschnittliche Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort oder das Verhältnis von Wohnungen und Arbeitsplätzen pro Raumeinheit (Fouchier 1998; Næss und Jensen 2004; Schipper et al. 1994). Allgemeinhin überwiegt hierbei die Überzeugung, dass eine kleinräumige Verteilung von Aktivitätsorten, also etwa von Schulen, Arbeitsplatzzentren oder Einkaufsgelegenheiten zu einer Reduzierung der zurückzulegenden Distanzen und erhöhten Modal Split-Anteilen nicht motorisierter Verkehrsarten führt (Banister 2008; van Wee 2002). Newman und Kenworthy (2006) weisen ergänzend darauf hin, dass die verschiedenen Nutzungen andererseits nicht nach dem Gießkannenprinzip über ein Siedlungsgebiet verteilt sein sollten. Sie halten stattdessen innerhalb einer Stadtregion die dezentrale Konzentration von Gelegenheitsorten am besten geeignet, um die Autoabhängigkeit der Einwohner-Innen zu minimieren (vgl. hierzu auch Motzkus 2004).

Untersuchungen zu Stadtraumgestaltung (*design*) und ihrer Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sind vorrangig in Nordamerika durchgeführt worden. Übliche Operationalisierungsansätze beziehen sich dabei etwa auf die Struktur des Straßennetzes, die durchschnittliche Größe eines Straßenblocks oder den Anteil von Straßen, die mit Gehwegen ausgestattet sind (Boarnet und Crane 2001; Handy et al. 2005; Hickman und Banister 2005; Krizek 2003; Chatman 2009, für eine Übersicht siehe Ewing und Cervero 2010). In Deutschland dominiert dagegen eine planungspraktische Auseinandersetzung mit diesem Themenfeld, z.B. wenn im Rahmen von Pilotprojekten die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder die Anzahl und Art von Querungsmöglichkeiten verbessert werden sollen (Stadt Frankfurt am Main 2011).

Die beschriebenen Dimensionen urbaner Siedlungsstruktur sind Bezugspunkt zahlreicher Leitbilder einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung wie etwa der *Stadt der kurzen Wege* (Kemper et al. 2012) oder dem *new urbanism* im nordamerikanischen Kontext (Talen 2013). Gerade im Zusammenhang mit diesen politischen Zielsetzungen und den Bemühungen um eine nachhaltige

Mobilität (Banister 2008) entstanden vielerorts weitreichende Erwartungen: „Wenn man die räumlichen Rahmenbedingungen, unter denen ein erwünschtes Verhalten zu beobachten ist, an anderen Stellen schafft, hofft man auch dort auf das erwünschte Verhalten“ (Holz-Rau 1997: 26). Diese vor allem in den 1990er Jahren vorherrschende Erwartungshaltung wurde häufig nicht in dem erhofften Maß erfüllt, so dass rückblickend auch von einer „Siedlungsstruktur-Euphorie“ (Scheiner 2009b: 36) die Rede ist (für eine detaillierte Kritik an siedlungsstrukturbezogenen Erklärungsansätzen vgl. Kap. 2.3.3). Diese Feststellung lenkt den Blick auf alternative Einflussfaktoren des individuellen Mobilitätsverhaltens wie etwa die sozioökonomischen Rahmenbedingungen.

„Objektive“ Rahmenbedingungen II: Sozioökonomie

Die Hegemonie siedlungsstruktureller Erklärungsmodelle wurde relativiert durch Arbeiten, die den Blick auf städtisches Mobilitätsgeschehen um dessen sozioökonomische Rahmenbedingungen erweiterten (Newman und Kenworthy 1999; Pucher und Lefèvre 1996; Ryley 2006; Schäfer und Victor 2000). So zeigt etwa Wegener (1999), dass der von Newman und Kenworthy (1989, 1999) postulierte Zusammenhang zwischen Bebauungsdichte und Benzinverbrauch alternativ auch als Zusammenhang zwischen Benzinpreis und Benzinverbrauch dargestellt werden kann (Abbildung 5). In einer Folgestudie macht er anhand verschiedener Szenarien zudem deutlich, welche weitgehenden Konsequenzen der infolge von *Peak Oil* (Schindler und Held 2009) zu erwartende Anstieg des Benzinpreises in Bezug auf Modal Split, zurückgelegte Distanzen und Standortwahlverhalten haben kann (Wegener 2013). Schäfer und Victor (2000: 174) zeigen anhand von gesamtstädtisch aggregierten Daten, dass in weniger wohlhabenden Gesellschaften einerseits der Anteil von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg zurücklegen geringer ausfällt, wobei andererseits die mobilen Personen im Durchschnitt pro Tag länger unterwegs sind, etwa weil sie hinsichtlich Wohnstandort- und Verkehrsmittelwahl stärkeren Zwängen unterliegen. Der hier angesprochene Zusammenhang zwischen Einkommen und Mobilitätsverhalten wurde auch für personen- und haushaltsbezogene Daten untersucht. So zeigen die Ergebnisse einer vergleichenden Studie auf Basis von US-amerikanischen und britischen Daten, dass ein niedriges Haushaltseinkommen und somit vergleichsweise hohe Kosten für den Besitz eines Autos ein bewussteres und effizienteres Mobilitätsverhalten nach sich ziehen. Dies kann an kürzeren Wegen und einem höheren Anteil kostengünstiger Verkehrsmittel wie dem Fahrrad abgelesen werden (Giuliano und Dargay 2006). Auch weitere haushalts- und personenbezogene Merkmale wie etwa das Geschlecht (Best und Lanzendorf 2005; Hanson und Hanson 1981; Scheiner et al. 2011), die Anzahl

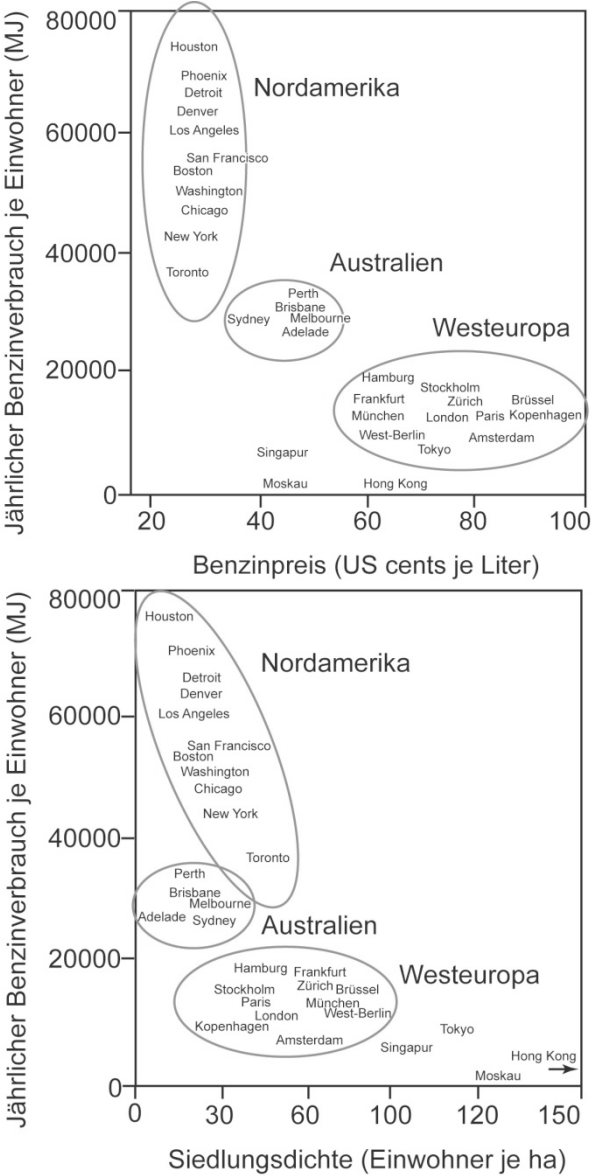


Abbildung 5: Benzinverbrauch nach Benzinpreis (oben) und Siedlungsdichte (unten) (Quelle: Newman und Kenworthy 1989; Wegener 1999)

von Kindern im Haushalt (Hearst et al. 2013; Lee et al. 2007) oder der Migrationsstatus (Blumenberg 2009; Kasper et al. 2007) sind inzwischen in vielfacher Hinsicht bezüglich ihrer Wechselwirkung mit dem Mobilitätsverhalten untersucht worden.

Als eine wichtige Grundlagenarbeit, mit dem erstmals verschiedene sozio-ökonomische und demographische Indikatoren in einer gemeinsamen Typologie zusammengeführt wurden, ist das von Kutter (1972, 1973) entwickelte Konzept der verhaltenshomogenen Gruppen anzusehen. Ausgehend von einer a priori vorgenommenen Kategorisierung auf Basis von Alter, Geschlecht und beruflicher Stellung generiert er faktorenanalytisch sechs Gruppen, die sich durch ein jeweils spezifisches Mobilitätsverhalten auszeichnen: SchülerInnen unter 15 Jahren, SchülerInnen ab 15 Jahren, Hausfrauen, Arbeitnehmer, Arbeitnehmerinnen und Personen im Ruhestand. Die klassische Aktionsraumforschung und Zeitgeographie gehen einen Schritt weiter, indem sie die skizzierten raumstrukturellen und sozioökonomischen Zwänge stärker in ihrer räumlichen Ausprägung analysiert. So betont Hägerstrand (1970) mit dem Konzept der *capability constraints* die Grenzen des mit den vorhandenen Verkehrsmitteln physisch erreichbaren Raumausschnitts. Der Verweis auf die verschiedenen Verkehrsmittel impliziert bereits die sozioökonomische Dimension des Modells, da die Verfügbarkeit dieser *Mobilitätswerkzeuge* (Beige und Axhausen 2012) in hohem Maße auf die verfügbaren ökonomischen Ressourcen zurückgeführt werden kann. Das Konzept wird ergänzt durch haushaltsstrukturelle Zwänge wie der Synchronisierung von Tagesabläufen verschiedener Familienmitglieder (*coupling constraints*) sowie durch Zugangsbegrenzungen für bestimmte Personen oder Gruppen (*authority constraints*), die den persönlichen Aktionsraum ebenfalls entsprechend vorbestimmen.

Subjektive Dimension: Lebens- und Mobilitätsstile

Die ausschließliche Betonung siedlungsstruktureller und sozioökonomischer Faktoren sieht sich zunehmend der Kritik des Raum- und Sozialdeterminismus ausgesetzt. Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Personen, die in derselben Nachbarschaft wohnen, seien so nicht zu erklären. Dem Verhalten vorgelagerte Entscheidungs- und Abwägungsprozesse sowie entsprechende Präferenzen und Einstellungen werden ausgeblendet (Götz 2007: 759-760; Langweg 2009: 35). Auch eine ausschließlich auf soziodemographischen Kriterien basierende Einteilung wird vielfach als nicht mehr ausreichend erachtet, um neue Formen sozialer Differenzierung abzubilden. So können etwa zwei Personen, die sich im Hinblick auf Merkmale wie Geschlecht, Familienstand, beruflicher Situation und verfügbarem Monatseinkommen vollkommen gleichen, in ihren Verhal-

tenspräferenzen dennoch deutliche Unterschiede aufweisen (Heinen et al. 2010: 83; Klee 2003: 63). Diese Ausdifferenzierung von Lebensentwürfen wird durch Modernisierungs- und Individualisierungsprozesse (Giddens 1999; Beck 1992) in westlichen Gesellschaften zusätzlich vorangetrieben. Diese Prozesse führen zu einer Pluralisierung der Sozialstruktur, mit der neue Ungleichheiten einhergehen (Berger 2005: 15-16; Hradil 2005; Klee 2003). Unter Verweis auf diese Entwicklungen bezeichnen Zapf et al. (1987: 14) Lebensstile als „transitorische Ordnungsmuster bei abnehmenden Zumutungen und steigenden Wahlmöglichkeiten“. Damit ist die Lebensstilforschung angesprochen, die seit den 1980er Jahren vertikal ausgerichteten und ressourcenbasierten Ansätzen sozialer Differenzierung wie etwa Klassen- oder Schichtmodellen solche Konzepte zur Seite stellt, die stärker auf Werte- und Einstellungsbezüge sowie auf die Aneignung und Verwendung vorhandener Ressourcen Bezug nehmen (Rössel und Hölscher 2012: 305). Inwieweit Lebensstilmuster als eigenständige Ordnungsschemata wirksam oder doch von sozioökonomischen Faktoren vorstrukturiert werden, ist indes weiterhin umstritten (Scheiner 2006b). So betonen einige AutorInnen die Loslösung von strukturellen Zwängen und schlussfolgern angesichts der neu gewonnenen Freiheitsgrade, dass Alltagshandeln „heute weniger sozialstrukturell, sondern eher sozialkulturell zu verstehen“ sei (Scheiner 2009b: 18 unter Verweis auf Götz et al. 1997, vgl. auch Schulze 1992). Dagegen bemängeln andere KommentatorInnen „die Verkennung der Strukturiertheit von Lebensstilen durch objektive Ungleichheitsmerkmale sowie den Verlust des kritischen Impetus der Ungleichheitsforschung“ (Otte 2005: 2 unter Verweis auf Meyer 2001). Mögliche Ursachen für derart divergierende Schlussfolgerungen sind die Komplexität und der ganzheitliche Geltungsanspruch des Lebensstilbegriffs, der sich letztlich auf die Gesamtheit individueller Lebensführung bezieht (Schneider und Spellerberg 1999: 96). Müller (1992) schlägt zur Strukturierung der vielfältigen Definitionsansätze daher vier Dimensionen von Lebensstilen vor:

1. Expressive Dimension (z.B. Freizeitverhalten, Alltagsästhetik, Konsum)
2. Interaktive Dimension (z.B. soziale Kontakte, Kommunikation)
3. Evaluative Dimension (z.B. Werte, Lebensziele, Wahrnehmungen)
4. Kognitive Dimension (z.B. Selbstidentifikation, Zugehörigkeit)

Der universelle Charakter des Lebensstilansatzes wird auch daran deutlich, dass er inzwischen auf unterschiedlichste Anwendungs- und Forschungsfelder übertragen worden ist. Die Beispiele reichen dabei von der Gesundheitsforschung bis zur politischen Soziologie (Rössel und Hölscher 2011: 306). Mehrere

Studien schreiben einer solchen lebensbereichsspezifischen Konzeption eine höhere Erklärungskraft zu (Götz et al. 2014; Hunecke et al. 2008: 10; Hunecke und Schweer 2006: 156). Schneider und Spellerberg (1999: 95) weisen allerdings zurecht darauf hin, dass „nicht alle Lebensbereiche gleichermaßen stilisierungsfähig“ sind. So lassen die meisten berufsbezogenen Kontexte im Vergleich zu freizeitorientierten Tätigkeiten deutlich weniger individuelle Entfaltungsspielräume zu. Nicht überraschend ist daher, dass auch Arbeiten, die das Mobilitätsgeschehen aus einer Lebensstilperspektive untersuchen, zunächst insbesondere die Freizeitmobilität in den Blick genommen haben (Götz et al. 2003; Lanzendorf 2001). Inzwischen hat sich der Begriff der Mobilitätsstilforschung etabliert und zahlreiche weitere nationale und internationale Studien können ihm zugeordnet werden (Anable 2005; Beckmann et al. 2006; Fliegner 2002; Götz et al. 1997; Götz und Ohnmacht 2011; Haustein und Hunecke 2013; Hunecke et al. 2005, 2010; Prillwitz und Barr 2011; Pronello und Camusso 2011; Schubert und Kamphausen 2006, 2007; Steg 2005). Zentraler Bestandteil der empirisch ausgerichteten Analysen ist die itemgestützte Abfrage von symbolisch-affektiven Bewertungen von Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten. Die Ergebnisse werden dann zur Bildung von möglichst homogenen Teilgruppen herangezogen. Dabei werden in der Regel Faktoren- und Clusteranalysen durchgeführt. Die Kategorisierung von Personen nach Einstellungsprofilen ergibt sich also im Unterschied zu a priori festgelegten Gruppierungen (infas und DIW 2004; Jäger 1989) aus den Antwortmustern der Befragten. In einigen Studien werden auch soziodemographische Angaben, Verhaltensaspekte oder allgemeine Werthaltungen und Lebensstilorientierungen einbezogen.

Das Ziel und die Ausrichtung der Segmentierungsstudien variieren je nach Forschungsfrage und disziplinärer Orientierung. Vor allem in sozialpsychologischen Arbeiten (z.B. Hunecke et al. 2010; Steg 2005) steht die Erklärung individueller Handlungslogiken im Vordergrund. Sie dienen der Überprüfung von Handlungsmodellen wie der *Theorie des geplanten Verhaltens* (Ajzen 1991) oder dem *Norm-Aktivations-Modell* (Schwartz 1977). In soziologischen und praxisorientierten Studien stehen dagegen vor allem gesamtgesellschaftliche Konstellationen im Mittelpunkt des Interesses. Fragen nach der Anzahl und den jeweiligen Anteilen der verschiedenen Teilgruppen bestimmen das Forschungsdesign, etwa um die Umweltfolgen gruppenspezifischer Verhaltensweisen identifizieren (Götz et al. 2003; Hunecke et al. 2008) oder maßgeschneiderte Marketing-Maßnahmen entwickeln zu können (Schubert und Kamphausen 2006, 2007). Die individuelle und die gesellschaftliche Betrachtungsebene sind wiederum eng miteinander verwoben. Einerseits schreiben sich gesellschaftliche Formationen, wie sie in den einzelnen Lebensstilgruppen zum Ausdruck

kommen, im Zuge von Sozialisationsprozessen in individuelle Handlungsrou-
tinen ein. Andererseits entstehen derartige Formationen erst durch das
Zusammenwirken und den Widerstreit einzelner Personen und Personengrup-
pen. Nachdem die Integration von Werte- und Lebensstilbezügen in
biographische Muster und Handlungsrouitinen bereits in Kap. 2.1.1 dargelegt
wurde, soll an dieser Stelle die gesellschaftlich strukturierende Wirkung von
Lebens- und Mobilitätsstilen erörtert werden. Dieser u.a. von Bourdieu (1991)
inspirierten, strukturalistischen Perspektive auf Lebensstile liegt die Idee
zugrunde, dass sich die lebensstilbasierten Formationen und Milieus je nach
Zeit- und Raumausschnitt deutlich unterscheiden können. So machen Deffner et
al. (2006) darauf aufmerksam, dass in einem Finanzzentrum wie Frankfurt
Mobilität anders interpretiert und gelebt wird als etwa in Universitätsstädten wie
Freiburg und Münster. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf die jeweils
dominierenden Gruppen der im Banken- und Finanzsektor Beschäftigten bzw.
der Studierenden und Hochschulangestellten, denen im Sinne der Verschrän-
kung von soziodemographischen Merkmalen und Wertebezügen bestimmte
Lebensstilorientierungen und typische Handlungsmuster zugeschrieben werden.
Die strukturelle Wirkmächtigkeit derartiger Gesellschaftsformationen wird
durch den Vergleich mit gebauten Strukturen deutlich: „Handlungen werden zu
Gewohnheiten und Gewohnheiten zu Institutionen, die beharrungsmächtiger
sein können als stählerne Infrastrukturen“ (Rammler 2011: 39).

	Vorteile / Eignung	Probleme / Grenzen
Objektive Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> - relativ einfach zu quantifizieren - besonders geeignet, um strukturelle Einflüsse abzubilden 	<ul style="list-style-type: none"> - individuelle Wahrnehmung und Entscheidungsfindung verbleiben in einer <i>black box</i> - suggeriert strukturellen Determinismus
Subjektive Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> - erklären individuelles Mobilitätsverhalten und die vorausgehenden Entscheidungsprozesse - z.B. Einstellungen, Präferenzen, Lebensstile 	<ul style="list-style-type: none"> - Vernachlässigung struktureller Rahmenbedingungen wie z.B. Siedlungsstrukturen - unterstellt Voluntarismus und völlige Entscheidungsfreiheit

Tabelle 2: Vorzüge und Grenzen objektiver und subjektiver Indikatoren individuellen Mobilitätsverhaltens

Diese „harte“ Dimension an sich „weicher“ Faktoren macht deutlich, dass ein Lebensstilkonzept, das individuelle Handlungsspielräume im Sinne einer voluntaristischen Konzeption zu sehr betont, übersieht, dass die Entscheidungen

einzelner Person immer auch in strukturelle Rahmenbedingungen eingebettet sind. Diese können in raumstrukturellen und sozioökonomischen Gegebenheiten oder eben in den Lebensstilmustern des sozialen Umfelds oder einer Stadtgesellschaft zum Ausdruck kommen. Umgekehrt unterschätzt eine übermäßige Hervorhebung der strukturellen Rahmungen die individuellen Entscheidungsprozesse, so dass entsprechenden Konzepten vorgehalten werden kann, deterministisch zu sein (Götz et al. 2014). Die Vorzüge und Grenzen objektiv wie subjektiv ausgerichteter Erklärungsansätze werden in Tabelle 2 zusammengefasst. Dem hier geschilderten forschungstheoretischen Dilemma wird seit einiger Zeit mit integrativen Konzepten begegnet, die versuchen, Struktur und Handlung sowie objektive und subjektive Aspekte gesellschaftlicher Prozesse zu berücksichtigen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang Theorieangebote zu sozialen Praktiken (Reckwitz 2002; Shove et al. 2012), zu soziotechnischen Systemen (Geels 2011, 2012) oder zu kollektiven Habitualisierungsprozessen (vgl. das Konzept der *body-mind-world-assemblage* in Schwanen et al. 2012). Nachfolgend wird mit dem Konzept städtischer Mobilitätskulturen ein ebenfalls integrativ ausgerichteter Ansatz ausführlich diskutiert.

2.2.2 Kulturbezogene Sozial- und Mobilitätsforschung

In den letzten Jahren wurde der Kulturbegriff in unterschiedlicher Form in die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung eingeführt. Dies betrifft sowohl die theoretisch-konzeptionelle Annäherung an den Begriff einer Mobilitäts- oder Verkehrskultur (Ahrend et al. 2013: 42-51; Aldred und Jungnickel 2014; Ammoser und Hoppe 2006; Canzler et al. 2006; Carstensen und Ebert 2012; Deffner et al. 2006; Eisner 1992; Götz und Deffner 2009; Hansen 2011; Heinickel und Dienel 2006; Jensen 2009; Langweg 2007; Meyer 2008; Pelzer 2010; Rammler 2009) als auch Ansätze zur empirischen Operationalisierung kulturell geprägter Mobilitätsmuster (Aldred und Jungnickel 2013; Blechschmidt 2012; ifmo 2013; Klinger et al. 2013; Meyer 2008; Scheiner und Witte 2013).

Viele der genannten Arbeiten attestieren zunächst eine weitgehend alltags-sprachliche und ungenaue Verwendung des Begriffs der *Mobilitätskultur* (Ahrend et al. 2013: 42; Blechschmidt 2012: 6; Meyer 2008: 156). Dennoch lassen sich Kriterien identifizieren, auf welche die meisten Definitionsansätze im Sinne eines kleinsten gemeinsamen Nenners Bezug nehmen. Zum einen nehmen kulturbezogene Konzepte kollektive Strukturen in den Blick, zum anderen spielen Sinnstiftung und Bedeutungszuschreibung eine zentrale Rolle. Demnach ist Mobilität mehr als nur die bloße Bewegung von A nach B, sondern

auch Ausdruck von Zugehörigkeit und Abgrenzung zu gesellschaftlichen Formationen. Dieser Gedanke ist ein zentrales Argument von Arbeiten, die sich auf das vor allem von der anglo-amerikanischen Soziologie propagierte *new mobilities paradigm* (Sheller und Urry 2006) beziehen. Dabei werden konventionellen Ordnungsschemata, die auf Sesshaftigkeit und Verortung ausgerichtet sind (z.B. Nationalstaaten, Städte, Wohnungen), mobile Vergemeinschaftungsformen und Praktiken wie etwa das „dwelling-in-motion“ (Urry 2007: 11) gegenübergestellt. Darüber hinaus diskutieren entsprechende AutorInnen auch Formen kultureller Differenzierung von Mobilität, etwa als „constellations of mobility as historically and geographically specific formations of movements, narratives about mobility and mobile practices“ (Cresswell 2010: 17) oder als „flows of meanings“ und „cultures of movements“ (Jensen 2009: 139), womit implizit auf die Idee von Gesellschaft als konstruierte und theatergleich inszenierte Wirklichkeit (Goffman 1959) verwiesen wird. Auch Buba et al. (2010: 39-41) weisen in ihrem Entwurf eines Mobilitätskultur-Konzeptes – ebenfalls unter Bezugnahme auf Goffman – darauf hin, dass gesellschaftlich tradierte und durch Sozialisation vermittelte Rollen- und Interpretationsmuster einen derart institutionellen Charakter annehmen können, dass sie handlungsleitend wirken. Stephenson et al. (2010: 6121) beschreiben in einer Arbeit zu Energiekulturen soziale Praktiken als einen elementaren Bestandteil von kulturellen Konzepten. Individuen nutzen dabei soziale Praktiken „to select and use products and behaviours in order to portray themselves in social situations“, womit Kultur wiederum als kontingente und gleichzeitig identitätsstiftende Wirklichkeitskonstruktion und -inszenierung angesprochen wird. Kennzeichnend ist in diesem Zusammenhang die Gleichzeitigkeit sozialer Integration und Differenzierung, wie sie Rammner (2001: 192-193) als typisch für moderne Gesellschaften beschreibt. Fühlt sich etwa eine Person einer fahrradorientierten Kultur zugehörig, so geht dies häufig mit einer Abgrenzung gegenüber autoaffinen Milieus einher.

Der Verweis auf die soziale Eingebundenheit kultureller Formationen macht ihre zeit-räumliche Strukturiertheit deutlich. So ordnen etwa Heinicke und Dienel (2006) verschiedenen Generationen spezifische Mobilitätskulturen zu. Demnach macht es etwa einen Unterschied, ob eine Person in der Nachkriegszeit der aufkommenden Massenmotorisierung oder heute aufwächst und sozialisiert wird. Eine ähnliche Argumentation verfolgen zahlreiche Arbeiten der Mobilitätsverhaltensforschung, die – wenn auch ohne explizite Bezugnahme auf kulturbezogene Konzepte – Kohorteneffekte in den Mittelpunkt der Betrachtung stellen. So zeigt Dargay (2001) anhand britischer Paneldaten für Kohorten, die jeweils während des 20. Jahrhunderts im Abstand von ca. zehn Jahren geboren wurden, dass der Autobesitz im Haushalt mit dem Geburtsjahr

signifikant zunimmt. Die Autorin begründet dies vor allem mit intergenerationalen Einkommensunterschieden. Dass das zusätzlich vorhandene Geld jedoch derart häufig für ein eigenes Auto verwendet wird, kann auch als Indiz für einen bestimmten kulturellen Zeitgeist und gesellschaftliche Erwartungen interpretiert werden. Dass dieser Trend nicht zwangsläufig fortbestehen muss, zeigt die aktuelle *peak car*-Diskussion, wonach Autobesitz und -nutzung in den westlichen Industrieländern ihren Zenit erreicht haben (Kuhnimhof et al. 2013, Metz 2013, Newman und Kenworthy 2011). Diese Entwicklung wird wiederum vor allem einer Generation, nämlich den heute 18- bis 30-Jährigen, zugeschrieben. Neben anderen Aspekten wird dabei ein kultureller Wertewandel als Ursache diskutiert (Delbrosc und Currie 2013; Kuhnimhof et al. 2011, 2012; Schönduwe et al. 2012).

Hinsichtlich der räumlichen Ausprägung kultureller Ordnungen kann Werlens Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen als Ausgangspunkt herangezogen werden. Er stellt unter Verweis auf die Strukturationstheorie nach Giddens fest, „daß kulturelle Ausdrucksformen auch in erdräumlicher Dimension Differenzierungen aufweisen. Und so ist es nicht verwunderlich, daß im Kontext von kultureller Identität territoriale Kategorien immer wieder eine wichtige Rolle spielen.“ (Werlen 1995: 4). Dabei werden regional ausgeprägte Identitäten und Kulturen nicht als hermetisch abgeriegelte Letztelemente verstanden, die unabhängig von sozialen Handlungen und Strukturen anderer raumzeitlicher Kontexte bestehen (Berndt und Pütz 2007: 18; Janowicz 2006: 7), sondern vielmehr als tradierte Sinnzuweisungen und Deutungsmuster, die den AkteurInnen eines bestimmten Bezugsraums als Formen institutionalisierter Praxis und kollektiv geteilter Wissensordnungen die Interaktion untereinander erleichtern. Gleichzeitig ist zu betonen, dass diese kulturellen Rahmungen weder homogen noch unveränderlich sind, sondern „immer aber auch Neueignung, Mischungsveränderung und Neuerschließung“ (Janowicz 2006: 7) sozialer Strukturen umfassen. In diesem Verständnis wird also insbesondere die prozessuale und dynamische Dimension von Kultur hervorgehoben (vgl. ebd.; Götz und Deffner 2009: 40), die eine eigenständige Gestaltungskraft der handelnden AkteurInnen explizit einbezieht. Kultur wird somit auch zu einem Medium sozialen Wandels: „culture is the medium through which people transform the mundane phenomena of the material world into a world of significant symbols to which they give meaning and attach value.“ (Cosgrove und Jackson 1987: 99).

Überträgt man den skizzierten Kulturbegriff auf das Mobilitätsgeschehen, so lassen sich für verschiedene sozialräumliche Gruppierungen kollektive Wissensordnungen und Sinnzuschreibungen identifizieren. Derart spezifische Mobilitätskulturen, die sich durch ein gemeinsames Set mobilitätsbezogener

Einstellungen und Verhaltensweisen auszeichnen, können etwa für unterschiedliche Stadtgesellschaften rekonstruiert werden. Löw geht mit ihrem Konzept einer *Eigenlogik der Städte* noch einen Schritt weiter, indem sie die Städte selbst als Bedeutungsträger konzeptionalisiert. Diese Reifizierung von Raumstrukturen wird zurecht umfassend kritisiert (siehe die Beiträge in Kemper und Vogelpohl 2011), da die stadtspezifischen Charakteristika eben nicht auf räumliche, sondern auf gesellschaftliche Strukturen und Prozesse zurückzuführen sind. Berücksichtigt man diese Einschränkung, so ist die Feststellung, „dass quer zu den Milieus, Taxifahrer/-innen, Hochschullehrer/-innen, Tänzer/-innen und Priester et cetera einer Stadt gemeinsame Praxisformen ausprägen“ (Löw 2008: 45), dennoch nicht völlig von der Hand zu weisen. So kann angenommen werden, dass die überdurchschnittlich hohe Fahrradorientierung in einer Stadt wie Münster eben nicht nur das Verhalten von RadfahrerInnen betrifft, sondern auch jenes von AutofahrerInnen, z.B. hinsichtlich einer erhöhten Aufmerksamkeit bei Abbiegevorgängen.

Während die bisher skizzierten Studien vorrangig Formen und Entstehungsbedingungen städtischer Mobilitätskulturen in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt haben, muss umgekehrt auch gefragt werden, inwiefern Mobilitätskulturen als „voreingerichtete Interpretationsmuster“ (Oevermann 2001: 38) wiederum das alltagspraktische Mobilitätshandeln der in dem jeweiligen Bezugsraum agierenden AkteurInnen beeinflussen. Lippuner und Werlen (2007: 23) heben in diesem Zusammenhang die Bedeutung von Sozialisationsprozessen hervor, wenn sie etwa feststellen, dass „die Weitergabe in ‚face to face‘-Situationen familialer oder milieuspezifischer“ und – so wäre zu ergänzen – städtischer „Sozialisation die Kontinuität von Deutungsmustern sichergestellt.“ Mit dem Verweis auf stadtraumspezifische Sozialisationsprozesse (Richter 2013) wird der Rückbezug zur individuellen Handlungsebene hergestellt und die Dualität von Handlung und Struktur (Giddens 1997) in ihrer mobilitätsspezifischen Ausprägung vervollständigt.

2.2.3 Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen

Die geschilderten Ansätze eines kulturbezogenen Gesellschafts- und Mobilitätsverständnisses bewegen sich im Spannungsverhältnis zwischen symbolischer Inszenierung und geographischer Verfasstheit. Sie beziehen sich damit sowohl auf gesellschaftlich institutionalisierte Werte- und Verhaltensmuster als auch auf materielle Strukturen. Sie können demnach als Theorieangebote zur Überbrückung des zuvor angesprochenen Gegensatzes von objektiven und subjektiven Einflussfaktoren alltäglicher Mobilität (Kap. 2.2.1) interpretiert

werden. Dieser integrative Grundgedanke ist auch Grundlage der umfassenden Definition städtischer Mobilitätskulturen nach Deffner et al. (2006: 16):

„Mobilitätskultur meint die Ganzheit der auf Beweglichkeit bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Sie schließt die Infrastruktur- und Raumgestaltung ebenso ein wie Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die dahinter stehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. Sie bezeichnet das prozessuale Ineinandewirken von Mobilitätsakteuren, Infrastrukturen und Techniken als sozio-technisches System.“

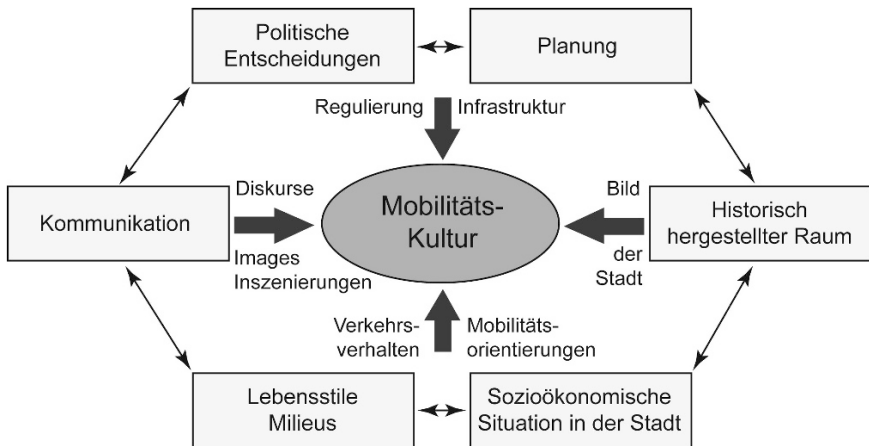


Abbildung 6: Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen (Quelle: Deffner et al. 2006: 16)

Abbildung 6 fasst die aufeinander bezogenen Bestandteile des Konzepts graphisch zusammen. Um das komplexe Wirkungsgefüge zu ordnen und für empirische Arbeiten handhabbar zu machen, schlagen die AutorInnen darauf aufbauend vier Analysekatoren vor (Götz und Deffner 2009: 44-49):

1. Die Gebaute Stadt

Diese Dimension städtischer Mobilitätskulturen bezieht sich im Wesentlichen auf die in Kap. 2.2.1 skizzierte Raumstrukturdiskussion, wonach Bebauungsdichte, Nutzungsmischung und Stadtgestalt wesentliche Rahmenbedingungen städtischer Mobilität sind. Im Sinne des Konzeptes sind diese Strukturen insofern als Stein gewordene Kultur zu verstehen, als dass sie letztlich Ausdruck von Leitbildern und Stadtentwicklungsparadigmen sind, die sich wiederum auf

gesellschaftlich geteilte Normen und Wertvorstellungen zurückführen lassen. Neben der eigentlichen Bebauung sind diesem Teilbereich außerdem verkehrliche Infrastrukturen und stadttypische Verkehrsmittel zuzuordnen, die wie etwa die ‚Avus‘ in Berlin oder das ‚Trämlı‘ in Basel und Zürich sinn- und identitätsstiftende Funktionen ausüben können (Trommer 2006: 33).

2. *Lebensstile und Milieus*

Die Kategorie *Lebensstile und Milieus* steht stellvertretend für die subjektive Dimension städtischer Mobilität und nimmt damit Bezug auf die Mobilitätsstilforschung (Kap. 2.2.1). In diesem Sinne ist sie dem eigentlichen Mobilitätsverhalten unmittelbar vorgelagert bzw. mit ihm verwoben. Der augenfälligste Ausdruck von stadtspezifischen Mobilitätsstilen ist die Bevorzugung bestimmter Verkehrsmittel bei gleichzeitiger Vernachlässigung der anderen Fortbewegungsalternativen. Dabei sind auch die mit der eigentlichen Nutzung einhergehenden Ausdrucksformen und Codes zu beachten. So beschreibt etwa Joubert (2013) in seiner Analyse des Kleinbusverkehrs in einem südafrikanischen Township das ausgefeilte Handzeichensystem der dortigen FahrerInnen und Meyer (2008: 129-130, 151-153) veranschaulicht in ihrem Vergleich des Fahrradfahrens in Bremen und Tokio die jeweils typischen Radfahrpraktiken, indem sie auf unterschiedliche Sitzhaltungen und Sattelpositionen verweist.

Während sich die ersten beiden Analysekategorien unmittelbar auf die Dialektik von objektiven und subjektiven Aspekten urbaner Mobilität beziehen, sind die nachfolgenden Bestandteile städtischer Mobilitätskulturen vielmehr als intermediäre Bausteine aufzufassen.

3. *Kommunikation*

Die Modellkomponente *Kommunikation* verweist auf ein Verständnis, wonach gesellschaftliche Wirklichkeit und damit letztlich auch städtische Mobilität diskursiv hergestellt werden. Damit wird eine in den Sozialwissenschaften und zunehmend auch der Mobilitätsforschung fest verankerte Diskurslogik aufgegriffen, wonach gesellschaftliche Aushandlungsprozesse letztlich sprachbasiert sind (Jäger 2012; Keller 2011). Mobilitätsbezogene Diskurse sind insofern als Bindeglied zwischen der subjektiven und der objektiven Dimension städtischen Verkehrs aufzufassen, als dass sie je nach Lesart handlungs- oder strukturbezogen interpretiert werden können (Glasze und Mattissek 2009; Mattissek und Reuber 2004). Einerseits lassen sich Diskurse als von der Stadtbevölkerung ausgehende Artikulationsprozesse begreifen, wobei die Bandbreite von einer vielstimmigen Kakophonie bis hin zu einer von der breiten

Mehrheit getragenen Willensbildung reichen kann. Dieses Verständnis nimmt also unmittelbar Bezug auf die Lebensstilmuster und Verhaltenspräferenzen der EinwohnerInnen einer Stadt. Umgekehrt können Diskurse aber auch als strukturelle und quasi-objektive Formationen verstanden werden, die Äußerungen und Verhalten einzelner AkteurInnen derart vorbestimmen, dass von unabhängigen Handlungen letztlich nicht mehr die Rede sein kann. In dieser Lesart hat etwa ein/e VerkehrsdezernentIn in Münster faktisch keine andere Wahl als die Radverkehrsförderung weiter voranzutreiben, weil angesichts der tiefen diskursiven Verankerung dieser Verkehrsart in der Stadtgesellschaft alles andere einem politischen Selbstmord gleichkäme. Auch die physisch-materielle Umwelt kann letztlich diskursiv interpretiert werden, etwa indem bauliche Strukturen als Text aufgefasst werden (Bonham und Koth 2010). Diesem Verständnis folgend ist der Zustand eines Bahnhofs wahlweise im Sinne von Aussagen wie „Hereinspaziert!“ oder „Bleib bloß fern!“ zu verstehen. Von der Mobilitätsforschung wurden diskurstheoretische Zugänge inzwischen in diversen Kontexten aufgegriffen. So analysiert Vigar (2002) verkehrspolitische Strategien unter Bezugnahme auf das Diskurskonzept von Hajer (1997), während Freudendal-Pedersen (2009) sich alltägliche Mobilität im diskursiven Spannungsverhältnis von Freiheit und Zwang ansieht. Manderscheid (2012) schließlich untersucht die diskursive Aufladung des Automobils.

4. Politik und Planung

Verkehrspolitik und Verkehrsplanung vervollständigen als letztes Element das Modell städtischer Mobilitätskulturen. Sie nehmen ebenfalls die Funktion eines Bindeglieds zwischen subjektiven und objektiven Aspekten städtischer Mobilität ein. Einerseits reagieren die entsprechenden politischen EntscheidungsträgerInnen auf politische Willensbildung und machen damit Präferenzen und Wertebezüge der Stadtbevölkerung zur Grundlage ihrer Arbeit, andererseits können sie aber ihrerseits strukturelle Macht entfalten, etwa durch die Anwendung ordnungs- und preispolitischer Instrumente. Prominentes Beispiel ist die Einführung einer City-Maut in London, die vom damaligen Bürgermeister Ken Livingstone gegen die Mehrheit der Einwohner durchgesetzt wurde (Gather et al. 2008: 234-236). Empirische Arbeiten zu diesem Teilbereich städtischer Mobilitätskulturen machen deutlich, dass diese gleichermaßen von tiefgreifenden Umbrüchen oder starken Beharrungstendenzen gekennzeichnet sein können. So zeigt Bratzel (1999) in einem Vergleich von fünf europäischen Städten, dass in allen Fällen soziale Krisensituationen (z.B. öffentliche Unruhen und Proteste gegen Stadtentwicklungsplanungen in Amsterdam im Jahr 1975) und/oder außergewöhnlich starke politische Mehrheiten (z.B. wiederholte Volksentscheide gegen den U-Bahn-Bau in Zürich in den Jahren 1972 und 1973) zu einem

Bruch der bisherigen verkehrspolitischen Routinen geführt und *policy windows* (ebd.: 177) für die Umsetzung von tiefgreifenden und innovativen Verkehrskonzepten geöffnet haben. In einer ähnlich angelegten Vergleichsstudie macht Haefeli (2005, 2008b) am Beispiel des aus heutiger Sicht überdimensionierten Stadtbahnbaus in Bielefeld deutlich, wie infrastrukturelle Großinvestitionen das Mobilitätsgeschehen einer Stadt für Jahrzehnte vorbestimmen können. Analog zum Konzept der Mobilitätsbiographien ist also auch auf der städtischen Analyseebene eine Abfolge von vergleichsweise stabilen und dauerhaften Abschnitten und eher kurzen Umbruchsphasen und strategischen Weichenstellungen zu beobachten.

Der so aufgespannte Analyserahmen steht für den Anspruch der Integration von symbolischen und materiellen Praxisformen. Auch Stephenson et al. (2010: 6121) stellen in ihrem Konzept zu Energiekulturen den Einbezug physischer Bestandteile explizit heraus und grenzen es so gegenüber ausschließlich lebensstilbasierten Erklärungsansätzen ab. Hinsichtlich der wechselseitigen Beeinflussung von objektiven und subjektiven Faktoren werden je nach Untersuchungsbeispiel unterschiedliche Wirkungsrichtungen betont. So stellen Aldred und Jungnickel (2014) in ihrer vergleichenden Rekonstruktion städtischer Radfahrkulturen in England fest, dass in mittlerweile etablierten Fahrradstädten wie Cambridge und Hull zunächst die Fahrrad-Affinität in der Bevölkerung vorhanden war, woraufhin Planung und Politik erst nachträglich mit einem entsprechenden Infrastrukturausbau reagierten. Zum gleichen Ergebnis kommen Scheiner und Witte (2013) mit ihrem Vergleich der Fahrradförderung in Münster und Bocholt. Beide Studien zeigen außerdem eindrucksvoll, dass ein materielles Artefakt mit völlig unterschiedlichen Bedeutungen aufgeladen werden kann. So gilt das Fahrrad in Hull und Bocholt traditionell als das Verkehrsmittel der Arbeiterklasse auf dem Weg zur Fabrik, wohingegen es in den Universitätsstädten Cambridge und Münster dem studentisch-akademischen Milieu zugeordnet wird. Umgekehrt geht Glaser (2007: 71) in seiner historischen Analyse verschiedener Verkehrskulturen vor. Maßgeblich für die Ausbildung einer kulturellen Formation sei dabei jeweils eine bestimmte Leittechnologie wie die Elektrizität oder der Otto-Motor. Auch Canzler et al. (2006) bezeichnen in ihrer Arbeit zum Übergang vom fossilen zum postfossilen Zeitalter die Antriebstechnologie und die ihr zugrunde liegende Energieversorgung als wesentlich für die Herausbildung und Stabilisierung von Mobilitätskulturen.

Schlüsselfaktoren zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätskultur

1. Übergreifender Konsens
 2. Teilverkehrssystem als Ausgangspunkt
(„verkehrliches Rückgrat“)
 3. Aktives Stadtentwicklungsparadigma
 4. Identifikation mit der Stadt / Bild zur Stadt
 5. Schlüsselakteure / Leitfiguren
 6. Frühe Weichenstellung
 7. Rückkopplungsstrategien mit der Bürgerschaft
 8. Integrierte, zweiseitige Kommunikation
 9. Möglichkeiten zum verkehrlichen Perspektivenwechsel
 10. Kontinuität & Perfektionismus in Detailplanung
-

Tabelle 3: Schlüsselfaktoren zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätskultur (Quelle: Götz und Deffner 2009: 50)

Deffner et al. (2006) bezeichnen zwei weitere Differenzierungen des Mobilitätskulturbegriffs als zentral. So unterscheiden sie zwischen einer deskriptiven und einer normativen Auslegung des Konzepts (ebd.: 16). Der ersten Begriffsauslegung folgend fungiert das Konzept als Analyseraster, das auf jegliche Untersuchungssituationen anwendbar ist, womit folglich „eine Mobilitätskultur letztendlich immer vorhanden ist“ (Blechschmidt 2012: 8). Andererseits kann der Begriff der städtischen Mobilitätskultur mit verkehrspolitischen Zielvorstellungen oder Stadtentwicklungsparadigmen in Verbindung gebracht werden, etwa wenn von nachhaltigen oder multioptionalen Mobilitätskulturen die Rede ist (Deffner et al. 2006: 107). Die AutorInnen identifizieren dabei verschiedene Schlüsselfaktoren, die für die Herausbildung einer nachhaltigen Mobilitätskultur förderlich sind (Tabelle 3). Je nachdem wie weit dieser Prozess fortgeschritten ist, können diese etwa in strategischen Weichenstellungen, der gezielten Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels (*verkehrliches Rückgrat*) oder aber in der kontinuierlichen Einbindung der Stadtbevölkerung in Partizipationsprozesse bestehen. Diese Entwicklungsperspektive verweist auf die zweite wesentliche Unterscheidung. Deffner et al. (ebd.: 16) weisen darauf hin, dass Mobilitätskulturen in historischer und relationaler Perspektive analysiert werden können. Mehrere Studien kombinieren beide Perspektiven, indem sie die Entwicklungspfade des Mobilitätsgeschehens in mehreren Städten einander gegenüberstellen (Aldred und Jungnickel 2014; Bratzel 1999; Deffner et al. 2006: 25-106; Haefeli 2005, 2008b; Pelzer 2010; Scheiner und Witte 2013), andere basieren dagegen auf einer indikatorgestützten Kategorisierung

verschiedener Städte in einem bestimmten Zeitpunkt (Priester et al. 2013, siehe auch Kap. 3).

Götz und Deffner (2009) führen aus, dass städtische Mobilitätskulturen zwar u.a. wegen ihrer Bezüge zu Bebauung und Infrastruktur vergleichsweise träge und robuste Gebilde sind, die gleichzeitig aber auch transformiert und entwickelt werden können. In diesem Zusammenhang stellen sie fest: „Ein solcher Kulturbegriff (...) muss auch von der Vorstellung einer linearen Steuerung des Verkehrssystems Abschied nehmen. Kultur ist dynamisch – es kann zu intendierten und nicht intendierten Effekten und komplexen Rückkopplungen kommen.“ (Götz und Deffner 2009: 40) Stattdessen plädieren sie für kreative, anpassungsfähige und auf den jeweiligen örtlichen Kontext zugeschnittene Lösungen. Es gibt demnach nicht die eine richtige Antwort, die in jeder Stadt gleichermaßen funktioniert. An dieser Stelle weist das Konzept einige Gemeinsamkeit zum Ansatz der soziotechnischen Systeme (Geels 2004, 2011, 2012) auf, wonach zwischen Regimen und Nischen unterschieden wird. Soziotechnische Regime bilden als mittlere Abstraktionsebene das Kernstück des Modells und beziehen sich als „deep-structural rules that coordinate and guide actor’s perceptions and actions“ auf das „alignment of existing technologies, regulations, user patterns, infrastructures, and cultural discourses“ (Geels 2012: 473, vgl. auch Geels 2004). Derartige Regime stabilisieren – kulturellen Formationen vergleichbar – gesellschaftliche Systeme insofern, als dass sie bestimmte Handlungen nahelegen während andere nicht akzeptiert sind. Diese umfassende Strukturierung gesellschaftlicher Prozesse bringt Lock-In-Mechanismen sowie ein hohes Maß an Pfadabhängigkeit (Low und Astle 2009) mit sich, das nicht nur auf Technologien beschränkt bleibt, sondern sich auch auf institutionelle und soziokulturelle Gegebenheiten erstreckt (Geels 2011: 25). Unter derart regulierten Bedingungen lassen sich substantielle Innovationen und ein fundamentaler Wandel lediglich unter Laborbedingungen einleiten. Entsprechend geschützte Räume wie Forschungs- und Entwicklungsabteilungen großer Unternehmen oder subkulturelle Milieus werden im Sinne des Konzeptes als Nischen bezeichnet. Interessant ist dabei, dass die von den Nischen ausgehenden Transformationsprozesse – in Analogie zur Dynamik städtischer Mobilitätskulturen – ebenfalls nicht geradlinig verlaufen, sondern sich erst allmählich infolge verschiedener Experimente und Pilotprojekte eine einheitliche Richtung herauskristallisiert. Vergleichbare Konzeptionalisierungen lassen sich in planungstheoretischen Arbeiten finden, etwa zum Begriff der emergenten Planungsstrategien (Wiechmann 2008). Ein derartiges Planungsverständnis greift ebenfalls nicht-lineare Entwicklungen auf und überführt sie in formelle Planungsprozeduren.

2.2.4 Exkurs: Kritik an kulturbezogenen Erklärungsansätzen städtischer Mobilität

Kritik des Eurozentrismus

Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen wurde am Beispiel von mittelgroßen Städten in westlichen Demokratien entwickelt. Es steht zur Diskussion, ob das Modell auch auf Gesellschaften übertragbar ist, die in stärkerem Maße von ökonomischen und politischen Zwängen gekennzeichnet sind. Dieser Frage wurde in einem interdisziplinären Postgraduiertenkollegs nachgegangen (ifmo 2013), in dessen Rahmen acht Fallstudien zu Mobilitätskulturen von vorrangig im Globalen Süden gelegenen Megacities durchgeführt wurden. Auffällig ist, dass dabei Themen wie sozioökonomische Disparitäten, etwa entlang von ethnischen und klassenbezogenen Trennlinien, und soziale Exklusion im Vordergrund stehen (da Silva Costa 2013; Joubert 2013; Paget-Seekins 2013). Ob unter derartig limitierten Umständen sinnstiftende Lebensstilmuster, ein elementarer Bestandteil des Konzepts, eine nennenswerte Rolle spielen können, bleibt umstritten. An diesen Beispielen wird jedoch auch der flexible Charakter des Konzepts deutlich. Je nach ortsspezifischer Ausprägung kann es sinnvoll sein, bestimmte Aspekte des Konzeptes, in Megacities etwa die sozioökonomischen Restriktionen, in den Vordergrund zu rücken. Zentral ist dabei allerdings, dass man bei der Recherche zu einem empirischen Fall zunächst alle Aspekte städtischer Mobilitätskulturen im Blick behält, bevor man sich auf die jeweils besonders relevanten Teilbereiche und Wechselwirkungen konzentriert.

Kritik am Kulturbegriff als ‚empty signifier‘

Der flexible und umfassende Charakter des Konzeptes kann gleichzeitig auch als eine Schwäche ausgelegt werden. Dass im Sinne eines catch-all-Ansatzes nahezu alle denkbaren Gesichtspunkte städtischer Mobilität zusammengeführt werden, führe demnach zu einem Rückgang seines Erklärungspotentials. Letztlich habe der Anspruch, alles erklären zu wollen, zur Folge, nichts erklären zu können. Das Konzept verkomme somit zum *empty signifier* (Laclau 1996: 15) und „Modebegriff“, einer „oberflächlichen Verwendung des Begriffs Mobilitätskultur“ (Ahrend et al. 2013: 42) sind Tür und Tor geöffnet. In eine ähnliche Richtung zielt ein von VertreterInnen der *Kritischen Geographie* vorgebrachter Einwand, wonach Kulturkonzepte zwangsläufig auf sich selbst bezogen und daher im Kern tautologisch und wenig aussagekräftig sind. So argumentiert Belina (2008: 17), dass „zur Bestimmung von ‚Kultur‘ immer dieselben Phänomene herangezogen werden, die mittels der ‚Kultur‘ erklärt werden sollen“. Mit Blick auf das Themenfeld städtischer Mobilität hieße das also beispielsweise, dass in Münster Fahrrad gefahren wird, weil es zur Kultur

von Münster gehöre, Fahrrad zu fahren¹. Dieser Zirkelschluss oder „infinite regress“ führe dazu, dass der Kulturbegriff „slips away into meaningless“ (Mitchell 1995: 107, 109). Diese zunächst berechtigte Kritik ist insofern zu differenzieren, als dass die hier angesprochene Verbindung von Handlung (Fahrrad fahren) und Struktur (Fahrradkultur in Münster), wie sie auch im Konzept städtischer Mobilitätskulturen angelegt ist, eben nicht als einfache Gleichsetzung der beiden Dimensionen zu verstehen ist. So können soziale Praktiken auf sehr unterschiedliche Weise strukturelle Wirkung entfalten, etwa durch gemeinsame und synchronisierte Agitation (z.B. vermehrtes Fahrrad fahren durch die BewohnerInnen einer Stadt) oder aber durch das konfrontative Aufeinanderprallen verschiedener Handlungsmuster (z.B. in Form von Auseinandersetzungen zwischen Rad- und AutofahrerInnen). Umgekehrt kann auch die strukturierende und handlungsleitende Wirkung hegemonialer Gesellschaftsordnungen sehr unterschiedliche Formen annehmen, wobei das Spektrum etwa von Reglementierung und Kontrolle (z.B. durch die beharrliche Ahndung regelwidrigen Verkehrsverhaltens) bis hin zu eher kooperativen und auf Beteiligung ausgerichteten Formen der städtischen Verkehrspolitik reichen kann. Hinzu kommt, dass die wechselseitige Durchdringung von Struktur und Handlung im Zeitverlauf und somit spiralenförmig erfolgt und eben nicht im Sinne eines tautologischen Zirkelschlusses aufzufassen ist. Demnach lohnt gerade eine genauere Analyse der gegenseitigen Durchdringung von Handlung und Struktur bzw. von sozialen Praktiken und kulturellen Formationen.

Kritik der unzulässigen Homogenisierung

Eine weitere Kritik an kulturbezogenen Erklärungsmodellen ist, dass durch die Ausrufung einer einheitlichen Kultur ein vermeintlich homogenes Gebilde konstruiert werde, wo Gesellschaft eigentlich durch Vielfalt, Auseinandersetzung und Reibung gekennzeichnet sei (Mitchell 1995: 108). Diese Vorgehensweise führe zur Verschleierung politischer Konflikte (Michel 2011), die in aller Regel bewusst herbeigeführt würde, um bestimmte Partikularinteressen durchzusetzen (Mitchell 1995: 103). In diesem Sinne würden Kulturalisierungsstrategien zielgerichtet eingesetzt, um im Sinne einer Ideologie eine eigene Identität herzustellen, die gegenüber anderen abzugrenzen und ggf. auch durchzusetzen sei. Die wichtige Dimension von Machtverhältnissen und politischen Konflikten wird im Konzept städtischer Mobilitätskulturen berücksichtigt, weil die hier angesprochenen gesellschaftlichen Strukturen nicht zwangsläufig homogen und einheitlich sein müssen, sondern von Konflikten

¹ Beispiel wurde gewählt in Anlehnung an Belina (2008: 17). Dort heißt es: „Rockstars zertrümmern Hotelzimmer, weil es zur Kultur von Rockstars gehört, Hotelzimmer zu zertrümmern“ “

gekennzeichnet sein können, wie etwa die Analyse von Blechschmidt (2012) zur Auseinandersetzung um die Ausrichtung des ÖPNV in Zürich und Frankfurt deutlich macht. Das Konfliktpotential ist in den diversen Wechselwirkungen der einzelnen Bestandteile des Konzepts städtischer Mobilitätskulturen wie etwa der städtischen Verkehrspolitik einerseits und den Mobilitätsorientierungen der Einwohnerschaft andererseits angelegt. So kann für eine Stadtgesellschaft gerade eine Vielfalt an Sub- und Gegenkulturen charakteristisch sein. Nichtsdestotrotz kann die Kritik als Hinweis darauf gewertet werden, dass der Ansatz städtischer Mobilitätskulturen von einer detaillierteren Konzeptionalisierung von Konflikten und Machtverhältnissen profitieren würde.

Kritik des unklaren Maßstabs von Mobilitätskulturen

Deffner et al. (2006) entwerfen ihr Konzept von Mobilitätskulturen vorrangig für die städtische Bezugsebene. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das Mobilitätsgeschehen in einer Stadt von diversen, z.B. viertels- oder milieubezogenen Sub- und Gegenkulturen geprägt sein kann. Umgekehrt identifizieren andere Arbeiten Mobilitätskulturen auf nationaler Ebene, etwa wenn in Bezug auf Dänemark und die Niederlande von „cycling cultures“ (Carstensen und Ebert 2012) die Rede ist. Letztlich muss über die jeweils geeignete Analyseebene in Abhängigkeit von Fragestellung und Abstraktionsniveau von Fall zu Fall entschieden werden. Von Interesse sind dabei auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Analyseebenen. Entsprechend weist Scheffer darauf hin, dass kulturbezogene Standardisierungen „nicht zwangsläufig von der gleichen Gruppe oder Gemeinschaft desselben Raumes geteilt werden: Jede Standardisierung hat prinzipiell ihr eigenes Verbreitungs- und Verteilungsmuster. Dieses kann vollkommen dispers (‚globalisiert‘) erscheinen und damit Regionalisierungen unmöglich machen, aber auch ebenso gut Unterschiede oder Abstufungen anzeigen“ (Scheffer 2007: 32). Die sich so ergebenden Raumabstraktionen können sich sowohl überschneiden als auch gegeneinander abgegrenzt werden. Aldred und Jungnickel (2013: 85) berichten etwa, dass ihre GesprächspartnerInnen die lokalen Fahrradtraditionen einer fehlenden Fahrradkultur in Großbritannien insgesamt gegenübergestellt haben.

Zwischenfazit und Ableitung von Forschungsfragen

Das hier vorgestellte Konzept städtischer Mobilitätskulturen wird im Rahmen dieser Arbeit am Beispiel deutscher Großstädte operationalisiert (Kap. 3). Dabei steht unter methodischen Gesichtspunkten zunächst die Frage nach geeigneten Indikatoren zur empirischen Beschreibung städtischer Mobilitätskulturen im Vordergrund. Der theoretischen Grundlage entsprechend sollen dabei sowohl

objektive Kriterien wie die Infrastrukturausstattung und subjektive Aspekte wie die Zufriedenheit der EinwohnerInnen mit Mobilitätsangeboten berücksichtigt werden. Dabei ist dann von Interesse, anhand welcher Merkmale sich das betrachtete Städte-Sample ausdifferenzieren lässt. Verlaufen die Trennlinien etwa eher entlang der angebots- und nachfrageseitigen Verkehrsmittelorientierung oder raumstruktureller und sozioökonomischer Gegebenheiten? Zudem soll herausgearbeitet werden, ob die Mobilitätskultur in einer Stadt als gefestigt und stabil oder eher als inkonsistent und veränderbar angesehen werden kann.

2.3 Mobilitätsverhalten und Wohnstandortentscheidungen

Die voranstehenden Ausführungen haben verdeutlicht, dass alltägliches Mobilitätsverhalten strukturell eingebettet ist. Das Spektrum umfasst dabei die Gesamtheit räumlicher, sozialer und politischer Einflussfaktoren, wie sie mit dem Konzept städtischer Mobilitätskulturen beschrieben worden ist. Doch wie entwickelt sich das individuelle Verhalten, wenn sich eben jene Strukturen verändern? Ein bedeutender Wechsel der städtischen Mobilitätskultur kann sich im Zusammenhang mit Wohnumzügen ereignen, da sie in der Regel mit einem umfassenden Kontextwechsel einhergehen, der sowohl raum- als auch soziostrukturelle Aspekte einschließt. Grundsätzlich sind hierbei zwei Wirkungsrichtungen vorstellbar. Einerseits erzwingt das neue Umfeld ein Umdenken und entsprechende Anpassungsprozesse. Dies betrifft sowohl die räumliche Orientierung, etwa die Auswahl von geeigneten Routen und Verkehrsmitteln für den Weg zum Arbeitsplatz oder Supermarkt, als auch den Umgang mit Regeln und Konventionen, die für die Alltagsmobilität am neuen Wohnort gelten. Ein Wohnumzug kann also ggf. zur Auseinandersetzung mit einer anderen Mobilitätskultur führen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass die umziehenden Personen eigene Präferenzen und eingeübte Routinen mitbringen. Diese sind wiederum auf Sozialisationsphasen zurückzuführen, die in zurückliegenden Lebensabschnitten und an anderen Orten durchlaufen wurden und damit auf die dortigen sozialräumlichen Verhältnisse verweisen. Die Internalisierung dieser Mobilitätskulturen kann zur Ausbildung von Verhaltensskripten führen, die trotz der veränderten Rahmenbedingungen auch nach dem Wohnortwechsel abgerufen werden. Dies ist etwa der Fall, wenn Gewohnheit und Know-How in solchem Maß auf ein Verkehrsmittel ausgerichtet sind, dass alternative Verhaltensoptionen gar nicht erst in das Suchraster aufgenommen werden. Wenn eine Person also beispielsweise im Umgang mit einem Fahrrad nicht geübt ist, reicht auch ein fahrradfreundliches Umfeld am neuen Wohnort möglicherweise nicht aus, um sie zum Radfahren zu bewegen.

Dieses Spannungsverhältnis von Anpassungsdruck und Sozialisationspersistenz wird im Folgenden näher beleuchtet. Maßgeblicher Bezugspunkt ist dabei die Diskussion zu Siedlungsstruktureffekten und *residential self-selection* (Kap. 2.3.3). Um das Verhältnis von Wohn- und Alltagsmobilität besser verstehen zu können, soll vorab jedoch ein differenzierter Blick auf die Prozesshaftigkeit von Wohnumzügen (Kap. 2.3.1) und ihre Relevanz für das alltägliche Mobilitätsverhalten (Kap. 2.3.2) geworfen werden.

2.3.1 Wohnumzüge als Prozess – Motive und Phasen

Wohnumzug ist nicht gleich Wohnumzug. Gerade in Bezug auf die Auswirkungen auf das alltägliche Mobilitätsverhalten ist etwa zu unterscheiden hinsichtlich der Distanz, Richtung und Motivation von Wohnortverlagerungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Umzüge biographisch eingebettet und in den seltensten Fällen intrinsisch motiviert sind, also häufig in Verbindung stehen mit biographischen Schlüsselereignissen wie dem Eingehen einer Partnerschaft oder der Geburt eines Kindes (Kap. 2.1.3). Besonders gut erforscht sind bislang vor allem regionale Wanderungsprozesse, wobei die Aufmerksamkeit vorrangig auf Stadt-Umland-Wanderungen (Adam et al. 2008; Beckmann et al. 2006; Bleck und Wagner 2006; BMVBS und BBR 2007; Föbker et al. 2007; Gans et al. 2010) und zunehmend auch auf Reurbanisierungsprozesse (Beckmann et al. 2006; BMVBS/BBSR 2012; Matthes 2009) gerichtet ist.

In den meisten Umzugsstudien wird zwischen dem Anlass des Wohnumzugs und dem sich anschließenden Such- und Konkretisierungsprozess unterschieden (BMVBS und BBR 2007: 59-76; BMVBS und BBSR 2012: 26; Dittrich-Wesbuer et al. 2010: 90; Matthes 2009: 20). Bei regional ausgerichteten Wanderungen wurden persönliche und wohnungsbezogene Gründe jeweils als wichtige Auslöser für den Umzugswunsch genannt (BMVBS und BBR 2007: 60; BMVBS und BBSR 2012: 89-91; Föbker et al. 2007: 200-204). Zwischen beiden Motivlagen kann dabei ein starker Zusammenhang angenommen werden (Bleck und Wagner 2005: 113; BMVBS und BBSR 2012: 91). Die persönlichen und familiären Begründungszusammenhänge verweisen dabei in der Regel auf biographische Schlüsselereignisse, aus denen sich dann veränderte Ansprüche an Wohnraum und Wohnumfeld ergeben können (BMVBS und BBR 2007: 125; BMVBS und BBSR 2012: 91; Föbker et al. 2007: 201-202). Folgerichtig haben in einer Studie zu Umland-Stadt-Wanderungen lediglich sechs Prozent der Personen, die Eigenschaften der bisherigen Wohnung als ausschlaggebend für den Umzug angegeben haben, nicht zusätzlich auch persönliche und lebensverlaufsbezogene Motivlagen genannt (BMVBS und BBSR 2012: 91).

Bei intraregionalen Wanderungen wurden im Hinblick auf ihre haushaltsstrukturelle und lebenszyklische Einbettung zudem spezifische Muster identifiziert. So gilt eine Wanderung an den Stadtrand oder in eine suburbane Gemeinde als typisch für junge Familien in der Expansionsphase. Charakteristisch hierfür ist, dass die Eltern 25 bis 45 Jahre alt sind und das jüngste Kind nicht älter als 7 Jahre ist (Adam et al. 2008: 402; Bleck und Wagner 2006: 112; BMVBS und BBSR 2007: 5, 46). Umgekehrt bevorzugen Single- und kinderlose Paarhaushalte Umzüge in zentrumsnahe Wohnlagen, wobei gerade in jüngster Zeit eine zunehmende Dominanz von Doppelverdienerhaushalten zu beobachten ist (Frölich von Bodelschwingh und Jekel 2010: 109; Menzl 2010: 127). Bei dieser Personengruppe dominieren berufs- und ausbildungsbezogene Umzugsmotive wie der Antritt eines Studiums oder der ersten Arbeitsstelle (Scheiner 2006c). Diese Muster sind Ausdruck eines charakteristischen Abwägungsprozesses zwischen niedrigen Mobilitätskosten und guter infrastruktureller Ausstattung einerseits und einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis und ruhigen Wohnlagen, wie sie für suburbane Gemeinden typisch sind, andererseits (Adam et al. 2008: 406, Bauer et al. 2005: 274; Matthes 2009: 21; Scheiner 2006a: 296).

Gleichzeitig wird seit einiger Zeit vermehrt darauf hingewiesen, dass eine zunehmende Ausdifferenzierung dieses klassischen „Trade-Offs zwischen Standortqualitäten und Ressourceneinsatz“ (ISB et al. 2002: 3) zu beobachten ist. So kommt Heitkamp (2002b: 168) nach Auswertung von mehreren kommunalen Umzugsbefragungen zu dem Schluss, dass „hauptsächlich Haushalte ohne Kinder ins Umland wandern und nicht – wie oftmals behauptet – Paare oder Familien mit Kindern.“ Entsprechend stellen Bleck und Wagner (2006: 112) in einer Meta-Analyse stadtspezifischer Umzugsstudien fest, dass auch Randwanderungen zunehmend auf berufliche und wohnumfeldbezogene Motivlagen zurückzuführen sind. Umgekehrt erläutert Matthes (2009: 68-70) nach qualitativen Interviews mit Personen, die aus dem Hamburger Umland in den innerstadtnahen Stadtteil Eimsbüttel gezogen sind, dass hierbei überraschend häufig familienbezogene Gründe ausschlaggebend waren. Auch Fuchte betont, dass das „Wohnen im Grünen“ nicht mehr für alle Familien mit Kindern das Ideal darstellt, sondern viele Familien innenstadtnahe Standorte gerade wegen der urbanen Vielfalt und der zahlreichen Angebote für Kinder und Jugendliche schätzen (Fuchte 2006: 106). Bleck und Wagner (2006: 109) stellen derartige Ergebnisse in Bezug zu einem generellen Trend, wonach „besonders solche Motive bedeutsam“ werden, „die weniger einem gegebenen Zwang („harte“ Motive wie Kündigung, neuer Arbeitsplatz, Haushaltsveränderungen) als eher einen persönlichen Wunsch („weiche“ Motive wie Nähe zum Arbeitsplatz, mehr Wohnkomfort, angenehmeres Wohnumfeld).“ Insbesondere das

Motiv „Verbesserung des sozialen Umfelds“ habe im Vergleich der Untersuchungszeiträume 1968-1984 und 1992-2002 signifikant an Bedeutung gewonnen. Auch Matthes (2009: 70) stellt resümierend fest, dass das Bedürfnis nach sozialen Kontakten ein wichtiger Grund für den Umzug vom Umland in die Stadt war. Diese Befunde können als Ausdruck eines klassischen Verständnisses von Urbanität interpretiert werden, wonach diese vor allem in der Verdichtung von Austausch und Interaktion besteht (Jacobs 1961; Simmel 2006). Es kann vermutet werden, dass das Interesse der zugezogenen Personen an ihrem sozialen Umfeld nicht ohne Folgen für ihre Alltagsgestaltung bleibt. Möglicherweise werden bestimmte Verhaltensweisen wie der Besuch von beliebten Cafés oder die regelmäßige Nutzung bestimmter Verkehrsmittel übernommen.

Die beschriebenen Erkenntnisse zu Motivlagen und Standortwahlkriterien basieren fast ausschließlich auf Studien zu intraregionalen Umzügen. Dennoch sind sie auch im Zusammenhang mit Fernwanderungen relevant, da auch hier ebenfalls eine kleinräumige Wohnstandortauswahl notwendig wird. Auch diese ZuzüglerInnen müssen sich letztlich für einen Standort im Spannungsgefüge zwischen Innenstadt und suburbanem Umland entscheiden. Hinsichtlich des Anlasses des Wohnumzugs weisen die wenigen Untersuchungen, die bisher zu interregionalen Umzügen vorliegen, allerdings darauf hin, dass Fernwanderungen vergleichsweise häufig auf berufliche und ausbildungsbezogene Veränderungen zurückzuführen sind (Heitkamp 2002a: 10; Kasper und Scheiner 2006: 180; Scheiner 2006a: 295).

Wenn der Entschluss umzuziehen gefasst ist, entwickeln die Haushalte spezifische Ansprüche an den neuen Wohnstandort. Dabei sind verschiedene Standortwahlkriterien relevant, die sich etwa den Kategorien Wohn- und Mobilitätskosten, Wohnungsgröße und -ausstattung, Wohnumfeld sowie Erreichbarkeit von Aktivitätsorten und Verkehrsmitteln zuordnen lassen (BMVBS und BBSR 2012: 93). Einige Anforderungen lassen sich dabei unmittelbar aus dem Anlass des Wohnortwechsels ableiten, etwa wenn sich aus der Geburt eines Kindes oder dem Auszug der erwachsenen Kinder ein veränderter Wohnflächenbedarf ergibt (Bleck und Wagner 2006: 113). Für den sich anschließenden Suchprozess wurden verschiedene entscheidungstheoretische Modelle entwickelt.

Sehr bekannt ist in diesem Zusammenhang das dreistufige Modell von Kalter (1997: 66-68), der den Migrationsprozess unterteilt in die Abschnitte *Wanderungsgedanke*, *Wanderungsplan* und die *tatsächliche Wanderung*. Von einem Wanderungsgedanken spricht er, wenn der Wohnortwechsel als eine mögliche Handlungsalternative wahrgenommen wird, ein Wanderungsplan wird gefasst, wenn das Wohnen an einem anderen Ort als die bevorzugte Handlungs-

alternative bewertet wird. Die eigentliche Wanderung gilt dann als vollzogen, wenn der Wohnort gewechselt wurde. Die Prozesshaftigkeit des Wohnortwechsels ergibt sich dabei u.a. aus der Trägheit von Alltagsarrangements (ebd.: 66), die sich verfestigen, wenn man sich an einem Wohnort eingerichtet hat. Diese Arrangements werden nicht ohne weiteres aufgegeben, es entsteht ein Umzugs-widerstand, für dessen Überwindung Transaktionskosten in Kauf genommen werden müssen (Matthes 2009: 19). Häufig werden daher verschiedene Bleibestrategien angewendet, um einen Wohnumzug zu vermeiden oder zumindest aufzuschieben. Hierzu gehört etwa das Fernpendeln unter Beibehaltung des derzeitigen Wohnorts (Kalter 1994). In Übereinstimmung hiermit stellt Scheiner (2006a: 290) fest, dass der Arbeitsplatz häufiger gewechselt wird als der Wohnort.

Auch in Arbeiten der Stadtsoziologie (Friedrichs 2008; Blasius und Friedrichs 2011) wird die Wohnstandortwahl als sequentielle Abfolge verschiedener Entscheidungsprozesse konzeptionalisiert. In einem ersten Schritt werde der mögliche Suchradius durch die zur Verfügung stehenden Ressourcen vorbestimmt. Ein finanzkräftiger Haushalt könne aus einem größeren Spektrum potentieller Wohnstandorte auswählen als ein finanzschwacher Haushalt. Erst danach erfolge ein Abgleich der verbleibenden Standortalternativen mit dem Bedarfsprofil des Haushalts. Besonders wichtig ist dabei laut Blasius und Friedrichs (2011: 411), dass die BewohnerInnen der in Frage kommenden Stadtviertel dem umziehenden Haushalt hinsichtlich soziodemographischer Struktur und Lebensstilorientierung möglichst ähnlich sind. Diese Erkenntnis steht im Einklang mit den oben skizzierten Ergebnissen der Wanderungsmotivforschung.

Die soziologische Lebensstilforschung kritisiert derart sequentiell strukturierte Modelle insofern, als dass sie übersehen, dass die geschilderten Prozesse auch ineinander verschränkt sein können. In diesem Sinne können stark ausgeprägte Lebensstilmuster den Suchprozess von vornherein einschränken (Rössel und Hoelscher 2012: 310). McCormack und Schwanen (2011: 2808) weisen in einem Beitrag, der sich generell mit Entscheidungsprozessen beschäftigt, darauf hin, dass "the decision is less a discrete moment than it is a space-time of variable duration and intensity through which multiple temporalities fold together. The decision is not so much a clearly identifiable instant (...) but a space-time that stretches out in ways that complicate a neat linearity between past, present and future." Diese Perspektive verdeutlicht, dass komplexe Entscheidungen wie die Wohnstandortwahl in vorgelagerte Antizipations- und nachträgliche Anpassungsprozesse eingebettet sind. Beispiele sind etwa der Umzug in eine größere Wohnung noch bevor ein Paar den Kinderwunsch in die Realität umsetzt bzw. die nachholende Verlagerung des

Arbeitsplatzes, um die Pendeldistanz vom neuen Wohnort aus zu reduzieren (Axisa et al. 2012: 353). Aus dieser Sichtweise ergibt sich die Frage, welche Eigenschaften des neuen Wohnstandortes bereits vorab berücksichtigt werden und welche Aspekte den umziehenden Personen häufig erst im Anschluss an den Wohnortwechsel gewahr werden. So wird in diesem Zusammenhang festgestellt, dass „Personen (...) bei der Entscheidung über eine Wohnung nur wenige Alternativen in Betracht ziehen und nur eine kleine Anzahl von präferenzbasierten Kriterien in Rechnung stellen“ (Rössel und Hoelscher 2012: 310). Dementsprechend ist die Wohnstandortwahl in den seltensten Fällen das Ergebnis einer perfekten Nutzenmaximierung, sondern eher Ausdruck des Versuchs, die eigenen Präferenzen mit den vorhandenen Ressourcen und Gelegenheiten in Einklang zu bringen. Statt einer Optimierung der Wohnverhältnisse werden häufig Kompromisse in Kauf genommen (Föbker et al. 2007: 207) und es wird lediglich ein zufriedenstellendes Ergebnis angestrebt, so dass auch von *satisficing* gesprochen wird (ebd.). So zeigen Studien zu Randwanderungen, dass die realisierte Wohnstandortwahl zum Großteil lediglich als *Second-Best-Lösung* anzusehen ist, weil die Wohnansprüche in innenstadtnahen Wohnlagen nicht verwirklicht werden konnten (Bauer et al. 2005: 276; BMVBS und BBR 2007: 76; Gans et al. 2010: 55). Zusammenfassend ist also der Entschluss umzuziehen vielmehr als ein dynamischer und komplexer Entscheidungsprozess anzusehen, bei dem Wohnansprüche, ökonomische Ressourcen und Mobilitätsanforderungen gegeneinander abgewogen werden (Chatman 2009). Hinzu kommen Abstimmungsprozesse zwischen den einzelnen Haushaltsmitgliedern, da deren Anforderungen an den Wohnstandort nicht deckungsgleich sein müssen. Als Konsequenz dieser vielschichtigen Abstimmungsprozesse ergibt sich in der Regel ein Kompromiss, der die jeweils individuellen Mobilitätswünsche nicht vollständig berücksichtigen kann.

Wohnumzüge können somit lediglich als partielle Standortoptimierung aufgefasst werden. Während einerseits vor allem für die Kriterien, die im Rahmen der Wohnstandortsuche als wichtig oder ausschlaggebend genannt wurden, eine signifikante Verbesserung festgestellt werden kann (Bauer et al. 2005: 274), entsprechen andere Aspekte des neuen Standorts nicht immer den Erwartungen. So zeigt Menzl (2006: 442, 450) für eine Zuzugsgemeinde im Hamburger Umland, dass restriktive Kontextbedingungen wie beispielsweise ein limitiertes Arbeitsplatzangebot sowie eingeschränkte Betreuungsmöglichkeiten für Kinder zur Folge haben, dass „es häufig zu Inkonsistenzen zwischen dem Lebensentwurf und den tatsächlich praktizierten Alltagsarrangements“ kommen kann und damit „zu Enttäuschungen und Unzufriedenheit.“ (ebd.: 446). Die neuen Rahmenbedingungen „können sich im Einzelfall als vorteilhaft oder nachteilig erweisen, erfordern jedoch zumeist erhebliche Anpassungsleistungen.

Die Herstellung von konsistenten Alltagsarrangements am neuen Wohnort kann insofern ohne Probleme gelingen, sie kann aber auch krisenhaft verlaufen oder scheitern“ (ebd.: 448). Auffällig ist, dass mobilitätsbezogene Eigenschaften des neuen Wohnortes bei der Standortsuche beispielsweise im Vergleich zu den Wohnkosten oder der Wohnungsausstattung oft als nachrangig erachtet werden (Adam et al. 2008: 404; Fuchte 2006: 96; Mattingly und Morrissey 2014). Gerade bei Stadt-Umland-Wanderungen werden die zunehmenden Mobilitätsanforderungen und der damit einhergehende Zeit- und Kostenbedarf daher häufig unterschätzt (Axisa et al. 2012: 353; BMVBS und BBR 2007: 112). Diese neuen Anforderungen an die Alltagsgestaltung der Haushalte müssen nachträglich entweder akzeptiert oder aber durch entsprechende Anpassungen korrigiert werden. Beides kann zu den geschilderten Anstrengungen und Unzufriedenheit führen. Umgekehrt heben die von Matthes (2009: 73) befragten Umland-Stadt-WanderInnen neben gesunkenen Mobilitätskosten vor allem die neu gewonnene Freiheit und Flexibilität ihrer Alltagsorganisation heraus. Dabei habe sich dieser neue Gestaltungsspielraum für einige der Befragten durchaus unerwartet ergeben, d.h. die Vorzüge des städtischen Wohnstandortes und ihre Auswirkungen auf die alltägliche Mobilität wurden wiederum unterschätzt.

Zusammenfassend ergibt sich also ein Bild, wonach Wohnumzüge als ein Prozess zu verstehen sind, der weder vollkommen rational noch linear vollzogen wird (Adam et al. 2008: 409; Axisa et al. 2012: 353; McCormack und Schwanen 2011: 2808). Stattdessen sind sowohl vorgelagerte Planungs- und Antizipationsprozesse als auch nachträgliche Anpassungsleistungen zu berücksichtigen. Die Alltagsorganisation am neuen Wohnort kann somit einerseits als Weiterführung von bereits bestehenden Lebensstilorientierungen interpretiert werden, wohingegen andererseits die Auseinandersetzung mit den räumlichen und sozialen Rahmenbedingungen am neuen Wohnstandort ebenfalls nicht ohne Wirkung bleibt (Spellerberg 2011: 316). Scheiner (2005: 4) spricht folgerichtig von der *Sozialisationshypothese*, wonach „das Verhalten der Wanderer im Zielraum das gleiche wie im Herkunftsraum“ ist. Demgegenüber stellt er die *Adaptionshypothese*, die besagt, dass sich „das Verhalten der Wanderer (...) weder im Herkunftsraum noch im Zielraum vom Verhalten der sesshaften Bevölkerung unterscheidet“ (zum Einfluss von Sozialisation und Kontextwechseln auf Einstellungs- und Verhaltensmuster vgl. Kap. 2.1.2 und 2.1.3) Das skizzierte Spannungsverhältnis zwischen Persistenz und Veränderung wird nachfolgend auf mobilitätsbezogene Aspekte wie den Zugang und die Nutzung von Verkehrsmitteln bezogen.

2.3.2 *Wohnumzüge als Kontextwechsel – Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten*

Mit Blick auf das alltägliche Mobilitätsverhalten vor und nach einem Wohnumzug erscheinen zunächst sowohl die Adaptions- als auch die Sozialisationshypothese plausibel. Demnach können beide Prozesse – die Anpassung an die veränderten räumlichen und sozialen Rahmenbedingungen einerseits und das Fortwirken von bewährten Verhaltensweisen und Gewohnheiten andererseits – eine entsprechende Wirksamkeit entfalten. Nachfolgend werden daher die bisherigen Erkenntnisse zu Veränderung und Stabilität von Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung sowie zu Verkehrsaufwand und Aktivitätenhäufigkeit vor und nach Wohnumzügen überblicksartig zusammengefasst.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Verfügbarkeit eines Autos führt in der Regel auch zu dessen Nutzung (Beige und Axhausen 2012: 857). Die Veränderung des Pkw-Besitzes ist daher im Zusammenhang mit Wohnortwechseln von besonderem Interesse. Erwartungsgemäß kann zunächst bestätigt werden, dass die Pkw-Anzahl pro Haushalt im Rahmen einer Stadt-Umland-Wanderung zunimmt (Adam et al. 2008: 403; Bauer et al. 2005: 270; Herfert 1997: 104; Kasper und Scheiner 2006: 167; Scheiner 2005: 9) und bei entgegengesetzter Wanderungsrichtung entsprechend sinkt (Kasper und Scheiner 2006: 167; Scheiner 2005: 9). Diese Zusammenhänge sind erst einmal insofern plausibel, als dass in integrierten und verdichteten Innenstadtlagen mit einer engen Verflechtung von Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstandorten augenscheinlich öffentliche und nicht motorisierte Verkehrsmittel häufiger genutzt werden und die ständige Verfügbarkeit eines Autos daher womöglich als weniger notwendig angesehen wird. Auf den zweiten Blick offenbaren sich allerdings verschiedene Differenzierungen dieses grundsätzlichen Musters. So weisen Bauer et al. (2005: 275) darauf hin, dass unter den von ihnen befragten RandwanderInnen in der Region Dresden vor allem diejenigen einen zusätzlichen Pkw angeschafft haben, die aus städtischen Bereichen in kleine Umlandgemeinden ohne nennenswerte Versorgungsinfrastruktur gezogen sind. Mehrere Studien betonen außerdem, dass die Steigerungsraten des Pkw-Besitzes bei einer Umlandwanderung eher moderat ausfallen. So bleibt die Zahl der Pkw bei 82,8% der von Adam et al. (2008: 403) befragten Personen nach einer Randwanderung unverändert. Wenn sich die Motorisierung der Haushalte erhöht hat, geschah dies zudem meist durch die Anschaffung eines Zweit- oder Drittwagens (vgl. auch Herfert 1997: 104). Scheiner (2005) stellt anhand der im Rahmen des Projekts StadtLeben im

Großraum Köln erhobenen Daten ebenfalls fest, dass die Pkw-Anzahl im Haushalt pro erwachsenem Haushaltsmitglied nach einem Umzug in eine suburbane Wohnlage lediglich um 0,07 zunimmt. Erklärt werden diese Ergebnisse mit einem vergleichsweise hohen Ausgangsniveau. Demnach wiesen die entsprechenden Haushalte auch schon vor dem Umzug eine relativ hohe Motorisierungsrate auf, etwa im Vergleich zu ihrer damaligen Nachbarschaft. Der Zusammenhang zwischen Wohnumzügen und dem Besitz von ÖPNV-Zeitkarten ist dagegen weniger eindeutig. Kasper und Scheiner (2006: 168-169) stellen etwas überraschend fest, dass beim Umzug in innenstadtnahe Wohnviertel die An- aber auch die Abschaffung einer Zeitkarte überdurchschnittlich häufig zu beobachten ist. Entsprechend nimmt der Anteil von Personen, die weder vor noch nach dem Umzug im Besitz einer Zeitkarte waren, von den innerstädtischen Zielorten bis hin zu den peripheren Standorten kontinuierlich zu. Auch in diesem Fall ist also eine zumindest partielle Umkehr der intuitiv erwarteten Wirkungsrichtung festzustellen: Nicht der Umzug in eine suburbane Gemeinde führt zur Abschaffung der Zeitkarte, sondern Personen mit bereits im Vorhinein geringem Zeitkartenbesitz ziehen vorzugsweise in den suburbanen Raum. Für den Fahrradbesitz vor und nach Wohnumzügen liegen keine Erhebungen vor, es ist allerdings von weniger deutlichen Schwankungen auszugehen, da unabhängig von konkreten Nutzungserfordernissen eine relativ hohe Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern angenommen werden kann (infas und DLR 2010: 60, Monheim et al. 2006: 16).

Verkehrsmittelnutzung

Nach Wanderungen sind deutliche Verschiebungen der Verkehrsmittelnutzung festzustellen. So geben in einer Studie zu regional ausgerichteten Umzügen im Großraum Köln lediglich 50% der Befragten an, ein Verkehrsmittel genau so oft wie vor dem Wohnortwechsel zu nutzen (Kasper und Scheiner 2006: 170). Die für den Verkehrsmittelbesitz skizzierten Muster lassen sich infolge des engen Zusammenhangs zwischen beiden Kenngrößen (Scheiner und Holz-Rau 2013: 445-446) auch für die Verkehrsmittelnutzung nachweisen. So stellt Herfert (1997: 104) fest, dass nach einer Randwanderung der Weg zum Arbeitsplatz deutlich häufiger mit dem Auto zurückgelegt wird, Adam et al. (2008: 403) entnehmen ihren Daten, dass derartige Zunahmen der Pkw-Nutzung vor allem zu Lasten des ÖPNV realisiert werden, wohingegen Kasper und Scheiner (2006: 171) Rückgänge bei allen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds identifizieren. Auch diese Prozesse sind über den grundsätzlichen Zentrum-Peripherie-Gegensatz hinaus kleinräumig zu differenzieren. So können Adam et al. (2008) am Beispiel der Region Münster zeigen, dass Stadt-Umland-WanderInnen dann eine erhöhte ÖPNV-Nutzung aufweisen, wenn sie in den Einzugsbereich einer

Schnellbuslinie gezogen sind. Driessen (2010: 202-203) zeigt aus volkswirtschaftlicher Sicht, dass es auch für außerhalb der Kernstädte lebende Haushalte attraktiv sein kann, den ÖPNV zu nutzen, sofern die entsprechenden Wohngebiete innerhalb von gut ausgebauten Achsen des schienengebundenen Nahverkehrs und/oder in suburbanen Zentren liegen. Auch im Hinblick auf die Nutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel wird argumentiert, dass die Unterschiede weniger zwischen dem ehemaligen städtischen und dem aktuellen suburbanen Wohnstandort zu suchen sind, sondern die Trennlinie vielmehr zwischen den kleinen und großen Umlandgemeinden als Zielorten der Randwanderung verläuft (Bauer et al. 2005: 275). Auch für die umgekehrte, auf die städtischen Zentren hin gerichtete Wanderungsrichtung werden kleinräumige Differenzierungen des grundsätzlichen Musters – Abnahme der Auto- und Anstieg der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Langweg 2009: 122, Matthes 2009: 77) – identifiziert. So zeigt eine Untersuchung zu Binnen- und Zuwanderungen in den Städten Hamburg, Leipzig und Aalen, dass mit der Größe der Zielstadt auch die ÖPNV-Nutzung der um- und zuziehenden Personen zunimmt. Als Gründe hierfür können Unterschiede in der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Infrastruktur sowie in der unterschiedlich kompakten Siedlungsstruktur angenommen werden. Entsprechend werden die in Aalen vergleichsweise kurzen Distanzen häufiger zu Fuß zurückgelegt als in Hamburg oder Leipzig (BMVBS und BBSR 2012: 115). Des Weiteren wird dort zwischen Zuzügen in die städtischen Teilbereiche *Innere Stadt* und *Äußere Stadt*² unterschieden. In allen drei Städten geht die Pkw-Nutzung bei Umzügen in die *Innere Stadt* stärker zurück als bei solchen in die *Äußere Stadt*, jedoch profitieren davon je nach Stadt andere Verkehrsmittel. Während in Aalen ein Anstieg der Fußwege zu verzeichnen ist, erhöht sich in Leipzig die Fahrrad- und in Hamburg die ÖPNV-Nutzung (BMVBS und BBSR 2012: 116). Für Umzüge innerhalb derselben Raumkategorie, z.B. von einem innerstädtischen Quartier in ein anderes, stellen Kasper und Scheiner (2006: 170-174) fest, dass sich die Zu- und Abnahme der Nutzung von Pkw, ÖPNV, Fahrrad und den eigenen Füßen jeweils ungefähr ausgleichen. Außerdem ziehen diese Wanderungen etwas seltener Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach sich, das Niveau bleibt aber mit ca. 40-45% aller Fälle weiterhin hoch.

Wenige Erkenntnisse gibt es bisher zum Zusammenhang zwischen Fernwanderungen und der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung. Burbidge (2012) zeigt etwa, dass sich die Verkehrsmittelnutzung von Studierenden einer US-amerikanischen Universität während eines einjährigen Auslandsaufenthalts an

² Diese Unterscheidung basiert auf baustrukturellen Kriterien, die im Rahmen des vom BBSR koordinierten Programms *Innerstädtische Raumbbeobachtung* (BBR 2007, Sturm 2010) festgelegt wurden.

die dortigen Durchschnittswerte angleicht. In Europa fuhren die Studierenden beispielsweise deutlich seltener Auto und nutzten stattdessen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel. Zurück in den USA kehrten sie allerdings wieder vollständig zu ihrem ursprünglichen Mobilitätsverhalten zurück.

Distanzen und Aktivitäten

Hinsichtlich der zurückgelegten Distanzen und der individuellen Aktionsräume vor und nach Wohnumzügen ergibt sich anhand der Studien zu intraregionalen Wanderungen ein erwartbares Bild. Mit einer Stadt-Umland-Wanderung geht in der Regel eine Erhöhung der täglich zurückzulegenden Distanzen einher (Prillwitz et al. 2007: 73), das Gegenteil gilt für Wanderung in Richtung der Kernstädte (Matthes 2009: 73). Bemerkenswert ist, dass die meisten Arbeiten betonen, dass die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen und Aktionsräume größer sind als die von Personen, die schon länger in einer suburbanen Gemeinde leben. Begründet wird dies mit der Aufrechterhaltung von Bindungen und Kontakten am ehemaligen Wohnort in der Kernstadt (Bauer et al. 2005: 276; Geier et al. 2001: 24; Menzl 2006: 443-444). Dies gilt insbesondere für im Freundeskreis sowie für private Erledigungen wie den Besuch des bisherigen Arztes (Bauer et al. 2005: 276). Um eine Beibehaltung bestehender Aktivitätsorte zu erleichtern, wird der neue Wohnstandort zudem häufig im Sinne einer *Tortenstück-Suche* (Breckner et al. 1998: 103) ausgewählt, d.h. er befindet sich vom Stadtzentrum aus gesehen in der gleichen Himmelsrichtung wie die bisherige Wohnung (vgl. hierzu auch das klassische Sektorenmodell von Hoyt 1939). Des Weiteren pendeln die neuen BewohnerInnen des suburbanen Umlandes deutlich häufiger als Alteingesessene zu einem Arbeitsplatz in der Kernstadt, der in der Regel noch derselbe ist wie vor dem Umzug (Breckner 1998: 103; Geier et al. 2001: 23). Laut Menzl (2006: 443-444) ist dieser fortbestehende Bezug zum städtischen Zentrum in Paar- oder Familienhaushalte vor allem bei den Männern zu beobachten, bei den Partnerinnen ergibt sich dagegen häufiger ein Bruch des aktionsräumlichen Verhaltens einhergehend mit einer deutlich stärkeren Nahraumorientierung und geringeren Pendelzeiten (Rahn 2011: 143-144). Dass für die durchschnittliche Pendeldistanz neben der Beibehaltung bestehender Bindungen auch stadtspezifische Sozialisationseffekte von Bedeutung sein können, wird in einer Studie zu Fernwanderungen zwischen US-amerikanischen Städten betont: „In particular, the longer the average commute was in a city a person moved from, the higher the willingness to endure long commutes in the new city will be.“ (Simonsohn 2006: 1).

Neben der räumlichen Ausprägung verändert sich bei der Ausübung von Aktivitäten auch die zeitliche Dimension. So stellt Matthes (2009: 74) für junge Familien fest, dass sowohl die Anzahl der außerhäuslichen Freizeitaktivitäten

der Eltern als auch die der Lebensmitteleinkäufe nach einem Umzug in ein zentrumsnahes Stadtviertel ansteigt. Sie begründet dies mit der höheren Dichte an wohnortnahen Aktivitätsorten. So wird typischerweise etwa der wöchentliche Großeinkauf mit dem Auto inklusive vorheriger Planung durch mehrere kleine, z.T. spontan durchgeführte Einkäufe mit dem Fahrrad oder zu Fuß ersetzt. Die Häufigkeit der meisten anderen Aktivitäten wird dagegen stärker durch Lebenszyklus und Haushaltsstruktur vorbestimmt. Derartigen Umstellungen von aktivitätsbasierten Alltagsroutinen geht dabei meist eine Phase des Ausprobierens und Experimentierens voraus. So zeigen Kazig und Popp (2011) am Beispiel des *wayfinding*, dass ortsunkundige Personen unterschiedlich erfolgreiche Strategien anwenden, um sich in einer fremden Umgebung zurechtzufinden.

Verkehrspolitische Interventionen: Das Beispiel Neubürgermarketing

Zunehmend erkennen AkteurInnen der Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft in der ohnehin schon *veränderungssensiblen Phase* (Nallinger 2007: 16) eines Wohnortwechsels eine Gelegenheit, um durch zusätzliche Interventionen die Veränderung des Mobilitätsverhaltens in eine gewünschte Richtung zu lenken. Ob derartige Maßnahmen dazu beitragen können, langfristig wirksame Verhaltensänderungen herbeizuführen, wurde in Pilotprojekten in München, Stuttgart und Zürich überprüft. Hierbei wurden die zugezogenen Personen jeweils eingeteilt in eine Experimentalgruppe, die u.a. kostenlose ÖPNV-Zeitkarten erhielt, und eine Kontrollgruppe, bei der diese Intervention nicht durchgeführt wird. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde ermittelt, ob die NeubürgerInnen der Experimentalgruppe öffentliche Verkehrsmittel signifikant häufiger nutzen als die Personen in der Kontrollgruppe. In den beiden deutschen Städten wurde dabei eine deutliche häufigere ÖV-Nutzung infolge des intensiven Neubürgermarketings festgestellt, wohingegen der Effekt in Zürich etwas geringer ausfiel³. (Bamberg et al. 2003; Bamberg 2006 für Stuttgart; Haefeli 2008a für Zürich und Nallinger 2007 für München, ähnlich auch Fuji und Kitamura 2003 für Kyoto sowie Langweg 2009 für Aachen). Ein derartiges Neubürgermarketing wird zunehmend als ein Bestandteil eines umfassenden kommunalen Mobilitätsmanagements realisiert (Beckmann und Witte 2003; ILS/ISB 2000; Langweg 2008). Kampagnen wie „Gscheid mobil“ in München, „Mobilität ist Kult(ur)“ in Zürich oder „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ in Hannover beziehen dabei bewusst emotional-symbolische Aspekte des städtischen Mobilitätsgeschehens mit ein (Ott 2008; Region Hannover 2009; Schreier 2005, Schreiner 2007; Stadt Zürich 2005). Während

³ Als Gründe hierfür werden u.a. der längere zeitliche Abstand zwischen Intervention und Befragung sowie der höhere Akademikeranteil bei den Befragten in München und Stuttgart angeführt (vgl. Haefeli 2008a: 15).

das Neubürgermarketing erst ansetzen kann, nachdem der Umzug bereits vollzogen worden ist, versuchen Stadtverwaltungen zunehmend, potentiellen NeubürgerInnen bereits bei der Wohnstandortsuche beratend zur Seite zu stehen. Ausgehend von der Erkenntnis, dass die mit der Standortwahl einhergehenden Mobilitätsanforderungen häufig unterschätzt werden (siehe Kap. 2.3.1), werden u.a. etwa die entstehenden Mobilitätskosten anhand entsprechender Modellrechnungen veranschaulicht (Bahn.Ville 2-Konsortium 2010: 66-72; ISB et al. 2001: 26-27).

2.3.3 Wechselwirkungen von Wohn- und Alltagsmobilität zwischen Raumstruktureffekten und residential self-selection

Die Dichotomie von raum- und siedlungsstrukturellen Einflüssen sowie Lebensstilbezügen und wohnungs- wie mobilitätsbezogenen Präferenzen (siehe Kap. 2.2.1) kennzeichnet auch das Verhältnis von Wohnmobilität und alltäglichem Mobilitätsverhalten. Einerseits zwingt das neue räumliche und soziale Umfeld zu Anpassungsleistungen. Zuvor stark habitualisierte Verhaltensweisen werden vorübergehend bewusst reflektiert. Hieraus resultiert eine relative Offenheit gegenüber alternativen Verkehrsmitteln und Mobilitätsoptionen, die zur Synchronisierung von Einstellungsmustern und tatsächlich realisiertem Mobilitätsverhalten (siehe Kap. 2.1.3; De Vos et al. 2012; Stanbridge et al. 2004: 1) und somit letztlich zu Verhaltensänderungen führen kann (Bamberg 2006).

Dafür, dass diese Änderungen des Mobilitätsverhaltens in erster Linie von den veränderten raumstrukturellen Bedingungen ausgelöst werden, spricht zunächst die mehrfach nachgewiesene Korrelation von Baustruktur und Mobilitätsverhalten (siehe Kap. 2.2.1, für Übersichten vgl. Crane 2000; Ewing und Cervero 2001). Diese Sichtweise wird seit einiger Zeit allerdings dahingehend kritisiert, dass die Wahl des Wohnortes selbst beeinflusst wird von Lebensstilmustern und Wohnstandortpräferenzen, zu denen auch mobilitätsbezogene Gewohnheiten und Vorlieben gehören (Aditjandra et al. 2012: 23; Bothe et al. 2009; Cao et al. 2007: 536; Handy et al. 2005). Diesem Verständnis folgend sortieren sich Menschen im Rahmen von Wohnumzügen selbstständig in diejenigen Raumkategorien ein, die am besten zu ihren Mobilitätsbedürfnissen passen, so dass folgerichtig von *residential self-selection* gesprochen wird (Bagley und Mokhtarian 2002; Handy et al. 2005). Im Einklang mit dieser Hypothese steht der Befund von Scheiner (2005), dass sich Haushalte, die aus einem städtischen Zentrum in dessen Umland ziehen, auch schon vor dem Umzug in ihrem Mobilitätsverhalten von ihren damaligen Nachbarn signifikant

unterscheiden. So ist etwa deren Ausstattung mit Pkw auch dann schon signifikant höher als bei Haushalten, die ihren städtischen Wohnstandort weiterhin beibehalten. Dieses Beispiel verdeutlicht, dass auch das Mobilitätsverhalten nach einem Wohnortwechsel zumindest teilweise auf bisherige Verhaltensdispositionen zurückgeführt werden kann. Dieser Zusammenhang wird allgemein hin mit dem Begriff der *state dependence* beschrieben, wonach „past behavior is the strongest predictor of future behavior if behavior is performed repeatedly (Klöckner und Matthies 2012: 794). Aus dieser Sichtweise werden die Änderungen des Mobilitätsverhaltens also nicht durch die raumstrukturellen Rahmenbedingungen am neuen Standort bestimmt, sondern sie sind Folge der Umsetzung von mobilitätsbezogenen Präferenzen, die latent auch schon am alten Wohnort vorhanden waren, dort aber etwa aufgrund von Erreichbarkeitsdefiziten nicht vollständig realisiert werden konnten. Mehrere Arbeiten interpretieren diesen Umstand als eine Differenz zwischen dem präferierten und dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten bzw. zwischen dem aktuellen und dem eigentlich bevorzugten Wohnumfeld (De Vos et al. 2012; Schwanen and Mokhtarian 2005a, 2005b; Van Acker et al. 2010). De Vos et al. 2012 diskutieren zwei mögliche Alternativen, um die derzeitige und die gewünschte Wohnsituation einander anzunähern: Wohnumzüge und Einstellungswandel. Dass ein solcher Wandel nicht immer leicht zu erreichen ist, macht Krizek (2006: 172) deutlich anhand von Bemühungen, BewohnerInnen von vormals autoorientiert gestalteten Stadtvierteln durch städtebauliche und infrastrukturelle Maßnahmen zu einem Umdenken zu bewegen skeptisch. Seine pointierte Schlussfolgerung – „You can take the family out of the suburbs, but you can’t take reliance on the Chevy Suburban⁴ out of the family“ – macht deutlich, dass er eine stärkere Fokussierung auf die Einstellungs- und Wertemuster, die solch dauerhaften Verhaltensorientierungen vorausgehen, für lohnenswert hält.

Gleichzeitig wurde das Konzept der *residential self-selection* insofern kritisiert, als dass Änderungen des Mobilitätsverhaltens auch anhand von Präferenz- und Einstellungsmustern nicht vollständig erklärt werden können. Demnach wird die Wohnstandortwahl in den seltensten Fällen ausschließlich durch mobilitätsbezogene Aspekte bestimmt, teilweise werden diese sogar unterschätzt oder gar nicht in den bewussten Suchprozess integriert (siehe Kap. 2.3.1) Entsprechend ist anzunehmen, dass die raumstrukturellen Rahmenbedingungen am neuen Wohnort auch dann noch einen Einfluss haben, wenn Einstellungs- und Präferenzmuster als Einflussfaktoren berücksichtigt werden. Hinzu kommt, dass die jeweiligen Wohn- und Mobilitätspräferenzen nur innerhalb des

⁴ Das Modell Suburban von Chevrolet ist ein in den USA sehr populäres Sports Utility Vehicle und steht symbolisch für einen autoorientierten Lebensstil.

vorgegebenen Angebotsspektrums realisiert werden können. So kann etwa eine Person, die eine Vorliebe zur Nutzung von Straßenbahnen entwickelt hat, diese Neigung nur umsetzen, wenn sie in eine Stadt zieht, in der ein Straßenbahnsystem vorhanden ist. Folgerichtig argumentiert Næss (2009), dass BewohnerInnen suburbaner Wohngebiete auch dann häufiger den Pkw nutzen und weniger zu Fuß gehen als BewohnerInnen städtischer Quartiere, wenn Effekte der residential self-selection in entsprechenden Modellen kontrolliert werden.

Handy et al. 2005	1.490 Einwohner von acht Quartieren in Nordkallifornien, Zugezogene und Sesshafte, „Ordered Probit“-Modell, Umzug operationalisiert als Raumstrukturänderung	Autonutzung (Änd.)	Lebensmittelgeschäfte < 1.600m (-), Apotheken < 1.600m (-), Erreichbarkeit (Änd.) (-), Sicherheit (-)	Autoabhängigkeit, Fuß/Rad-Affinität (-)
Krizek 2003	Auszug aus dem Puget Sound Transportation Panel (PSTP), n=6.144 Haushalte, davon 430, die während des Untersuchungszeitraums umgezogen sind, OLS-Regressionen	Fahrzeugmeilen	Nährumliche Erreichbarkeit (NE) ^a (-), Regionale Erreichbarkeit (RE) ^b (-), NE (Änd.) (-), RE (Änd.) (-)	-
Krizek 2000	Auszug aus dem PSTP, Vorher-Nachher-Befragung, von 550 Haushalten, die während des Untersuchungszeitraums umgezogen sind, sechs t-Tests für Beobachtungspaare	Mittlere Wegstrecke (Fahrzeugkilometer) Mittlere Distanz gekoppelter Wege (Fzg-km) Modal Split-Anteil Umweltverbund	Umzug in ein autogerechtes Umfeld ^c , Umzug aus einem autogerechten Umfeld (-) dito Umzug aus einem nicht autogerechten Umfeld (-)	- - -
Prillwitz et al. 2006	Auszug aus dem Sozioökonomischen Panel (SOEP), Erhebungswellen 1998 und 2003, n=3.188 Tagespendler, OLS-Regression, Umzug als unabhängige Variable	Pendeldistanz (Änd., 1998-2003)	Pendeldistanz 1998 (-), Randwanderung, gute ÖPNV-Erreichbarkeit 2003 (-), Umzug in ein Einfamilienhaus	-
Scheiner/Holz- Rau 2013	792 Personen, die im Großraum Köln umgezogen sind, Quasi-Panel in 2002/2003 („StadtLeben“-Projekt), vier Strukturgleichungsmodelle	Autonutzung (Änd.) ÖPNV-Nutzung (Änd.) Fahrradnutzung (Änd.) zu Fuß Gehen (Änd.)	Randwanderung, ÖPNV-Angebot (Änd.) (-) Randwanderung (-), ÖPNV-Angebot (Änd.) Randwanderung (-), Einkaufsangebot (Änd.) Randwanderung (-), Einkaufsangebot (Änd.) zu Fuß Gehen (Änd.)	Zufriedenheit ÖPNV (Änd.) (-) Zufriedenheit ÖPNV (Änd.) Zufriedenheit Einkaufsangebot Zufriedenheit Einkaufsangebot

^a gemessen als Faktor, auf den Bebauungsdichte, Nutzungsmischung und Blockgröße laden, ^b gemessen als Erreichbarkeit eines Quartiers innerhalb einer Region auf der Basis von Gravitationsmodellen ^c gemessen als Faktor, auf den Dichte, Nutzungsmischung und die Anzahl von Straßenkreuzungen pro Rauminheit laden, ^d Faktor, auf den Merkmale für „großer Garten“ und „Grundstück mit Stiefplatz“ laden. Die Tabelle enthält ausschließlich unabhängige Variablen, die mind. auf dem 5%-Niveau signifikant sind, negative Zusammenhänge sind mit (-) gekennzeichnet

Tabelle 4: Studien zum Zusammenhang zwischen Wohnwüngen und Alltagsmobilität unter Berücksichtigung raumstruktureller und einstellungsbezogener Einflüsse (Quelle: siehe Tabelle)

In Tabelle 4 werden empirische Erkenntnisse verschiedener Umzugsstudien zusammengefasst. Dabei wird insbesondere herausgestellt, inwieweit die ausgewerteten Arbeiten signifikante Einflüsse von raumstrukturellen Gegebenheiten und Einstellungen auf verschiedene Aspekte des Mobilitätsverhaltens nachweisen konnten. Die meisten Arbeiten haben zwei Kausalitätsbezüge identifizieren können. Einerseits beeinflussen die veränderten raumstrukturellen Eigenschaften das Mobilitätsverhalten nach dem Umzug, andererseits gehen mobilitätsbezogene Präferenzen in die Wohnstandortwahl ein und beeinflussen letztlich auch das Mobilitätsverhalten (Aditjandra et al. 2012; Cao et al. 2007; Cao et al. 2009; Ewing und Cervero 2010; Handy et al. 2005; Scheiner und Holz-Rau 2013). Holz-Rau (1997: 83) fasst die Wirksamkeit der beiden Kausalketten prägnant zusammen: „Der Lebensort beeinflusst die Lebensweise; gleichzeitig ist der Lebensort aber auch Ausdruck individueller Lebenswünsche“ (für beide Effekte siehe Abbildung 7).

Die geschilderten Erklärungsansätze – Siedlungsstruktureffekte einerseits und *residential self-selection* andererseits – leisten somit wichtige Beiträge zum

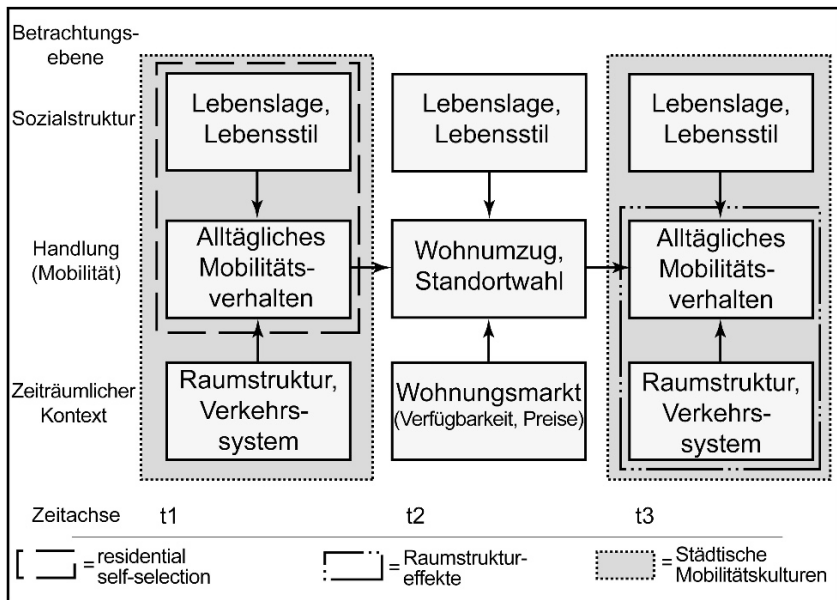


Abbildung 7: Prozessuales Modell räumlicher Mobilität vor, während und nach Wohnumzügen (Quelle: Scheiner 2006a: 289, nach einer Idee von Marcel Hunecke und Indra Schweer, eigene Ergänzungen)

Verständnis des komplexen Wirkungsgefüges aus Raumstruktur, Einstellungsmustern und Mobilitätsverhalten. Dennoch sind meiner Ansicht nach beide Konzepte auf ihre Weise defizitär. So betont eine raumstrukturorientierte Perspektive zwar die Zwänge und Spielräume, die sich aus veränderten Erreichbarkeiten am neuen Wohnort ergeben, blendet aber weitgehend aus, dass das Mobilitätsverhalten dort auch von ‚weichen‘ Faktoren wie etwa ortstypischen Konventionen oder den Lebensstilmustern der dortigen Bevölkerung gerahmt wird. Umgekehrt rückt die Perspektive der *residential self-selection* bereits vorab bestehende Präferenzmuster in den Vordergrund, vernachlässigt aber, dass auch an früheren Wohnorten raumstrukturelle und sozioökonomische Zwänge wirksam waren und möglicherweise zur Herausbildung von mobilitätsbezogenen Routinen beigetragen haben. Diesem doppelten Defizit wird im Rahmen dieser Arbeit begegnet, indem auf das Konzept städtischer Mobilitätskulturen (Kap. 2.2.3) zurückgegriffen wird, so dass für die Analyse der Rahmenbedingungen vor und nach dem Umzug sowohl räumlich-materielle als auch symbolische Aspekte Berücksichtigung finden (zur graphischen Veranschaulichung vgl. Abbildung 7). Mit diesem Ansatz wird beabsichtigt, den relativen Einfluss von Raumstruktur und Einstellungen zu ermitteln, wenn zusätzlich soziokulturelle Unterschiede berücksichtigt werden. Dabei ist der Gedanke grundlegend, dass die Mobilitätskultur am Herkunftsort als Sozialisationsinstanz aufgefasst werden kann, die ggf. die Persistenz von entsprechenden Mobilitätsmustern nach sich zieht. Umgekehrt wird die Hypothese aufgestellt, dass von der Mobilitätskultur am Zielort ein gewisser Anpassungsdruck ausgeht, der etwa über geltende Konventionen oder die Wertemuster des sozialen Umfelds (Goetzke 2008, Goetzke und Rave 2011) vermittelt wird. Letztlich wird also der Gegensatz von Sozialisations- und Adaptionshypothese (Scheiner 2005: 4) um den Aspekt kontrastierender Mobilitätskulturen erweitert.

Zwischenfazit und Ableitung von Forschungsfragen

Im Rahmen dieser Arbeit soll überprüft werden, inwiefern das komplexe Wirkungsgeflecht von Wohnstandortpräferenzen, Raumstruktureffekten und städtischen Mobilitätskulturen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten nach einem Wohnortwechsel hat. Zu diesem Zweck werden Personen befragt, die im Rahmen eines Wohnortwechsels mit kontrastierenden Mobilitätskulturen in Kontakt gekommen sind. Anhand von multiplen Regressionsmodellen werden die relativen Einflüsse von Einstellungsmustern, Raum- und Erreichbarkeitsstrukturen und städtischen Mobilitätskulturen erfasst. Dabei ist insbesondere von Interesse, ob sich die identifizierten Einflussstrukturen je nach betrachtetem Verkehrsmittel unterscheiden.

Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge

Klinger, Th.

2017, XI, 213 S. 14 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-17230-5