

2. Mobilität in der zweiten Moderne und distanzintensive Lebensformen

In populärwissenschaftlichen Schriften wird dem Menschen zuweilen ein innerer Reisetrieb unterstellt (vgl. Zschocke 2005). Dabei wird vermutet, der Antrieb zur Mobilität sei ein nach wie vor wirksames Überbleibsel aus archaischen Zeiten. Nun lässt sich diese Behauptung nur schwer überprüfen, es deuten aber alle Anzeichen darauf hin, dass weniger Relikte aus der Nomadenzeit, sondern vielmehr soziale und wirtschaftliche Beweggründe den Menschen „mobilisieren“. In den großen sozialwissenschaftlichen Erzählungen der zweiten Moderne werden diese Beweggründe thematisiert (Bauman 1992, Giddens 1995b, Beck und Lau 2004). Das 21. Jahrhundert wird dabei als „Zeitalter der Ströme“ beschrieben. Sich fortwährend beschleunigende „Kapitalströme, kulturelle Ströme, Ströme von Menschen, Informationen und Risiken“ (Beck und Lau 2004:16) führen auf unterschiedlichen Ebenen zur Ausdifferenzierung und Auflösung traditionaler Strukturen. Gekoppelt sind diese Prozesse an eine Zunahme von Kommunikation, Mobilität und Verkehr. Sowohl die Verwendung hydraulischer Metaphern¹ als auch zentrale Begriffe wie Globalisierung, Kosmopolitisierung, Transnationalisierung und Entgrenzung verweisen (meist jedoch nur implizit) auf eine Bedeutungszunahme der Beweglichkeit und tatsächlichen Bewegung der Menschen.

Differenz zwischen erster und zweiter Moderne

Bereits in der Moderne nahmen soziale, residentielle und zirkuläre Mobilität stark zu und die Reichweiten sozialer Interaktionen wurden drastisch gesteigert. Klassiker der Soziologie wie Max Weber (1964) und Georg Simmel (1995, orig. 1908) beschrieben bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts charakteristische und potenziell mobilitätsinduzierende Prozesse sozialer Differenzierung jenseits von Klasse und Schicht. Während der Mensch der Vormoderne noch weitgehend

1 Neben dem Zeitalter der Ströme sind „liquid modernity“ (Bauman 2000) oder der „space of flows“ (Castells 2010) prominente Beispiele für hydraulische Metaphern. Kritik an der Betonung von „fluidity“ und „flow“ äußert Knowles (2010).

von der Natur abhängig war und diese Abhängigkeiten religiös-magisch interpretierte, erlebte in der Moderne der *homo faber* (Arendt 2002) seinen Aufstieg. Getrieben von einem unbeirrbaren Fortschrittsglauben, begann der Mensch seine Umwelt zu gestalten und sich von religiösen Bindungen zu säkularisieren. Diese Entwicklung nahm im 17. Jahrhundert an Fahrt auf und erreichte im ausgehenden 20. Jahrhundert ein solches Ausmaß, dass ein definitiver Schnitt, hin zu einer zweiten Moderne, notwendig schien (Giddens 1995b).

Die Differenz zwischen Moderne und zweiter Moderne zeigt sich also zum einen in einer Beschleunigung der Modernisierung. Zum anderen – und dies ist das eigentlich entscheidende Charakteristikum – ist die Notwendigkeit der Einführung einer neuen Epochenbezeichnung in den unintendierten Folgen der Moderne begründet. Umweltverschmutzung, Klimawandel, Überbevölkerung und neue Risiken stellen den zentralen Fortschrittsglauben der Moderne infrage.² Zum eigentlichen Motor der Entwicklung werden Risiken, Unsicherheiten, Individualisierung und Globalisierung. Zudem wird immer offensichtlicher, dass sich traditionale Strukturen nicht vollständig auflösen, sondern dass eine „Sowohl-als-auch-Logik“ einsetzt (Beck und Lau 2005). Es existiert ein Nebeneinander ganz unterschiedlicher Interpretationen der Gegenwart, nicht mehr allein Fortschritt oder Steinzeit, Fakten oder Werte, Familie oder Nicht-Familie.

Unterschiedliche Modernisierungstheorien verwenden durchaus jeweils eigene Epochenbezeichnungen. Es wird von „reflexiver Moderne“ (Beck und Lau 2004), „Hochmoderne“ (Giddens 1995b), „Spätmoderne“ (Giddens 1996) und „Postmoderne“ (Bauman 1997, Sennet 1998) gesprochen.³ Dabei werden jeweils unterschiedliche Aspekte als zentrale Charakteristika beschrieben. Ungeachtet der Vielfalt können doch zwei Hauptströmungen unterschieden werden. Zum einen Modernisierungstheorien, die Differenzierung und Entstrukturierung dahingehend interpretieren, dass sich Individuen ständigem Zwang zur Anpassung ausgesetzt sehen müssen. Zum anderen optimistischere Gegenwartsdiagnosen, die hingegen Chancen und Freiheiten des Individuums in Zeiten hoher Flexibilität und Enttraditionalisierung betonen.

2 Entsprechend lässt sich der Beginn des Übergangs von der ersten zur zweiten Moderne auf die 1960er- und 1970er-Jahre festlegen. Eine Zeit, in der mit Büchern wie „The Silent Spring“ (Carson 1962) und „Die Grenzen des Wachstums“ (Meadows 1972) auf ebenjene unintendierten Folgen der Moderne hingewiesen wurde und diese Warnungen auch von der breiten Öffentlichkeit rezipiert wurden. Der Nebel zwischen erster und zweiter Moderne lichtete sich schließlich schlagartig im April 1986. Plötzlich stand die Welt mitten in der zweiten Moderne. So würde zumindest Ulrich Beck argumentieren, der den Reaktorunfall von Tschernobyl als Bestätigung seiner modernisierungstheoretischen Schrift „Die Risikogesellschaft“ betrachtet (Beck 1986).

3 Andere Autoren sehen die Notwendigkeit einer neuen Epochenbezeichnung nicht gegeben und stellen das Programm der zweiten Moderne in Frage (Münch 2002).

Freiheit und Zwang

Eine ausführliche Auseinandersetzung mit Modernisierungstheorien ist an dieser Stelle nicht notwendig. Vielmehr soll das Wechselverhältnis zwischen Freiheit und Zwang als zentraler Grundgedanke aufgegriffen werden. Darin spiegelt sich die Erkenntnis, dass Individuen in Gegenwartsgesellschaften dazu gezwungen sind – und die Freiheit haben – ihren Alltag vor dem Hintergrund vielfältiger struktureller Änderungen zu bewältigen. Die dabei entstehenden Bewältigungsstrategien sind rekursiv mit den strukturellen Bedingungen verbunden und ziehen wiederum zahlreiche intendierte und unintendierte Folgen nach sich. Die Folgen sind vielfältig und in allen Lebensbereichen nachweisbar. In dieser Arbeit interessieren jedoch vor allem Prozesse, die eine mobilitätsinduzierende Wirkung haben und potenziell zum Entstehen distanzintensiver Lebensformen führen sollten. Welche grundlegenden Prozesse zu einer erhöhten Mobilität beitragen, wird in den folgenden Unterkapiteln beschrieben. Zunächst scheint jedoch eine terminologische Konkretisierung der Verwendung der Begriffe Mobilität und Verkehr im Rahmen dieser Arbeit notwendig, da der Begriff *Mobilität* mittlerweile mit den unterschiedlichsten Bedeutungen aufgeladen ist.

2.1 Definitionen

Vor dem Hintergrund der noch zu skizzierenden Entwicklungen und dem Bedeutungszuwachs individueller Mobilität verwundert es nicht, dass v. a. in den Gesellschaftswissenschaften ein zunehmendes Interesse an Mobilität und Verkehr zu verzeichnen ist.⁴ Damit einhergehende epistemologische und ontologische Neuausrichtungen spiegeln sich nicht zuletzt in der verwendeten Terminologie. Im Folgenden werden Aspekte dieser Entwicklung, die für diese Arbeit relevant sind, kurz skizziert und darauf aufbauend, die hier verwendeten Definitionen von Verkehr, Mobilität, Handeln und Verhalten dargestellt.

Von der Verkehrs- zur Mobilitätsforschung?

Verkehr und Mobilität werden sowohl als komplementäre als auch synonyme Begriffe verwendet. Dies führt leicht zu Verwirrungen, insbesondere da alltagssprachlich eine synonyme Verwendung dieser Begriffe dominiert. Ein Konsens hinsichtlich der verwendeten Terminologien scheint nicht in Sicht. Im Gegen-

4 Der Aufstieg der Mobilität zum Basisprinzip der Moderne wurde nahezu esoterisch anmutend von Sloterdijk folgendermaßen beschrieben: „Das scheinbar Leerste, das Äußerlichste, Mechanischste, die Bewegung, die man den Physikern und Sportärzten neidlos zur Erforschung überlassen hatte, dringt in die Humaniora ein und erweist sich mit einemmal als die kardinale Kategorie auch der moralischen und sozialen Sphäre“ (Sloterdijk 1989:32).

teil, durch die Einführung neuer Begriffe, wird ein wechselseitiges Verständnis – insbesondere über Disziplinargrenzen hinweg – noch weiter erschwert.⁵

Bis in die 1970er-Jahre waren Ortsveränderungen von Personen und Objekten eine Domäne der Ingenieurwissenschaften. Dabei waren vor allem Ortsveränderungen von Interesse, die mit einem Transportmittel durchgeführt werden. Diese wurden mit dem Begriff Verkehr bezeichnet. Der Begriff Mobilität wurde im Grunde synonym verwendet (Kutter 1972:3).⁶ Aufgabe und Ziel ingenieurwissenschaftlicher Verkehrsforschung waren (und sind) die Ermöglichung einer reibungslosen und effizienten Abwicklung dieser Ortsveränderungen. Verkehr wurde dabei als zentraler Indikator der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit angesehen.⁷ Es dominierte eine Planungseuphorie, die u. a. dadurch gekennzeichnet war, dass modellhafte Annahmen der Verkehrsplanung nicht sonderlich hinterfragt wurden. Unintendierte Folgen der Planungs- und Bautätigkeiten wurden jedoch spätestens in den 1970er-Jahren immer offensichtlicher (Heinze 1979). Infolgedessen wurden Planungsleitbilder und Prognoseinstrumente zunehmend infrage gestellt (Cullen und Godson 1975). Es wurde erkannt, dass Verkehr Ergebnis der räumlichen Organisation gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Funktionen ist. Die Bedeutung individueller Beweggründe und Handlungen sowie sozialer Interaktionen blieb jedoch unterbelichtet.

Erst in den 1990er-Jahren etablierte sich eine sozialwissenschaftlich orientierte Forschungsperspektive in der Verkehrsforschung. Den individuellen Einstellungen, Motiven und Begründungsmustern für Ortsveränderungen wurde nun stärkere Aufmerksamkeit gewidmet. Zudem wurde der soziotechnische Charakter des Automobilitäts betont (vgl. Beiträge in Schöller et al. 2007).

-
- 5 Es kann kritisch angemerkt werden, dass eine derartige Bedeutungsaufladung des Begriffs Mobilität auch problembehaftet sein kann. Das Ziel, Mobilität zu einer Kernkategorie und zur zentralen Triebkraft in Gegenwartsgesellschaften zu erklären, wird durch die Bedeutungsaufladung zwar erreicht. Mobilität steht somit in einer Reihe mit Begriffen wie Macht, Kultur, Individualisierung und im Grunde sogar eine Ebene über diesen Begriffen. Welche Erkenntnisse für die Praxis lassen sich dann aber aus diesem Begriff ableiten? Letztlich darf nicht vergessen werden, die vielfältigen Erkenntnisse der theoretisch weit gefächerten Mobilitätsforschung auch an den Ausgangspunkt mobilitätswissenschaftlicher Betrachtungen – nämlich die (Verkehrs-)Planungspraxis – zurückzuspiegeln. Gelingt dies nicht, so bleiben wichtige Erkenntnisse aus sozial- und kulturwissenschaftlicher Mobilitätsforschung weiterhin von Wirtschafts- und Ingenieurwissenschaften – und damit von den Institutionen, die für den Ausbau von Infrastrukturen verantwortlich sind – getrennt.
 - 6 Beispielsweise wird im zitierten Werk von Kutter „Mobilität“ als Verkehrsaufkommen im Sinne einer durchschnittlichen Zahl realisierter Ortsveränderungen beschrieben (Kutter 1972:3).
 - 7 Implizites Ziel des Abbaus von Raumwiderständen war dabei immer auch die Annahme, dass dadurch im gleichen Maße soziale Ungleichheiten abgebaut werden würden. Durch bessere räumliche Erreichbarkeiten sollten soziale Partizipation gefördert und soziale Aufstiegschancen geschaffen werden.

Begleitet wurden die Forderungen nach einer stärkeren Berücksichtigung individueller Deutungsmuster von einer Kritik an Planungsmethoden und der Verkehrspolitik (Canzler und Knie 1998). Ortsveränderungen sind vielleicht nur Mittel zum Zweck, doch welche Annahmen zu den Zwecken sind modellbestimmend und sind diese Annahmen korrekt? Teilweise wurden diese Kritik und mögliche Lösungsvorschläge auch in Disziplinen wie der Verkehrsplanung und Verkehrsgeographie aufgegriffen (Keeling 2008, Shaw und Hesse 2010). Disziplinen also, die sich primär der Analyse, Planung und Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen widmen.⁸

Fast zeitgleich mit den skizzierten Entwicklungen in der Verkehrsforschung „entdeckten“ die Kultur- und Sozialwissenschaften den Raum und widmeten in der Folge auch der Bedeutung von Ortsveränderungen größere Aufmerksamkeit (z.B. Urry 2000b, Döring und Thielmann 2009). Einerseits wurden gesellschaftliche Funktionen, Bedeutungen und Ursachen der Ortsveränderungen von Objekten und Personen diskutiert und analysiert (z.B. Cresswell 2006).⁹ Andererseits wurde hinterfragt, welche individuellen Motive, Einstellungen und Bedeutungszuschreibungen mit diesen Ortsveränderungen verbunden sind (z.B. Grieco und Urry 2012). Die (Ent-)Strukturierung von Gesellschaften durch dynamische Prozesse gelangte so in den Fokus der Analyse. Insbesondere im Bereich der *mobility studies* wird postuliert, dass soziale Phänomene mehr oder weniger vollständig durch Bewegungen mobiler Entitäten (wie Kapital, Personen, Gütern und Informationen) strukturiert sind und nur mittels Analyse dieser Dynamiken untersucht werden können (Urry 2000a, Fincham et al. 2010). Völlig neue theoretische und methodische Herangehensweisen seien notwendig, um diese Dynamiken zu verstehen (Freudendal-Pedersen 2009). Es wird weiterhin betont, dass Mobilität als relationaler Begriff aufzufassen ist. Mobilität ist demnach nicht reiner Akt der Fortbewegung, sondern mit Symbolik und Repräsentation versehen (Adey 2010b). Mobilität ist folglich als Handeln zu verstehen und mit symbolischer Bedeutung aufgeladen, denn Handeln findet in Kontexten

8 Die verkehrswissenschaftliche Debatte, die hier am Beispiel terminologischer Differenzierungen dargestellt wurde, manifestierte sich auch in der Forderung nach einer disziplinären Verankerung der bisher vernachlässigten Aspekte von Ortsveränderungen. Diese Aspekte sollten zukünftig im Rahmen einer sozialwissenschaftlichen Verkehrs- und Mobilitätsforschung bearbeitet werden. Eine institutionelle Verankerung dieser Disziplin steht jedoch zumindest in Deutschland noch aus (vgl. Knie 2007).

9 In der Soziologie wurde Mobilität bis zu diesem Zeitpunkt vor allem als *soziale Mobilität* thematisiert. Untersucht wurden dabei nicht Ortsveränderungen, sondern Positionsänderungen auf Skalen die sozialen Status oder Bildungserfolge messen. Soziologische Arbeiten, die geographische Mobilität betrachteten, standen eher in der Tradition der Migrationsforschung und analysierten beispielsweise das Verhältnis von Wanderungen und dem sozialen Wandel (Albrecht 1972).

statt, die wiederum beeinflusst sind durch soziale Normen, Wertorientierungen, kulturelle Vorstellungen und Weltbilder. Letztlich sei Mobilität Teil von Strategien zur Alltagsbewältigung und nur in diesem Kontext erklärbar (Menzl 2007). In interpretativen Ansätzen schwingt entsprechend ein starker Vorwurf an die Verkehrsforschung – und insbesondere die Verkehrsplanung – mit: Indem die gebaute Umwelt verändert wird, greifen diese massiv in das Leben der Individuen ein, ignorieren dabei aber vollständig deren Alltagsleben.

Handeln und Verhalten – Absichtsvolles und unbewusstes Tun

Der Diskurs zur Terminologie von Verkehr und Mobilität ist nur vor dem Hintergrund des oben skizzierten wissenschaftlichen Paradigmenwechsels zu verstehen. Es manifestiert sich hier die Frage nach der Determiniertheit des menschlichen Tuns. Bevor Mobilität und Verkehr definiert werden, sollte die Aufmerksamkeit deshalb zunächst einmal auf die Definition von Handeln und Verhalten gelenkt werden.

Im Grunde ist Handeln ein spezieller Fall des Verhaltens. Damit sind sowohl Handeln als auch Verhalten durch genetische Programme, Sozialisation und Erfahrung vorstrukturiert (Esser 1999). Eine begriffliche Trennung zwischen Handeln und Verhalten zielt auf die unterschiedliche Betonung der Handlungsfreiheit des Individuums. Ein absichtsvolles, bewusstes Tun wird demnach mit dem Begriff Handeln bezeichnet. Der Begriff Verhalten beschreibt ein eher behavioristisches Konzept menschlichen Tuns. Die Ausführung einer Handlung wird dabei als nicht hinterfragte, quasi-automatische Reaktion auf einen Reiz betrachtet.¹⁰ In der Mobilitätsforschung wird das Unterscheidungsmerkmal der Intentionalität zum Beispiel dazu genutzt, eine routinierte Verkehrsmittelwahl im Alltag von bewusstem Verkehrshandeln in ungewohnten Situationen zu unterscheiden (Harms et al. 2007).

Die traditionale Verkehrsforschung geht davon aus, dass sich angesichts nahezu ubiquitärer Verkehrsinfrastrukturen und Pkw-Verfügbarkeit die Frage aufdrängt, „inwiefern private Handlungsweisen und Käufe noch ‚freiwillig‘ oder schon durch äußere Vorgegebenheit vorprogrammiert sind“ (Kutter 2001:6). Es sei schlicht von einer hohen determinierenden Wirkung der gegebenen (Raum-)Strukturen auszugehen. Da sich aus dieser Perspektive die Frage nach der Handlungsfreiheit des Individuums gar nicht stellt, muss auch keine terminologische Unterscheidung zwischen Handeln und Verhalten diskutiert werden. Alternative Ansätze betonen hingegen genau dieses individuelle Handlungspotenzial. Die Verwendung des Begriffs Verhalten ist somit die Markierung einer eher behavioristischen Perspektive. Eine Unterscheidung zwischen Han-

10 In Handlungstheorien wird dies bspw. mit dem Verweis auf kognitive Strukturen wie Heuristiken oder Skripte implementiert (Esser 1999, Schank und Abelson 1977).

deln und Verhalten wird demzufolge erst notwendig, wenn dem Individuum die Fähigkeit zum intentionalen Tun zugeschrieben wird (vgl. auch Kap. 3).

In Arbeiten, die sich konkreten Handlungssituationen widmen, ist eine präzise Definition von Handeln und Verhalten erforderlich. In der hier vorliegenden Arbeit werden keine konkreten Situationen betrachtet, sondern über einen längeren Zeitraum aggregiertes Verhalten (vgl. Kap. 3). Entsprechend ist es nicht notwendig, im Einzelfall anhand zuvor genau definierter Aspekte festzulegen, ob jeweils von (Verkehrs-)Handeln oder (Verkehrs-)Verhalten gesprochen werden kann. Hingegen wird in Anlehnung an Hedström eine offener Terminologie gewählt. Laut Hedström bezieht sich „das Konzept der ‚Handlung‘ [...] darauf, was Individuen vorsätzlich tun, im Unterschied von bloßem ‚Verhalten‘, wie z. B. nächtliches Schnarchen oder versehentlich über einen Stein stolpern. [...] So wie der Begriff hier benutzt wird, handele ich nur und ausschließlich dann, wenn das, was ich tue, durch meine Bedürfnisse, Überzeugungen und Opportunitäten (in einer angemessenen Art und Weise) erklärbar ist“ (Hedström 2008:61).¹¹ Wichtig ist demzufolge nicht das bewusste Hinterfragen jeder einzelnen Handlung, sondern die Frage, ob *prinzipiell* Gründe für das Handeln angegeben werden können. Damit sind praktisch alle Tätigkeiten, die im Rahmen dieser Arbeit bedeutsam sind, als Handeln zu verstehen.¹²

Mobilität und Verkehr – Mögliche und konkrete Positionsänderungen

Ausgehend von der Unterscheidung zwischen Handeln und Verhalten kann nun auch eine Definition von Mobilität und Verkehr erfolgen, denn auch hier spielt der Grad der Intentionalität eine Rolle. Dies wird deutlich, wenn die grundsätzliche Frage gestellt wird, warum Menschen überhaupt in unterschiedlichem Maße *mobil* sind. Die Antwort könnte nun lauten: Weil unterschiedliche strukturelle Zwänge und Ressourcenausstattungen dies vorgeben. Wenn dies zutrifft und subjektive Begründungsmuster für die Erklärung des Verkehrsverhaltens nur eine marginale (oder keine) Rolle spielen, können auch die Begriffe Mobilität und Verkehr synonym verwendet werden. Es könnten aber auch die Beweggründe hinterfragt und dabei festgestellt werden, dass zunächst einmal bestimmte Vorstellungen darüber existieren, wie Akteure unterwegs sein wollen und diese Vorstellungen dann auf die eine oder andere Weise realisiert werden. Um diese Ebenen zu trennen, werden nun die Begriffe Mobilität und Verkehr

11 Eine ähnliche Definition von Handeln verwendet Weichhardt, der „jedes menschliche Tun [...] das von [einem] Akteur mit einem subjektiven Sinn verbunden wird, als ‚Handeln‘“ (Weichhart 1986:86) bezeichnet.

12 Die Verwendung des Begriffs Handeln dient somit in dieser Arbeit letztlich der Abgrenzung von behavioristischen Konzepten.

verwendet. Mobilität wird als Möglichkeit zur Positionsveränderung, als eine Art „geistige Beweglichkeit“ (Canzler und Knie 1998:30) oder individuelles Bewegungspotenzial betrachtet.¹³ Verkehr ist dann nachgelagert, die realisierte Positionsveränderung oder kurz gesagt: Mobilität passiert im Kopf, Verkehr auf der Straße.

Da sich die in dieser Arbeit betrachteten Mobilitätsbiografien nicht allein auf verkehrsbezogene Aspekte beziehen, sondern Positionsänderungen in unterschiedlichen Lebensbereichen umfassen, muss der Mobilitätsbegriff entsprechend erweitert werden. Mobilität wird je nach Themenbereich attributiv spezifiziert. So werden bspw. soziale Mobilität und berufsbezogene Mobilität betrachtet. In jedem Fall besteht dabei die Möglichkeit einer Positionsänderung. Die Realisierung dieser Möglichkeit im Bereich physischer Mobilität wird als Verkehr bezeichnet und mittels Angaben zur Verkehrsleistung quantifiziert. Ein anderer Bereich physischer Mobilität, der in dieser Arbeit auch betrachtet wird, sind Wohnstandortwechsel. Ein Beispiel aus dem Bereich Partnerschaft wäre der Übergang vom Status ledig zum Status verheiratet. Dieser Übergang beschreibt ebenfalls eine Positionsänderung, in diesem Fall auf einer Skala die soziale Mobilität beschreibt. In Kapitel 3.3.3 wird dargestellt, welche konkreten Teilmengen der Mobilität in dieser Arbeit von Interesse sein werden. Zunächst wird jedoch aus einer modernisierungstheoretischen Perspektive eine Beschreibung gegenwärtig stattfindender gesellschaftlicher Prozesse vorgenommen, die potenziell mobilitätsinduzierende Folgen haben. Diese Beschreibung wird verdeutlichen, warum eine Betrachtung distanzintensiver Lebensformen notwendig und für die Mobilitätsforschung gewinnbringend ist.

2.2 Multiple Entgrenzung und reflexive Neueinbettung

Das Leben in der zweiten Moderne ist durch einen hohen Komplexitätsgrad gekennzeichnet. Ein insgesamt steigendes Wohlstandsniveau führte zur Ausdifferenzierung der Möglichkeiten zur Lebensführung. Institutionalisierte Unterscheidungen, Standardisierungen, Normen und Rollensysteme verloren dabei an Einfluss (Beck und Lau 2004:16). Mit einem Bedeutungsverlust von sozialen Klassen und Schichten, von Familienformen, der Ehe und der Elternschaft ist auch ein Verlust der damit verbundenen „Basisselbstverständlichkeiten der Lebensführung“ verbunden (Beck 1983). Eine wiederkehrende

13 Im Detail widersprechen sich aber sehr viele Autoren in der Verwendung der Begriffe. Ohnmacht (2009:47) schlägt vor, das Bewegungspotenzial mit dem Begriff Motilität zu umschreiben. Der Begriff Motilität wurde von Kaufmann et al. (2004) entwickelt und beschreibt sehr detailreich das Bewegungspotenzial. Diese sehr weitgehende Beschreibung scheint jedoch nur für bestimmte Fragestellungen und Herangehensweisen angemessen und deshalb nur eingeschränkt geeignet zu sein.

Konstante in Modernisierungstheorien ist dementsprechend eine Entgrenzungsmetapher¹⁴ (Gottschall und Voß 2005a, Huchler 2012). Sie dient als eine Art definitorische Klammer und wird beispielsweise in den Begriffen Pluralisierung bzw. Enttraditionalisierung, Transnationalisierung und Individualisierung ausbuchstabiert. Wobei eine Individualisierungsthese häufig eine zentrale Position einnimmt. Entgrenzung zeigt sich dabei als Herauslösung des Individuums aus historisch vorgegebenen Bindungen („Freisetzung“), was mit einem Verlust an einer durch Glauben und Normen hergestellten Handlungssicherheit („Entzauberung“) einhergeht. Das nun autonome Individuum sei dadurch mit erhöhter *Wahlfreiheit* ausgestattet, die allerdings auch neue *Wahlzwänge* mit sich bringt (Beck 1986). Aufgrund der potenziell mobilitätsinduzierenden Folgen werden Entgrenzungsprozesse hier nun relevant.

Eine Analyse von Entgrenzungsprozessen darf sich demnach nicht allein auf die Auflösung von Strukturen konzentrieren. Zwar verlieren strukturelle Erklärungsmuster an Bedeutung, gleichzeitig kommt es jedoch zu Neueinbettungen. In einer neuen Pluralität von Arbeits-, Familien- und Lebensformen zeigen sich erste Sedimentationen multipler Entgrenzungsprozesse (vgl. Beiträge in Schwedes 2013). Ein in seiner Handlungsfreiheit vollkommen freies Subjekt existiert nicht, vielmehr gewinnen neue strukturelle Zusammenhänge an Bedeutung, während traditionelle Strukturen ihre Bedeutung teilweise einbüßen. Wenn also Individualisierung allein als eine „Loslösung der Individuen von strukturbildenden Mechanismen der Gesellschaft [definiert wird] [...], also von Rollenvorgaben, Traditionen oder anderen Bindungen, etwa Geschlechterrollen, standardisierten Lebensverläufen (Familienzyklus, Erwerbszyklus) oder Verhaltenserwartungen, die mit dem sozialen Status verbunden sind“ (Scheiner 2006c:576), so wird gleichsam nur eine Seite der Medaille dargestellt. Denn zum einen kommt es nicht zu einer alles erfassenden Verflüssigung oder Auflösung von Strukturen (wie die eingangs zitierten hydraulischen Metaphern suggerieren) und zum anderen wird dabei der Prozess der Neueinbettung unterschlagen. Entgrenzung und Neueinbettung bedeuten letztlich, dass Messin-

14 In Gesellschaften existieren funktional ausdifferenzierte Bereiche, die sich als Folge gesellschaftlicher Entwicklungen sedimentieren und systematische Abgrenzungen aufweisen. Diese abgegrenzten Bereiche werden gegenwärtig neuerlichen Wandlungsprozessen unterworfen, sie werden „entgrenzt“.

strumente neu justiert werden müssen. Verhaltensvarianz lässt sich nicht mehr allein auf Basis von Lebenslagen erklären.¹⁵

Folgt man der Argumentation der traditionellen Verkehrsforschung, so sind die wichtigsten Ursachen gestiegener Verkehrsleistungen im Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen und der Entwicklung neuer Technologien zu sehen. Entsprechend beginnt die Darstellung mobilitätsinduzierender, struktureller Änderungen mit einer Betrachtung dieser „Revolutionen der Erreichbarkeit“. Im Anschluss werden strukturelle Änderungen der Arbeitswelt und der Lebensführung präsentiert, die insgesamt zu einer Ausweitung der individuellen Möglichkeitsräume führten. Diese Betrachtung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen ist notwendig, um individuelle Motive für ein hochmobiles Leben verstehen zu können.

2.2.1 Revolutionen der Erreichbarkeit

Das Verhältnis von technologischer Entwicklung, Raumentwicklung und Raumüberwindung wurde in den Raumwissenschaften ausführlich beschrieben (Heinze 1979, Newman und Kenworthy 1996, Ewing und Cervero 2010). Fast ist es zu einer Art Klischee geworden, von einer „schrumpfenden Welt“ zu sprechen (Budd und Hubbard 2010), in der die Entwicklung neuer Technologien zur „Raumvernichtung durch Reisezeitverkürzung“ (Schivelbusch 1979) führte. Insbesondere im Zuge der Massenmotorisierung ging diese Entwicklung in einem nie dagewesenen (und wohl auch in den nächsten Jahrzehnten in Europa nicht mehr zu erreichendem)¹⁶ Tempo und Ausmaß vonstatten (Ausubel et al. 1998, Schäfer et al. 2009). Dabei wurden Siedlungsstrukturen geschaffen, die sich weit über die Grenzen der Städte ausdehnen. Dass diese „Raum- und Verkehrsentwicklung, [...] sowohl dem privaten Bereich als auch den Wertschöpfungsstrukturen der Wirtschaft eine völlig neue Raumdimension gebracht hat“ (Kutter 2013:195) steht dabei außer Frage.

Es wird vermutet, dass nun, mit dem Eintritt in die Informationsgesellschaft, ein neuer Wendepunkt erreicht ist (Schmitz 2001)¹⁷. Es kann auf eine erste Phase der „Revolution“ zurückgeschaut werden, in der das Automobil den

15 Letztlich könnte auch die Verwendung dieser neuen Messinstrumente zur Betonung der Pluralität führen, wie Burzan anmerkt: „Es bleibt aber letztlich offen, ob eher die Brille der Forscher schärfer, differenzierter geworden ist, oder ob sich tatsächlich mehr Gruppen ausdifferenziert haben, die für die Handlungsorientierungen und das soziale Zusammenleben von Bedeutung sind“ (Burzan 2011:121).

16 Zumindest prognostiziert Axhausen rückblickend auf die Entwicklungen seit den 1950er-Jahren: „[...] the industrialized world will never again see a similar dramatic shrinking of its time-space system as it did during the last fifty years“ (Axhausen 2007b:170).

17 Der Titel dieses Kapitels geht auf den Titel des Buchs von Schmitz (2001) zurück.

alles beherrschenden Motor der raumstrukturellen Entwicklung darstellte. Zukünftig sind Neuordnungen vor allem durch Informations- und Kommunikationstechnologien zu erwarten, die den Zugang zu alternativen Mobilitätsdienstleistungen erleichtern (Schelewsky 2013) und gleichzeitig auch mobilitätsinduzierende Wirkungen zeigen werden (Lenz 2011).

Verkehrstechnologien und -infrastrukturen

Mobilität in der Moderne ist mit zwei zentralen Ikonen verbunden: Dem Automobil und dem Flugzeug. Während das Automobil und die Massenmotorisierung ganze Landschaften veränderten, ermöglichte das Flugzeug ganz neue Betrachtungsweisen von Raum und Zeit (Adey 2010a).¹⁸ Globalisierung würde ohne den Luftverkehr schlichtweg nicht möglich sein (Graham 2010:xix).

Der Pkw wurde zu einem Objekt, das wirtschaftliche, politische und psychische Aspekte verbindet (Heine et al. 2001).¹⁹ Er ist unverzichtbarer Bestandteil von Gesellschaft, nicht einfach nur Instrument der Fortbewegung und schafft die Bedingungen seiner weiteren Verwendung selbst (Buhr et al. 1999). Automobilität ist ein Element der sich entfaltenden Moderne und wurde zum Zeichen von Fortschritt und Freiheit (Canzler 2012). Ein (bewusster) Verzicht auf ein Auto ist unter diesen Vorzeichen als ein Abweichen von gesellschaftlichen Standards zu werten und geht in dieser Logik mit Autonomieverlust und Einschränkung von Möglichkeitsräumen einher, die in der Moderne als gesellschaftliche Norm etabliert wurden. So gesehen ist Automobilität nicht wirklich steuerbar, reduzierbar oder gar zu verbieten. Sie kann nur durch ein Mobilitätssystem ersetzt werden, das die Mobilitätsfunktion besser erfüllt als das Automobil, und zwar in zeitlicher, räumlicher und sozialer Hinsicht (Krämer-Badoni und Wilke 1997).

Der Siegeszug des Automobils wurde durch einen beispiellosen Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht. In Zeiten der Massenmotorisierung konnte die Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen dabei immer auch als sozial-partizipatives Projekt verstanden werden. Der Abbau physischer Raumwider-

18 Seit Anfang der 1980er-Jahre verdoppelte sich der Luftverkehr alle 15 Jahre. Prognosen gehen davon aus, dass dies auch für die kommenden 15 Jahre gelten wird (Airbus 2012, BMWi 2013).

19 Das Verhältnis des Menschen zum Automobil wird teilweise gar als transzendentes überhöht: „Weil in der Moderne das Selbst ohne seine Bewegung gar nicht gedacht werden kann, gehören das Ich und sein Automobil metaphysisch wie Seele und Körper derselben Bewegungseinheit zusammen. Das Auto ist das technische Double des prinzipiell aktiven Transzendentsubjekts“ (Sloterdijk 1989:42). Zuweilen werden auch Krankheitsmetaphern verwendet („Virus Auto“) (Knoflacher 2009).

stände sollte zugleich zum Abbau sozialer Ungleichheiten führen. Die Raumentwicklung unterstützte so implizit oder explizit²⁰ die Massenmotorisierung.

Die automobilen Pfadabhängigkeit offenbart sich jedoch nicht nur auf gesellschaftlicher, sondern auch auf individueller Ebene. Nach der Anschaffung des Autos werden „Entscheidungsräume völlig anders wahrgenommen - sie strukturieren sich praktisch um das Gerät im Kopf herum“ (Kesselring und Canzler 2006:4166).²¹

Mittlerweile dienen viele Verkehrsinfrastrukturprojekte – und vor allem die prestigeträchtigen – allein dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Zu nennen wären Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken (HSR) (Europäische Kommission 2010) und Flughäfen (Button 2012). Diese werden überproportional von einer globalen Elite genutzt (Zängl 1993, Essebo und Baeten 2012). Die Routen des interkontinentalen Luftverkehrs spiegeln die Hauptschlagadern der Globalisierung wieder (Beaverstock et al. 2010).

Doch nicht nur der Infrastrukturausbau, sondern auch Änderungen ordnungsrechtlicher Rahmenbedingungen förderten das Wachstum im Luftverkehr. Ein Beispiel ist die Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa. Diese wurde in einem mehrstufigen Prozess durchgeführt, ermöglichte die Gründung zahlreicher Fluggesellschaften und die Einführung von Billigfluglinien (LCC) (Francis et al. 2006).²²

Bestrebungen zur Verknüpfung von Fernbahnhöfen und Flughäfen sind ebenfalls Zeichen der zunehmenden Beschleunigung (Meyer 2004). Zudem macht die Verbindung von HSR und Flughäfen deutlich, dass dem Pkw der funktionale Vorteil (das Arbeiten im Zug wird teilweise als vorteilhafter empfunden als das Arbeiten im Pkw) und der Geschwindigkeitsvorteil auf bestimmten Strecken bereits genommen wurde. Der Ausbau von HSR und die Bedeutungszunahme des Luftverkehrs werfen letztlich eine Frage auf: Ist das Automobil gegenwärtig noch das Maß aller Dinge, das Symbol von Flexibilität und Freiheit? Oder wird vielmehr in gut angebundenen Agglomerationen, die

20 Ein Beispiel expliziter Unterstützung der Massenmotorisierung ist der Leber-Plan. Der Plan des damaligen Verkehrsministers sah vor, das Autobahnnetz zu erweitern, damit kein deutscher Bürger weiter als 20km entfernt von einer Autobahnauffahrt wohnen müsse (Canzler 1996:114ff.).

21 Während Distanzen infolge technischer Entwicklungen anwachsen, bleiben Mobilitätszeitbudgets weitgehend konstant, so die These zum konstanten Mobilitätszeitbudget (Zahavi und Talvitie 1980).

22 Die Einführung von LCC hat vielfältige Effekte. Neben sinkenden Preisen im gesamten Luftverkehrsmarkt (Alderighi et al. 2012, Goetz und Vowles 2009) und insgesamt steigenden Passagierzahlen (Fu et al. 2010), vergrößerte sich bspw. auch das Einzugsgebiet von Flughäfen (Pantazis und Liefner 2006) wobei Auswirkungen von HSR-Verbindungen nachgewiesen werden können (Friebel und Niffka 2009).

hervorragenden Zugang zu allen Verkehrsträgern – aber keine ausreichenden Parkplätze – bieten, auch gern auf Alternativen zurückgegriffen, um die Anforderungen eines hochmobilen Lebens bewältigen zu können? Im Alltag vieler Menschen ist der Pkw unverzichtbar, doch wie sieht der Alltag hochmobiler Menschen aus? Nutzen Hochmobile möglicherweise situationsangepasst ein jeweils geeignetes Verkehrsmittel und sind somit eher multimodal unterwegs (vgl. Kap. 6)?

Informations- und Kommunikationstechnologien

Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zeigen ähnliche Wirkungen wie der Infrastrukturausbau. Während in den 1990er-Jahren noch gemutmaßt wurde, dass Verkehr durch den Einsatz von Kommunikationstechnologien vermieden werden könnte (Köhler 1993), hat sich mittlerweile die Erkenntnis durchgesetzt, dass neue Kommunikationstechnologien auch zu einem Anwachsen der Verkehrsströme beitragen (Black 2001, Tully und Baier 2006). Enge soziale Kontakte sind zwar nach wie vor größtenteils in kleinräumiger Entfernung zu finden, moderne Kommunikationstechnologien erlauben jedoch auch die Aufrechterhaltung räumlich entfernter sozialer Kontakte (Frei 2012). Dies sollte insgesamt zu einem Anstieg der Zahl der Fernreisen und damit der Verkehrsleistungen führen (Kavanaugh et al. 2006, Elliot und Urry 2010). In vielen Bereichen ist Face-to-Face-Kommunikation schlicht nicht zu ersetzen: „All the technology in the world does not – at least yet and maybe never – replace face-to-face contact when it comes to brainstorming, inspiring passion, or enabling many kinds of serendipitous discovery“ (Amin und Thrift 2002:38).

Auch hier gilt, dass sich durch den Ausbau von Infrastrukturen (in diesem Fall Kommunikationsinfrastrukturen), verbunden mit neuen Technologien (z. B. Smartphones, das Internet) Möglichkeitsräume erweitern und diese auch mehr oder weniger stark genutzt werden. Allein die Zunahme an Möglichkeiten bedeutet nicht, dass diese auch gleichzeitig in Handlungen eingebunden werden. Die spannende Frage lautet deshalb auch hier, wer nutzt den Möglichkeitsraum? Schließlich zeigt sich hier weiterhin, dass mit der Ausdifferenzierung der Informationsgesellschaft nicht das Ende der Kategorien Raum und Geographie gekommen ist (Cairncross 1997)²³, sondern sich vielmehr eine strukturelle Neuordnung abzeichnet, die erst in Ansätzen untersucht worden ist.

23 Cairncross (1997) hatte zwar nicht die Auflösung alles Räumlichen prognostiziert, sondern eine durchaus differenzierte Beschreibung geliefert, der Titel ihrer Arbeit („The death of distance“) verleitet jedoch zu dieser Annahme und wird deshalb oft als für sich selbst sprechend gedeutet.

Kosten der Raumüberwindung

Infrastrukturelle Entwicklungen, gepaart mit einem allgemein gestiegenen Wohlstandsniveau, führten zu einer starken Reduktion der individuellen relativen Kosten der Raumüberwindung (Axhausen 2003b). Gleichzeitig stiegen jedoch die externen Kosten: Lärm, Umweltverschmutzung, Emissionsprobleme, Flächenkonkurrenz und Verkehrstote sind nur einige der negativen Folgen der gestiegenen Verkehrsleistungen (Becker et al. 2012).²⁴

Insgesamt führten die „Revolutionen der Erreichbarkeit“ dazu, dass die räumliche Nähe vom Wohnstandort zu Arbeitsplätzen, Freizeit- und Einkaufsgelegenheiten sowie sozialen Kontakten für viele Haushalte heute weniger wichtig ist. Letztlich wurde somit – politisch gewollt und unterstützt – ein System geschaffen, das dem Individuum erhebliche Freiheitsgrade zur räumlichen Fortbewegung einräumt (Hesse 1993). Gleichzeitig werden durch hohe Verkehrsleistungen zahlreiche Probleme verursacht. Hier eröffnet sich ein Dilemma, denn eine Einschränkung des Verkehrs wäre fast zwangsläufig mit einer Einschränkung individueller Freiheitsgrade verbunden. Eine Beschränkung, die nur wenige wollen und die häufig strukturell auch gar nicht im Bereich des Möglichen liegt. Denn das Eigenheim im Grünen ist gekauft und muss noch abbezahlt werden – monetär und durch lange Arbeitswege. Das Netzwerk von Freunden und Verwandten ist über das ganze Land verstreut, berufliche Mobilität wird von vielen als Notwendigkeit angesehen.²⁵

Der Infrastrukturausbau und die Entwicklung neuer Technologien führten zu einer Schrumpfung des Raumes und einer Ausweitung individueller Möglichkeitsräume. Im Folgenden wird gezeigt, dass sich diese (infra)strukturellen Änderungen, gepaart mit gesellschaftlichen Prozessen der Entstrukturierung, tief in Alltagsstrukturen, Strukturen sozialer Bindungen und Erwartungen an individuelle Biografien eingeschrieben haben.²⁶ Um Mobilität verstehen zu können,

24 Auch die externen Kosten internationaler Reisen nehmen zu. Emissionen grenzüberschreitender Reisen werden jedoch in einigen Staaten, wie bspw. Schweden, nicht in die Klimabilanzen aufgenommen, obwohl der Anteil dieser Emissionen stetig ansteigt (Åkerman 2012).

25 Das so geschaffene System stürzt auch die Politik in ein Dilemma: „Während im Umweltministerium der hohe Verbrauch der Flächen beklagt wird, betreibt das für Bau zuständige (sic!) Flächenerschließungsprogramme, begleitet und flankiert vom Verkehrsministerium, dessen primäre Aufgabe scheinbar darin definiert ist, mittels Bereitstellung hochqualitativer Infrastrukturen die räumlichen Entfernungen abzumildern“ (Knie 2007:47).

26 Die Wechselwirkung von Gesellschaft und Raum wird auch bei Castells thematisiert. Er stellt fest, dass „der Raum der Ausdruck der Gesellschaft“ (Castells 2001:431) sei, diese sich wiederum in einem Transformationsprozess befinde und es deshalb „eine vernünftige Hypothese [ist,] anzunehmen, dass gegenwärtig neue räumliche Formen und Prozesse entstehen“ (ebd.).

müssen diese Aspekte näher betrachtet werden, denn: „[...] people do not only travel within infrastructure but also within social structure” (Frei 2012:1).

2.2.2 Entgrenzung der Lebensführung

Entgrenzungsprozesse stellen das Individuum im Alltag vor ein Dilemma. Traditionelle Leitideen und Basisinstitutionen sind zwar noch in den Köpfen, verlieren aber die Kraft, gesellschaftliche Strukturen zu prägen. Der Verlust großer Gewissheiten und zunehmende Optionsvielfalt in allen Lebensbereichen zwingen zur Reflexivität und erfordern Komplexitätsreduktion. Wie sonst könnte gleichzeitig die Vielfalt der Warenwelt bewältigt, die Offenheit der eigenen Biografie in Bahnen gelenkt und die Sorgen über den Zustand des Finanzsystems, Fukushima und dem Schmelzen des polaren Eises verarbeitet werden? Der Zwang zur Reflexivität wird verstärkt durch Zeitdruck und Beschleunigung. Um Mobilität verstehen und analysieren zu können, ist es notwendig, diese „pressures of late modern everyday life“ (Freudendal-Pedersen et al. 2010:28) genauer zu betrachten und hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die Lebensführung zu beschreiben.

Soziale Kontakte in einer geschrumpften Welt

Ein nicht unbeträchtlicher Anteil der Verkehrsleistung entsteht, weil Individuen soziale Kontakte aufsuchen oder mit anderen Personen Aktivitäten ausführen (Lanzendorf 2001). Diese eigentlich triviale Erkenntnis blieb lange Zeit von der Verkehrsforschung unbeachtet.²⁷ Vielmehr konzentrierte man sich auf den Berufsverkehr. Insbesondere aus Sicht der Verkehrsplanung ist dies sinnvoll, da Verkehrsinfrastrukturen für Spitzenbelastungen ausgelegt sein müssen. Diese Spitzenbelastungen treten – trotz Individualisierung und zeitlicher Flexibilisierung – vor allem im Berufsverkehr auf (Scheiner 2006c). Die Bedeutung sozialer Kontakte für das Verkehrsverhalten ist entsprechend noch zu wenig erforscht (vgl. auch Kap. 3.1).²⁸ Die Untersuchung sozialer Interaktionen ist ureigenes Betätigungsfeld der Soziologie. Soziologen widmen sich aber – z. B. in der relativ jungen „Bindestrichsoziologie“ Netzwerkforschung – vor allem der topologischen Struktur sozialer Netzwerke und sind nur selten an den räumlichen und

27 Axhausen sieht aus diesem Grund die Analyse von „Netzwerkgeographien“ als wichtiges zukünftiges Betätigungsfeld der Verkehrsforschung: „The pegs of the daily lives of everybody involved – that is, residences, holiday homes, common meeting places, and workplaces, form the social network geography of a person. Obviously, the locations associated with people with whom a person is in immediate and intense contact (egocentric network) will be important to the observed outcomes.” (Axhausen 2008:981f.)

28 Erste Erkenntnisse lieferte das Projekt „Connected lives“ (Wellman et al. 2006) in dem Mobilität und Verkehrsverhalten im Kontext sozialer Netzwerke analysiert wurde.

verkehrlichen Konsequenzen der Anordnung sozialer Kontakte in Netzwerken interessiert (vgl. Beiträge in Scott und Carrington 2011).

Ausgangspunkt von Thesen zur Entwicklung sozialer Netzwerke in der zweiten Moderne ist jeweils die grundsätzliche Frage, was eine „Schrumpfung“ der Welt für die raum-zeitliche Struktur sozialer Netzwerke bedeutet. Drei Hauptthesen lassen sich unterscheiden: Erstens, soziale Netzwerke sind weniger lokal organisiert, werden selektiver und damit disperser; zweitens, die Anzahl sozialer Kontakte nimmt zu und drittens, der zeitliche Aufwand zur Kontaktpflege steigt an. Die Thesen bedürfen größtenteils noch einer empirischen Überprüfung. Wie im Folgenden gezeigt wird, kann aber ohne Übertreibung festgestellt werden, dass jede dieser Thesen potenziell mobilitätsinduzierende Wirkungen hat. Dabei gilt: „Die räumlich disperse Anordnung enger sozialer Bezugspersonen stellt ein Hindernis für die aus ökologischen Gründen erforderliche Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens dar“ (Ohnmacht 2009:ix).

Die Revolutionen der Erreichbarkeit ermöglichten eine flächendeckende Erschließung des Raumes und damit das Aufbrechen der Nachbarschaften als primärer sozialräumlicher Bezugsebene (Holz-Rau und Scheiner 2005). Die Notwendigkeit, Bekannte vornehmlich in direkter räumlicher Nachbarschaft zu suchen, nimmt unter den Bedingungen der zweiten Moderne ab. Ohnmacht spricht in diesem Zusammenhang von einer „sozialen Zersiedelung“ (Ohnmacht 2009:213). Steigt die Anzahl sozialer Kontakte, so sollte dies ebenfalls mobilitätsinduzierende Folgen haben. Axhausen (2005:17) vertritt die These, dass sich der kognitive Möglichkeitsraum mit der Anzahl von Reisen und der räumlichen Ausdehnung sozialer Netzwerke vergrößert. Im Grunde besagt diese These, dass Orte nur dann aufgesucht werden, wenn diese überhaupt auf einer „kognitiven Landkarte“ verzeichnet sind. Je mehr Orte also „bekannt“ und mit sozialen Kontakten verknüpft sind, desto stärker werden diese Orte auch als Reiseziel relevant.²⁹ Bestätigungen dieser Thesen finden sich seit längerer Zeit in der Migrationsforschung (Lansing 1968). Dort wurde u. a. gezeigt, dass die Erfahrungen sozialer Kontakte handlungsleitend für eigene Pläne sein können (Kalter 2011). Zudem können Orte erst deshalb auf der mentalen Landkarte erscheinen, weil soziale Kontakte auf diese Orte aufmerksam gemacht haben. Für die Verkehrsforschung bedeutet diese Feststellung, dass Kenntnisse über die räumliche Verteilung sozialer Kontakte (und die Häufigkeit der Besuche dieser Kontakte)

29 Wobei diese Effekte für unterschiedliche soziale Kontakte verschieden ausfallen. Dieser „degree of meetingness“ (Urry 2003:161) ist z. B. bei Arbeitskontakten weniger stark ausgeprägt als bei intimen Beziehungen.

essentielle Informationen zur Abschätzung der Größe individueller Aktionsräume und des Verkehrsaufwands bereitstellen.³⁰

Partnerschaftliche Lebensformen und Familie

Was für soziale Kontakte im Allgemeinen gilt, trifft auch für partnerschaftliche Lebensformen und Familien zu. Einerseits belegen empirische Studien für westeuropäische Staaten eine Pluralisierung der partnerschaftlichen Lebensformen (Klein et al. 2002, Brüderl und Klein 2003, Beck und Beck-Gernsheim 2011), andererseits werden auch für diesen Bereich strukturelle Neueinbettungen beschrieben.³¹ Wird der Blick auf diese Strukturen gerichtet, so zeigt sich keine Auflösung partnerschaftlicher Lebensformen, sondern vielmehr eine Zunahme der Bindungsbereitschaft (Klein 1999). Diese Bindungsbereitschaft wird aber verstärkt in enttraditionalisierten Formen gelebt (Peuckert 2008). Wie insbesondere an unterschiedlichen Ausprägungen des „Living-apart-together“ (LAT) gezeigt werden kann, sind einige dieser Formen wiederum mit erhöhten Mobilitätsanforderungen verbunden (vgl. Kap. 2.4.3).

In den USA gerieten Formen des LAT bereits in den 1970er-Jahren in den Fokus der Forschung.³² Bereits zu einer Zeit also, in der das „male breadwinner/female-housekeeper-Arrangement“ (Ruiner 2010) als unverrückbarer gesellschaftlicher Standard galt, entwickelten sich neue Formen des Zusammenlebens von Paaren und Familien. Der Trend zum Rückgang von Eheschließungen ist dabei nur ein Aspekt, der den Wandel jedoch sehr offenkundig werden lässt. Bereits in diesen frühen Arbeiten wurde deutlich, dass aus der Perspektive der Familiensoziologie die zunehmende Frauenerwerbstätigkeit als entscheidende Ursache für verschiedenartige Umbrüche anzusehen ist. Entsprechend werden Entwicklungen partnerschaftlicher Lebensformen gemeinhin in enger Verknüpfung mit Entwicklungen der Arbeitswelt betrachtet (vgl. Kap. 2.4).

³⁰ Lanzendorf (2001) stellte z. B. fest, dass mit der Umzugshäufigkeit die Beteiligung an Freizeitreisen zunimmt.

³¹ Zudem eröffnen Längsschnittuntersuchungen im Bereich der Erforschung partnerschaftlicher Lebensformen ganz neue Perspektiven (Ruiner 2010). So wird beispielsweise deutlich, dass Fernbeziehungen in großer Mehrzahl lebenszyklusabhängige Lebensformen sind, die biographisch am Beginn der Berufslaufbahn oder in Phasen beruflichen Aufstiegs platziert sind (Reuschke 2010).

³² Die Auswirkungen des Automobils auf das Familienleben, insbesondere Folgen stark anwachsender Möglichkeitsräume, wurden in den USA bereits in den 1950er-Jahren diskutiert (Nimkoff 1950).

Bastelbiografie

Zunehmende Individualisierung und sich dadurch eröffnende Handlungsalternativen führten zu einer „Biografisierung“ (Fuchs-Heinritz 2009) der Lebensführung und damit auch zu einer Destandardisierung von Lebensläufen. Auch hier wird ein ambivalentes Bild gezeichnet (Voges 1987, Scherger 2007). Einerseits hat die Wahlfreiheit und Gestaltbarkeit von Biografien zugenommen, andererseits ist nach wie vor von einer Institutionalisierung des Lebensverlaufs auszugehen. Damit ist zum einen die sozialstrukturelle Einschränkung individueller Freiheitsgrade gemeint, die sich in Deutschland bereits im Bildungssystem zeigt (Georg 2006). Andererseits sind es aber auch weniger objektive Faktoren, wie Altersnormen, die den Weg zur sozial anerkannten Biografie vorgeben (Hoerning 1987, Strohmeier und Herlth 1989).

Entgrenzungsprozesse und daraus resultierende soziale und räumliche Mobilität verändern also nicht nur Lebenslagen, sondern auch Lebenswege. Endogene (z. B. Lebensstile) und exogene (z. B. der Arbeitsmarkt) Faktoren ermöglichen und erzwingen eine ständige Neuorientierung, die nicht zuletzt auf der Ebene der Biografie Spuren hinterlässt (Berger 1996). Auch hier wird der Arbeitswelt ein großer Einfluss zugeschrieben: „Mit dem Eintritt in den Arbeitsmarkt sind Mobilitätsprozesse verbunden, die die Lebensläufe der Menschen aus traditionellen Bahnen herauslösen, durcheinanderwirbeln und den Einzelnen – bei Strafe seines ökonomischen Ruins – dazu zwingen, sich als Organisator eines eigenen Lebensweges zu sehen“ (Beck 1983:47). Unbeantwortet blieb bisher, wie sich diese *Projektivierung* des Lebensverlaufs auf die Verkehrsleistungen einzelner Akteure auswirkt. Es kann jedoch ein induziertes Anwachsen der Verkehrsleistungen vermutet werden. Als Begründung wäre denkbar, dass mit jedem Projekt neue Lebensmittelpunkte an ständig wechselnden Orten angeeignet werden. Da an jedem Ort auch neue soziale Kontakte geknüpft werden, wächst das soziale Netzwerk räumlich stark an, womit ein Wachstum der Möglichkeitsräume einhergeht. Um Kontakte zu pflegen, sind mehr oder weniger regelmäßige Besuche notwendig, was letztlich ein Anwachsen individueller Verkehrsleistungen mit sich bringt (Frändberg 2008).

Weiterhin gehört Mobilität in einigen Lebensphasen zum Anforderungsprofil für bestimmte Lebensstile. So sind Fernreisen unhinterfragter und vorausgesetzter Teil von Berufs-, Bildungs- und Freizeitbiografien (Frändberg 2006). Gleiches gilt für transnationalisierte oder globalisierte Biografien in denen internationale Mobilität ebenfalls Voraussetzung ist (Verwiebe und Müller 2006, Jones 2008). Bezogen auf räumliche Mobilität könnte sich das „Basteln“ an der eigenen Biografie auch dahingehend äußern, dass hohe Mobilität nicht mehr primär im mittleren Lebensalter – der „rush hour of life“ (Friedrichs 1990) – zu beobachten ist. Vielmehr könnte, gezwungenermaßen oder weil man sich die

Freiheit nehmen kann, auch in höherem Alter eine hochmobile Lebensphase in die Biografie aufgenommen werden.

Die Ausweitung infrastruktureller Möglichkeitsräume durch Revolutionen der Erreichbarkeit ist also letztlich nur eine Seite der Medaille. Erst im Spannungsfeld von Lebensführung, Partnerschaft und Arbeitswelt entstehen wirklich weitreichende neue räumlich-zeitliche Arrangements. Viele Autoren (z.B. Schneider, Limmer und Ruckdeschel 2002, Götz et al. 2010, Kesselring und Vogel 2010) sind sich dabei sicher: Der stärkste Motor von Entgrenzungsprozessen ist der Arbeitsmarkt. Wie im Folgenden gezeigt wird, sind Mobilitätsanforderungen des Arbeitsmarktes in vielen Biografien bestimmender Faktor für andere Lebensbereiche.

2.2.3 Entgrenzung der Arbeitswelt

Ein beruflich induzierter Zwang zur Flexibilität dient vielen Autoren als zentrales Begründungsmuster für gestiegene Mobilität in der zweiten Moderne (Sennet 1998, Englisch 2001, Schneider et al. 2002). Konkrete Gründe für Mobilität im beruflichen Alltag sind vielfältig: Projektbesprechungen und Schulungen müssen aufgesucht, Kunden besucht, Produktsupport angeboten, Projekte akquiriert, an Messen und Konferenzen teilgenommen werden. Zudem legen Arbeitnehmer teilweise bereits auf dem Weg von der Wohnung zur Arbeit große Distanzen zurück. Die Zunahme der Bedeutung von Dienstreisen und des mobilen Arbeitens insgesamt ist mit individuellen Chancen aber auch sozialen Risiken verbunden. Beschäftigte in Branchen, die eine hohe Mobilität erfordern entwickeln entsprechend spezifische Mobilitätskompetenzen und Fertigkeiten (Kesselring und Vogl 2010).³³ Wenn räumliche Mobilität zur Normalität wird, dann setzen auch individuelle und strukturelle Rationalisierungsprozesse im Umgang mit dieser quantitativen Steigerung an Mobilität ein. Während einige Autoren die negativen Seiten hoher beruflicher Mobilitätsanforderungen betonen (Schneider et al. 2009, Kesselring und Vogl 2010), wird in anderen Studien angemerkt, dass Arbeitnehmer Geschäftsreisen teilweise durchaus als willkommenes Extra oder eine Art Sondervergünstigung betrachten (Hoyer und Naess 2001). Aus dieser Perspektive ist berufliche Mobilität als bewusst gewählter Lebensstil zu betrachten, der Karrierepfade ebnet und ein abwechslungsreiches

33 Mobilitätskompetenzen werden von Poppitz (2009) ausführlich am Beispiel des (beruflich induzierten) Bahnfahrens dargestellt.

Berufsleben mit sich bringt.³⁴ In vielen Branchen werden Fernreisen schlicht als selbstverständlicher Teil des Arbeitslebens angesehen (Kreutzer und Roth 2006).³⁵

Entgrenzung in der Arbeitswelt kennzeichnet Umbrüche in der Arbeitsgesellschaft, die seit Mitte der 1980er-Jahre diskutiert werden und sich seitdem in außergewöhnlich facettenreichen Wandlungsprozessen niederschlagen (Deutschmann 2002). Thematisiert werden Polarisierungen auf dem Arbeitsmarkt und eine wachsende Erwerbspopulation am Rande der Armutsgrenze (Schmid und Stein 2013), zunehmende Konkurrenz und Flexibilitätsanforderungen (Götz et al. 2010), zunehmende Befristung von Arbeitsverhältnissen (Mutz et al. 1995), Inflation von Bildungstiteln und Bildungsmoratorium (Zinnecker 2003), Prekarisierung (Busch et al. 2010), Telearbeit, Internationalisierung von Arbeit (Adey et al. 2007, Beaverstock et al. 2010), Veränderung von Betriebsorganisationen, Outsourcing und Scheinselbständigkeit (Gottschall und Voß 2005b). Trotz dieser Vielfalt an Prozessen und der nunmehr über 30-jährigen Geschichte des Diskurses dient in Diskussionen zur Entgrenzung der Arbeitswelt oftmals nach wie vor das Normalarbeitsverhältnis als Referenzfolie. Dabei lässt sich gerade am Beispiel des Normalarbeitsverhältnisses zeigen, dass die These vom Sowohl-als-auch in der zweiten Moderne zutrifft. Nach wie vor gehen zahlreiche Menschen diesem Leitbild entsprechend einer unbefristeten Vollzeitbeschäftigung in einem Unternehmen oder öffentlichen Dienststellen mit festem Arbeitsvertrag und Sozialleistungen verschiedenster Art nach, daneben existieren aber zahlreiche andere Beschäftigungsformen. Diese können jedoch nicht schlicht als Abweichungen angesehen werden, sondern gehören mittlerweile auch zur Normalität des Arbeitslebens (Beck und Lau 2004).

Spezialisierung und Differenzierung

Arbeitnehmer in bestimmten Wirtschaftsbranchen, in denen *Spezialisierung* und *Differenzierung* eine besonders große Rolle spielen, sehen sich außerordentlich stark mit Mobilitätsanforderungen konfrontiert. Häufig genannt werden Hochqualifizierte in wissenschaftlichen Einrichtungen, Arbeitnehmer in kreativen Berufen, im Bereich von Unternehmensberatungen und Berufen der Informa-

34 Im Bereich Kultur und Medien gehört ein distanzintensives Leben häufig zum Alltag. Adamek-Schyma und van Heur (2006) zeigen dies in ihrer kurzen Betrachtung zur „mobilen Musikgesellschaft“ am Beispiel von DJs. Dabei verweisen die Autoren auf die große Relevanz sozialer Netzwerke: Beziehungsgeflechte sind ausschlaggebend für die Vergabe von Aufträgen und damit die Anwesenheit an bestimmten Orten.

35 Dazu zählt nicht zuletzt der Bereich höherer Bildung: „Many academics now take it for granted that they should meet colleagues from around the world on a regular basis, and UK universities attract large numbers of overseas students“ (Shaw und Thomas 2006:210).

tions- und Kommunikationstechnologie. In empirischen Studien wurde beispielsweise das multilokale Leben von Professoren thematisiert (Axtner et al. 2006), räumliche Mobilität von Beschäftigten in IT-Berufen (Bonß et al. 2004), Journalisten (Pelizäus-Hoffmeister 2001), Architekten und Angestellten der Sicherheitsbranche (Larsen et al. 2006) untersucht sowie Beschäftigte in der Kreativindustrie (Nadler 2013) befragt. Der wissenschaftliche Fokus scheint dabei klar auf höher qualifizierte Berufsgruppen und kreative Berufe gerichtet.³⁶

Höhere berufliche Positionen mit entsprechend überdurchschnittlichem Einkommen werden ebenfalls als Indikator für hohe Mobilitätsanforderungen benannt. Da der Anteil von Männern in diesen Positionen besonders hoch ist, sind diese insgesamt überdurchschnittlich häufig beruflich mobil (Frändberg und Vilhelmson 2003). Zukünftig könnte sich dies jedoch ändern, denn gerade die zunehmende Arbeitsmarktbeteiligung und steigende berufliche Qualifizierung von Frauen wird als ein weiterer einflussreicher mobilitätsinduzierender Faktor genannt (Pazy et al. 1996). Arbeitsplätze für hochspezialisierte Fachkräfte sind häufig räumlich sehr selektiv verteilt. Daraus ergeben sich besonders starke Mobilitätsanforderungen, wenn die Entscheidung für Kombinationen von Wohn- und Arbeitsorten in partnerschaftlichen Beziehungen getroffen werden müssen.

Subjektivierung, Flexibilisierung und Zeitsouveränität

Berufliche Spezialisierung wird flankiert von der *Subjektivierung* von Arbeit (Kleemann et al. 2003). Das eigene Handeln im Unternehmen muss immer stärker selbstverantwortlich organisiert werden, was individuelle Freiheiten, aber auch das Risiko der Überforderung mit sich bringt (Voß 2010). Subjektivierung ist auch in Branchen zu finden, in denen Spezialisierung weniger wichtig und auch die Arbeitszeitgestaltung weniger flexibel ist. Als Beispiel kann hier das Gesundheits- und Sozialwesen genannt werden (Reuschke 2010:112). Anforderungen an die Beschäftigten nach Beweglichkeit und die möglichen Bewältigungsstrategien gehen weit auseinander (Pelizäus-Hoffmeister 2001). Im mobilen Pflegebereich nimmt mobile Arbeit ganz andere Formen an als in der Kulturindustrie, Ingenieursberufen, der Computerbranche, im Journalismus oder der Politik (Kesselring und Vogl 2010).

Insgesamt bewirkt die Subjektivierung ein Aufbrechen und eine höhere Beweglichkeit von Strukturen, was sich letztlich auch in erhöhter Mobilität nie-

36 In früheren Studien wurde der Zusammenhang von Berufstätigkeit und Formen räumlicher Mobilität bspw. auch anhand des Wochenendpendelns von Arbeitskräften im Baugewerbe und anderen handwerklichen Berufen beschrieben (Breyer 1970, Vielhaber 1987, Junker 1992, Hackl 1992).

derschlagen kann. Befördert werden diese Subjektivierungsprozesse durch vielfältige Änderungen betrieblicher Organisationsstrukturen. Diese werden auf unterschiedlichen Ebenen aufgebrochen, was sich bspw. in einer steigenden Zahl von Firmen mit mehreren Standorten, Internationalisierung der Märkte und zunehmender Kooperationen unterschiedlicher Firmen zeigt. Die entstehenden veränderten Firmen- und Auftragsstrukturen fördern Subjektivierungsprozesse und beeinflussen ebenfalls beruflich bedingte Mobilitätsanforderungen (Aguilera 2008). In den Wirtschaftswissenschaften werden Auswirkungen der Globalisierung auf Organisationsstrukturen und Anforderungen an Management sowie Arbeitnehmer diskutiert (Beaverstock und Faulconbridge 2010). Es werden unterschiedliche Facetten der Integration und Desintegration von Regionen und Menschen in globalen Wirtschaftskreisläufen betrachtet. Berufsbezogene Mobilität ist dabei für einen Teil der Belegschaft selbstverständliches und notwendiges Element des Arbeitslebens in transnationalen Unternehmen einer „Global Space Economy“ (Beaverstock und Faulconbridge 2010:58).

Zunehmende *Flexibilisierung* zeigt sich bereits beim Berufsstart, wenn der Übergang von Bildungsinstitutionen ins Erwerbsleben von Praktika und anderen prekären Beschäftigungsformen gekennzeichnet ist (Kramer und Langhoff 2012). Ein zeitlich flexibleres Arbeiten wird nicht zuletzt durch „technisch erzeugte Unmittelbarkeiten“ (Kesselring und Vogl 2010:34) erleichtert. Neue IK-Technologien ermöglichen die Synchronizität von Handlungen, unabhängig von räumlicher Kopräsenz (Alexander et al. 2010). Dabei zeigt sich sehr deutlich, dass trotz zunehmender Möglichkeiten virtueller Kommunikation und virtueller Kopräsenz die Bedürfnisse nach Face-to-face-Kontakten unverändert sind (Urry 2004).

Zeitsouveränität, hergestellt durch entsprechende Freiheitsgrade in der Arbeitszeitgestaltung und -organisation, ist eine wichtige Grundvoraussetzung für ein hochmobiles Leben.³⁷ Dies gilt besonders für Berufsgruppen, bei denen innerbetriebliche Arrangements eine erhöhte individuelle zeitliche Souveränität hinsichtlich des Aufenthalts am Arbeitsort erlauben.³⁸ So können „home office“-Regelungen die Entscheidung für einen Zweitwohnsitz maßgeblich mit beeinflussen. Reuschke (2010:112) stellte fest, dass befristete Arbeitsverhältnisse keinen signifikanten Einfluss auf multilokale Lebensweisen haben, hohe Flexibilität der Arbeitszeiten hingegen das Leben an mehreren Orten eindeutig beför-

37 Reuschke (2010:99) stellt fest, dass Beamte in geringerem Maße räumlich mobil sind. Dies entspricht der hier geäußerten These, denn Beamte stellen grundsätzlich eine Berufsgruppe dar, in der klassische Regelarbeitszeiten und strengere Anwesenheitspflichten am Arbeitsplatz vorherrschen.

38 Sind beispielsweise ein späterer Arbeitsbeginn am Montagmorgen und ein früherer Feierabend am Freitagnachmittag erlaubt, so wird das Wochenendpendeln eher ermöglicht.

dern. Scheiner (2006c) untersuchte anhand der Daten der KONTIV-Wellen 1976, 1982, 1989 und der MiD 2002³⁹, ob die Zunahme flexibler Arbeitsformen sich in geänderten Wegemustern und Aktivitätsprofilen niederschlägt. Konkret betrachtete er die Effekte der Flexibilisierung zeitlicher Abläufe auf das Verkehrshandeln, die anhand zunehmender Variabilität der zeitlichen Struktur der Verkehrsteilnahme nachweisbar sein sollten. Diese Effekte sind messbar, fallen aber insgesamt nicht sehr stark aus. Es kann allerdings vermutet werden, dass gerade die Bevölkerungsgruppen, die besonders stark von den genannten Prozessen betroffen sind, in den Mobilitätshebungen systematisch untererfasst sind (vgl. Kap. 4.3).

Eine Entgrenzung der Arbeitswelt führt insgesamt zu sehr unterschiedlichen Anforderungen an räumliche und soziale Beweglichkeit, die sich auch in unterschiedlichen Bewegungsmustern widerspiegeln. Ebenso vielfältig sind Bewältigungsstrategien von Arbeitnehmern und deren Partnern und Familien (Kesseling 2006). Viele dieser Strategien sind mit der Inkaufnahme eines distanzintensiven Lebens verbunden. Einige Autoren gehen sogar soweit, diejenigen als Modernisierungsverlierer zu betrachten, die den Mobilitätsanforderungen nicht gerecht werden können oder wollen (Bauman 2003, Sennet 1998).

2.2.4 Multioptionalität und Mobilität als Folge von Entgrenzungsprozessen

Der Ausbau von Infrastrukturen, technische Entwicklungen sowie gesellschaftliche und wirtschaftliche Prozesse führen zur Ausweitung individueller Möglichkeitsräume. Im 20. Jahrhundert wurden so Bedingungen für eine individuelle Multioptionalität als einer Art "Grundrecht auf Abwechslung" (Heine et al. 2001:26) geschaffen. Mobilität ist wichtiger Teilaspekt dieser Multioptionalität und dabei längst nicht mehr nur Raumüberwindung, sondern verbunden mit gesellschaftlich viel weitreichenderer Relevanz. Es erwachsen „persönliche Bewegungswünsche, motiviert von Möglichkeits- und Verpflichtungsräumen gleichermaßen [...] [die] sich in eigenzeitlichen und eigenräumlichen Profilen [ausdrücken]“ (Knie 2006:7). Genau diese Multioptionalität stellt die Verkehrsplanung vor große Probleme. Es genügt mittlerweile nicht mehr Erreichbarkeiten zu verbessern, denn in einer ausdifferenzierten, entgrenzten Multioptionsgesellschaft geht es nicht nur darum, in fußläufiger Erreichbarkeit einen Supermarkt, eine Schule, einen Kindergarten oder eine ausreichende Anzahl von Arbeitsplätzen bereitzustellen. Sondern es geht den Individuen – die

³⁹ Die „**Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten**“ ist eine bundesweit durchgeführte Erhebung zum Mobilitätsverhalten. Die MiD („Mobilität in Deutschland“) wurde als Nachfolger der Kontiv in den Jahren 2002 und 2008 durchgeführt.

sich letztlich durch bewusste Handlungen entscheiden – um den „richtigen“ Kindergarten, die „richtige“ Schule, den Supermarkt mit dem individuell gewünschten Angebot.⁴⁰ Auf diese heterogene Nachfrage kann Planung nur unzureichend reagieren. Zudem kann distanzintensives Leben ganz unterschiedliche Formen annehmen, wie im Folgenden anhand zweier Beispiele gezeigt wird.

Lebensentwürfe in der zweiten Moderne: Zwischen ‚My home is my castle‘ ...

Ein hochmobiles und multilokales Leben stellt scheinbar einen extremen Gegenentwurf zum fordistisch geprägten Wohn- und Lebensmodell der Moderne dar. Stein geworden ist dieses fordistische Lebensmodell im kinderfreundlichen, suburbanen Eigenheim. Das „Haus im Grünen“ in Kombination mit einem – oder auch mehreren – Pkw vor der Tür ist eines der prägenden Leitbilder dieses Lebensmodells. Ein Modell, das gekennzeichnet ist durch klar strukturierte Alltagsmuster, standardisierte Arbeitszeiten, gesicherte Einkommen und Formen sozialer Absicherung sowie eine rigide Trennung von Erwerbs- und Produktionsarbeit entlang der Geschlechter (*male breadwinner, female housewife*). Wie in Kap. 2 gezeigt wurde, sind diese Elemente einer fordistischen Moderne seit einiger Zeit in Bedrängnis geraten. Die damit verknüpften Leitbilder sind jedoch für viele nach wie vor präsent.⁴¹ Wie gestaltet sich das unter diesen Voraussetzungen entstehende „Sowohl-als-auch“ im Suburbia der zweiten Moderne? Offenbar nicht konfliktfrei und häufig verbunden mit einem distanzintensiven Leben. Dies zeigt Menzl (2007) anhand einer Befragung von Personen, die – einem Ideal des „a home for the kids“ (Lee 1996:34) folgend – aus der Kernstadt in ein Eigenheim am Stadtrand zogen. Es entstehen komplexe Synchronisationsbedarfe, wenn fordistisch geprägte Wohn- und Lebensmodelle konfrontiert werden mit Individualisierung, sich ausdifferenzierenden Lebensstilen, entstandardisierten Formen von Erwerbsarbeit und erhöhten Flexibilitätsanforderungen, diskontinuierlichen Lebensverläufen und Biografien sowie zunehmender Erwerbsarbeit von Frauen. Menzl stellt fest, dass Umzüge häufig

⁴⁰ So wurde beispielsweise nachgewiesen, dass Kunden von Bioläden häufig einen weniger nachhaltigen „consumer carbon footprint“ (Mohr 2013) aufweisen als Kunden anderer Supermärkte. Schlicht aus dem Grund, dass Biomärkte weniger gut im Stadtgebiet verteilt sind und im Zweifel mit dem Auto längere Strecken zurückgelegt werden, um dann bspw. das regional angebaute Gemüse zu kaufen.

⁴¹ Das Leitbild vom kinderfreundlichen Wohnen im Grünen war zumindest in den 1990er-Jahren insbesondere in der Mittelschicht für viele nach wie vor handlungsleitend (Strohmeier 1996). Und wahrscheinlich gilt dies nach wie vor. So fragt bspw. der Autor eines Artikels zum Thema Fernpendeln in einer Automobilzeitschrift: „Wer würde ernsthaft Eltern einen Vorwurf machen, die ihren Kindern ein Haus im Grünen ermöglichen möchten? Sollen Mutter und Vater etwa deshalb ihren Arbeitsplatz in der Stadt aufgeben? Sollten Menschen am Arbeitsplatz immer flexibler, in ihrer Mobilität aber immer stärker beschränkt werden?“ (Fibich und Pfhier 2011:9).

mit anderen Lebensereignissen, insbesondere Geburten, einhergehen und dass die vor der Geburt ausgehandelten Rollenmuster infolge der Umbruchsmomente sukzessive aufgegeben und durch traditionelle Rollenzuschreibungen ersetzt werden (Menzl 2007:190). Dies führt dazu, dass Männer ein „hochmobiles Leben in zwei Welten“ (ebd.:407) führen und Frauen ihre neue Situation und den kinderorientierten Alltag häufig als nicht im Einklang mit dem eigentlichen Lebensentwurf empfinden.

... und ‚Home is where my laptop is‘.

Während einerseits neue Bewältigungsstrategien und Nutzungsstrukturen notwendig werden, um die Strukturen der Moderne in die zweite Moderne zu überführen, scheinen andernorts Personen bereits vollständig in der zweiten Moderne angekommen zu sein. Ein Beispiel für die Verknüpfung von Globalisierung, Kommunikationstechnologien, den Revolutionen der Erreichbarkeit, der Entstehung neuer Lebensstile und dem gleichzeitigen Einfluss auf die individuelle Identität zeigt Anderson anhand „routed but rootless ‚trans-local‘ surf identities“ (Anderson 2013:1). In einer ethnologischen Betrachtung von Surfern stellt Anderson fest: „Surfers desire to ride waves wherever they may be, and due to advances in transport, communication and surf forecasting, surfers increasingly go mobile in order to find breaking waves.“ (ebd.: 2). Bemerkenswert ist hierbei die Verknüpfung von Raum, Identität und lokal an der Küste verankertem, aber gleichzeitig hochmobilem Lebensstil. Es wird ein Idealbild vom Surfer gezeichnet, der die Welt auf der Suche nach der perfekten Welle bereist. Ein Lebensstil, dessen Vertreter sich dadurch auszeichnen, nicht verwurzelt (rooted) sondern ständig unterwegs (routed) zu sein. Begleitet und gefördert wird dieses Leitbild von einer Marketingmaschinerie, die in Surf-Magazinen und Filmen immer neue Orte bewirbt und jeden Einzelnen dazu anregt und auffordert, diese Orte der eigenen Landkarte hinzuzufügen. Ermöglicht wird dies durch Flugreisen, Satellitenkommunikation und Wettervorhersagen: „Surfers are now able to keep track of hurricane events, related swells and surf forecasts from around the world“ (Anderson 2013:6). Ähnlich wie in wirtschaftlich relevanten „global cities“ (Sassen 1991) entstehen so „trans-lokale“ Orte, die mehr oder weniger losgelöst vom jeweiligen Land bestehen und in denen kulturelle und sprachliche Grenzen transzendiert werden. Ein Surfer bringt es auf den Punkt indem er „this is home“ auf sein Surfbrett schreibt (Anderson 2013:10).

Die Beispiele schildern gegensätzliche Lebensentwürfe zeigen aber jeweils, wie Entgrenzungsprozesse, Multioptionalität und Mobilität miteinander verknüpft sind. Ob es sich dabei um repräsentative Beispiele handelt und welche weiteren Phänomene distanzintensiven Lebens sich aus den genannten Prozes-

sen ergeben, wird in den folgenden Kapiteln anhand eines Überblicks empirischer Arbeiten vorgestellt.

„Peak travel“ in einer hochmobilen Welt?

Die beschriebenen Prozesse und empirische Erkenntnisse legen nahe, dass distanzintensive Lebensformen in Gegenwartsgesellschaften eine zunehmend wichtige Rolle spielen. Dieser These stehen andere Befunde gegenüber, die von einer Stagnation der Verkehrsnachfrage ausgehen. Seit dem Ende der 1990er Jahre zeichnet sich in Deutschland und auch in anderen Staaten eine Sättigung der Verkehrsnachfrage ab (Chlond et al. 2002). In den letzten Jahren wurde dieses Phänomen als „peak travel“ (Metz 2010, Millard-Ball und Schipper 2010, Newman und Kenworthy 2011) beschrieben. Insbesondere die Pkw-Nutzung sei insgesamt rückläufig (Metz 2013, Goodwin und Van Dender 2013). In Utopien einer postfossilen Mobilität der Zukunft werden diese Entwicklungen aufgegriffen und gezeigt, welche Mobilität nach dem Auto zu erwarten ist (Dennis und Urry 2009, Schindler und Held 2009). Eine Option wird in diesen Beschreibungen jedoch meist vergessen: Vielleicht sind die Menschen schlicht deshalb weniger mit dem Pkw unterwegs, weil andere Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienstleistungen mittlerweile eine höhere Flexibilität bieten. Vielleicht hat der Pkw in einigen Zielgruppen seine funktionale Hoheit mittlerweile eingebüßt und eine kleine, aber hochmobile Minderheit zieht inzwischen andere, schnellere, flexiblere Arten der Fortbewegung vor? Müsste sich dies nicht auch in den Statistiken abzeichnen? Vielleicht nicht, beispielsweise dann, wenn eine banale Erkenntnis zutreffend ist: „frequent travelers are less likely to be at home to answer a questionnaire“ (Axhausen et al. 2003:V).

2.3 Distanzintensive Lebensformen - Die Perspektive der Verkehrsforschung

Im 20. Jahrhundert wurden gesellschaftliche Realitäten geschaffen, die hohe Mobilität erlauben und teilweise erzwingen. Mobilitätsoptionen wurden durch soziale, politische, technische und raumstrukturelle Entwicklungen insgesamt stark erweitert. Messbar wird dies nicht zuletzt anhand stetig steigender durchschnittlicher Verkehrsleistungen (Cameron et al. 2004, Kunert und Radke 2011).⁴² In Kapitel 2.2 wurden Prozesse beschrieben, die diesen Anstieg zu-

42 Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird. In Szenarien zur Zukunft der Mobilität in Deutschland wird von einer Zunahme der Zahl von Fernpendlern aufgrund eines zunehmend attraktiven Angebot an Fernverkehrsverbindungen und einer steigenden Zahl von Geschäftsreisenden sowie zunehmenden Fernverkehrsreisen im Freizeitverkehr ausgegangen (ifmo 2010).

rückgelegter Distanzen beschleunigen und fördern. Es wurde weiterhin bereits die Vermutung geäußert, dass sich neben einer Niveauverschiebung auch die Entstehung neuer „distanzintensiver Lebensformen“ vollzogen haben müsste, da Mobilitätsoptionen nicht im gleichen Ausmaß von allen Gesellschaftsmitgliedern realisiert werden. In den folgenden Kapiteln wird diese Vermutung anhand empirischer Befunde bestätigt und mittels Studien aus der Verkehrsforschung (Kap. 2.3) sowie den Sozialwissenschaften bzw. der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Kap. 2.4) belegt. In Kapitel 2.5 werden Definitionen distanzintensiver Lebensformen vergleichend betrachtet und darauf aufbauend die in dieser Arbeit verwendete Definition formuliert.

In der Verkehrsforschung liefern zwei Themenfelder Hinweise auf die Entwicklung distanzintensiver Lebensformen. Zum einen werden Dynamiken und Prozesse im Bereich des Fernverkehrs analysiert, zum anderen werden unter dem Schlagwort „Fernpendler“ Personen betrachtet, die große Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten zurücklegen. Wie im Folgenden gezeigt wird, nimmt die Verkehrsforschung eine Forschungsperspektive ein, die sich von der Herangehensweise anderer Disziplinen unterscheidet. Erstens dominiert eine sektorale Perspektive auf den Verkehr. Abgrenzungen des Fernverkehrs oder hinsichtlich Fernpendler werden schlicht auf Basis von (mehr oder weniger willkürlich festgelegten) Distanzgrenzen vorgenommen. Zweitens wird überwiegend anhand von Aggregatzahlen argumentiert. Es überwiegen Analysen auf Makro- und Mesoebene.⁴³ Verbindungen zur Mikroebene werden über einfache Brückenhypothesen hergestellt.

Zusammenhang von Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung

In der Verkehrsforschung werden Annahmen zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens überwiegend aus Aggregatkennzahlen abgeleitet, individuelle Begründungszusammenhänge werden dabei nur sehr eingeschränkt berücksichtigt. Auch hinsichtlich der Wirkung von Infrastrukturen überwiegt eine Orientierung an Aggregatkennzahlen, was insbesondere anhand von Annahmen zum Zusammenhang von Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung gezeigt werden kann. Es

43 Primäres Ziel der Verkehrsplanung und Verkehrsforschung ist eine unter Kosten-Nutzen-Aspekten angemessene Optimierung von Verkehrssystemen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Annahmen und Prognosen zur Verkehrsnachfrage vorliegen. Rückschlüsse über die Notwendigkeit von Infrastrukturen werden aus empirischen Daten abgeleitet, wobei aggregierte und disaggregierte Verfahren unterschieden werden können. In aggregierten Verfahren werden Personen anhand festgelegter räumlicher Einheiten (z. B. Verkehrszellen, Quartiere, Städte, Länder) zusammengefasst und hinsichtlich bestimmter Kennzahlen aggregiert. Disaggregierte Verfahren nehmen hingegen stärkeren Bezug auf Handlungstheorien und individuelle Handlungsrationaltäten.

existieren unterschiedliche Brückenhypothesen, die eine Verbindung zwischen entsprechenden Zusammenhängen auf der Mikro- und der Makroebene herstellen. Ein im Kontext dieser Arbeit aufschlussreiches Konzept ist die von Zahavi entwickelte These stabiler Verkehrszeitbudgets (Zahavi und Talvitie 1980, Zahavi et al. 1981).⁴⁴ Zahavi formuliert zunächst die Grundannahme, dass Haushalte bei Wegeentscheidungen Geld- und Zeitbudgets berücksichtigen. Im Rahmen dieser Budgets werden räumliche Gelegenheiten ausgewählt. Ausgehend von dieser Grundannahme lässt sich nun ableiten, dass bei sinkenden Kosten bzw. steigenden Einkommen oder steigender Geschwindigkeit einzelner Verkehrsmittel weiter entfernte Standorte aufgesucht werden. Folglich werden somit längere Wege zurückgelegt. Weiterhin kann geschlussfolgert werden, dass Reisende die schnellsten für sie bezahlbaren Verkehrsmittel wählen. Die Verkehrsleistung steigt demnach an, wenn die Reisegeschwindigkeit zunimmt. Gleichzeitig muss das Haushaltseinkommen die Nutzung schneller Verkehrsmittel zulassen. Letztlich bedeutet dies, dass Individuen nicht „den Raumüberwindungsaufwand minimieren, sondern vielmehr im Rahmen ihrer für die Raumüberwindung zur Verfügung stehenden Zeit- und Geldbudgets die Zahl der erreichten Gelegenheiten maximieren“ (Wegener 1999:22).

Das Konzept stabiler Verkehrszeitbudgets wurde bereits nach Erscheinen der ersten Artikel kritisiert (Supernak 1982, Salomon und Tacken 1993) und ist nach wie vor umstritten. Das postulierte Verhältnis von steigendem Einkommen und steigendem Verkehrsaufwand wird jedoch ungeachtet dieser Kritik in die Liste der zu überprüfenden Hypothesen aufgenommen (vgl. Kap. 6). Wie oben dargestellt, behauptet Zahavi im Kern jedoch etwas anderes, nämlich eine zeitliche Grenze der individuellen Verkehrsbeteiligung. Die Verkehrsleistung steigt demnach nicht allein mit steigendem Einkommen, sondern nur in dem Maße, wie sich auch Geschwindigkeiten von Verkehrsmitteln erhöhen. Schafer und Victor (2000) leiten daraus ab, dass steigende Einkommen den Wechsel auf schnellere Verkehrsmittel fördern. Da in Abhängigkeit von der zurückzulegenden Distanz Flüge schneller als Pkw-Fahrten sind, schlussfolgern Schafer und Victor (ebd.), dass Flüge zukünftig einen Teil der Pkw-Fahrten ersetzen werden und entsprechend eine Stagnation der Pkw-Verkehrsleistungen zu erwarten sei. Auch diese These wird kontrovers diskutiert (Goodwin und Van Dender 2013). Es lässt sich jedoch eine weitere, für diese Arbeit wichtige Hypothese ableiten: Verkehrsmittel, die eine erhöhte Flexibilität und damit Geschwindigkeit ermöglichen, werden andere Verkehrsmittel verdrängen (vgl. Kap. 6).

Die Verbindung zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und der Entwicklung der Verkehrsleistung ist von jeher ein zentrales Thema der Verkehrsfor-

44 Marchetti (1994) entwickelte eine ähnliche These.

schung. Schafer und Viktor (2000) betrachten anhand von Daten aus mehr als 30 Nationen den Zusammenhang zwischen Bruttoinlandsprodukt und Verkehrsleistung. Sie stellen einen klaren linear steigenden Zusammenhang fest: In Nationen mit höheren Durchschnittseinkommen sind auch die durchschnittlichen Verkehrsleistungen höher. Auf Basis der Daten bestimmen Schäfer et al. (2009) einen möglichen Zielpunkt der Entwicklung. Dabei kommen sie zu dem Schluss, dass durchschnittliche Distanzen von 180.000 Meilen pro Person und Jahr (ca. 791 km pro Tag) bei einem Durchschnittseinkommen von 289.000 \$ möglich wären. Diese Entwicklung könnte sich laut Einschätzung der Autoren in den USA innerhalb der kommenden 75 Jahre vollziehen. Dazu müsste lediglich das wirtschaftliche Wachstum der vergangenen 75 Jahre von durchschnittlich jährlich 3 % reproduziert werden. Inwiefern diese Prognose realistisch oder wünschenswert ist, soll hier nicht diskutiert werden.⁴⁵ An diesem sehr drastischen Beispiel lässt sich aber sehr gut die oben genannte – an Aggregatkennzahlen orientierte – Herangehensweise der Verkehrsforschung bei der Erstellung von Prognosen verdeutlichen. Andere Autoren verweisen in den letzten Jahren zunehmend auf Anzeichen für eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum (Millard-Ball und Schipper 2010). Dies gilt aber nicht für den Fern- und keinesfalls für den Flugverkehr (Crozet 2009). Ein sehr starker Zusammenhang zwischen konjunktureller Lage und Reisetätigkeit besteht insbesondere im Bereich beruflich bedingter Reisen: „Ist diese [die konjunkturelle Lage] erwartungsvoll, wird auch gereist“ (Kesselring und Vogl 2010:11).

2.3.1 Fernverkehr

Die traditionale Verkehrsforschung ist größtenteils von einer sektoralen Sichtweise geprägt. Meist werden unterschiedliche „Verkehrsmärkte“ voneinander abgegrenzt und nicht wie in dieser Arbeit eine subjektzentrierte Perspektive gewählt (vgl. Kap. 3). Diese sektorale Perspektive liefert aggregierte Zahlen, aber nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten zur Untersuchung individueller Motivlagen und somit z. B. auch nur wenige Hinweise für Ansätze zur Beeinflussung individuellen Verkehrsverhaltens. Zudem bewirkt die sektorale Trennung, dass keine verbindende Betrachtung von Alltags- und Fernverkehr durchgeführt werden kann. Die Verkehrsforschung kann somit nur Mutmaßungen darüber anstellen, welche Personen besonders häufig Reisen im Fernverkehr unternehmen, warum sie dies tun und wie diese Personen im Alltag unterwegs sind.

45 Visionen zur Entwicklung des Weltraumtourismus' (Reddy et al. 2012) und neuer Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel (Marchetti 1994) lassen diese Prognose zumindest im Bereich des Möglichen erscheinen.

Ein weiteres Problem betrifft die Erhebung von Fernverkehrswegen bzw. -reisen. Zum einen werden gerade sehr mobile Personen häufig mit den üblichen Methoden der Stichprobenziehung nicht erreicht.⁴⁶ Zum anderen ist der Durchschnittsbürger nur selten im Fernverkehr unterwegs, was dazu führt, dass in Stichtagserhebungen nur wenige dieser Reisen erhoben werden.⁴⁷ Diese und weitere Aspekte sind immer wieder Anlass für wissenschaftliche Auseinandersetzungen bezüglich der Genauigkeit vorhandener Daten zum Verkehrsgeschehen (z.B. Hunsicker et al. 2007).

Definition Personenfernverkehr

Der Personenfernverkehr wird von anderen Segmenten wie dem Alltagsverkehr, touristischem Verkehr und Migration üblicherweise durch räumliche und (seltener) zeitliche Kriterien abgegrenzt. Zudem wird nach Reiseanlässen unterschieden. Diese Abgrenzungen werden vorgenommen, um „einen homogenen und in sich abgeschlossenen Teil der Verkehrsnachfrage abzutrennen, [...] (und) ihn für separate Analyse- und Planungszwecke aufbereiten und veranschaulichen zu können“ (Zumkeller et al. 2005:24). Die verwendeten Schwellenwerte zwischen Alltagsverkehr und Fernverkehr werden sehr unterschiedlich definiert. In Anlehnung an steuergesetzliche Vorgaben⁴⁸ wurde in Deutschland lange Zeit eine Entfernung von 50 km einfache Reiseentfernung als räumliche Abgrenzung genutzt (Blechinger et al. 1981). Mittlerweile hat sich jedoch insbesondere im wissenschaftlichen Bereich die Verwendung einer Mindestdistanz von 100 km durchgesetzt (Axhausen 2003a, Zumkeller et al. 2005). Auf zeitlicher Ebene werden Tage der Abwesenheit vom Wohnsitz oder Übernachtungen außerhalb des Wohnsitzes erfasst. Hinsichtlich der Reisezwecke wird zumeist nach Urlaubstreisen, Geschäftsreisen und sonstigen Privatreisen unterschieden.⁴⁹

46 Bekhor und Kollegen (2013) beklagen ebenfalls die Datenlage im Bereich des Fernverkehrs und schlagen deshalb vor, Mobiltelefonaten zur Erhebung des Geschehens im Fernverkehr zu nutzen. Sie können zeigen, dass sich auf Basis dieser Daten Quell-Ziel-Matrizen von Fernverkehrsreisen erstellen lassen. Die Erhebungsinstrumente für Fernverkehrsreisen gleichen bisher den üblicherweise in der Verkehrsforschung genutzten Wegetagebüchern (Herry 2003).

47 In einer Analyse der verkehrsprognostischen Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung stellen Nagel et al. (Nagel et al. 2010) fest, dass die Datenlage im Bereich des Fernverkehrs, insbesondere im Freizeitfernverkehr, unzureichend ist. Quantitative Aussagen sind auf Basis von MiD und KiD kaum möglich.

48 Bspw. unterliegen Fahrten mit Oberleitungsomnibussen, mit Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr und mit Taxis über eine Entfernung von mehr als 50km (einfache Distanz) der vollen Mehrwertsteuer, für Fahrten über geringere Entfernungen ist gem. UStG §12 Abs.2 Nr.10 seit 1967 nur eine reduzierte Umsatzsteuer zu zahlen (Bunjes et al. 2012).

49 Diese übliche Unterscheidung nach Reisezwecken ist u. U. nur bedingt aussagekräftig, da häufig berufliche und private Motive nicht eindeutig voneinander zu trennen sind.

Auch Aktivitäten im Fernverkehr werden nicht einheitlich definiert. Zumkeller et al. definieren eine „Reise“ als eine „Kette von aushäusigen Aktivitäten und der zugehörigen Wege, die vom Zeitpunkt des Verlassens der Wohnung bis zum Zeitpunkt der Rückkehr in die Wohnung durchgeführt werden“ (Zumkeller et al. 2005:23). Ausgenommen werden dabei Reisen ohne Übernachtung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Damit werden Fernpendler explizit aus der Betrachtung ausgeschlossen. Begründet wird dies damit, dass diese Wege durch den repetitiven und habitualisierten Charakter eine große Ähnlichkeit mit Alltagswegen aufweisen würden.⁵⁰

Definitionen werden noch unübersichtlicher, wenn ein internationaler Vergleich angestrebt wird (Bonnell und Armoogum 2005). Dieser Mangel wurde jedoch erkannt (Axhausen et al. 2003) und durch internationale Vergleichsstudien einerseits (Brög et al. 2003) und Vorschläge zur Angleichung der Kennwerte andererseits zu lösen versucht (Kuhnimhof et al. 2009). Kontinuierlich erhobene, europaweit vergleichbare Daten sind jedoch nach wie vor nicht in Sicht (Frei et al. 2010). Zwar existieren in vielen europäischen Ländern Erhebungen zum Fernverkehr („long-distance travel“), diese sind jedoch überwiegend nicht frei verfügbar (Youssefzadeh 2003). Es werden lediglich Aggregatdaten wie die durchschnittliche Anzahl von Fernverkehrswegen einer Person pro Monat, internationale Reisen einer Person pro Jahr oder der Modal split im Fernverkehr eines Landes veröffentlicht oder die Erhebungen sind spezialisiert auf bestimmte Themen wie bspw. touristische Reisen (Hubert und Potier 2003).

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Verkehrsforschung die Lebenswelten des vernetzten Reisenden, die in Kap. 2.2 skizziert wurden, nur unzureichend abbilden kann. Zudem ergeben sich durch die vorgenommenen Abgrenzungen und die eingeschränkte Datenlage zahlreiche Erklärungslücken (vgl. Budd und Hubbard 2010, Holz-Rau und Sicks 2013).

Eckwerte zum Fernverkehr in Deutschland

Eine regelmäßige Erhebung repräsentativer Daten zum Fernverkehr findet nicht statt. Die letzte größere Fernverkehrserhebung in Deutschland stammt aus dem Jahr 2004. Dabei wurden im Rahmen des Forschungsprojekts INVERMO⁵¹

50 Die These, dass Routinen im Fernverkehr eine geringe Rolle spielen, wird häufiger geäußert (z.B. Gifford und Checherita 2007). Diese These ist bisher jedoch nicht belegt und sollte gerade für hochmobile Personen, die besonders häufig im Fernverkehr unterwegs sind, nur bedingt zutreffen.

51 Die vollständige Bezeichnung des Projekts lautet: „Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse“.

Eckwerte des Personenfernverkehrs in Deutschland abgeleitet. Im europäischen Kontext wurde im Jahr 2002 mit der Befragung DATELINE eine umfangreiche Fernverkehrserhebung durchgeführt (DATELINE Consortium 2003a).⁵² Neben diesen einmalig erhobenen Fernverkehrsdaten liefert die MiD Einblick in das Fernverkehrsgeschehen in Deutschland. In der MiD wurden alle Wege eines Befragten an einem Stichtag erhoben, somit auch Wege ab einer Entfernung von 100 km. Darüber hinaus wurden Reisen mit mindestens einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten separat erhoben. Es wurden detaillierte Angaben (Zweck, Verkehrsmittelwahl, Distanz) für maximal drei Reisen erfasst. Legten Personen mehr als drei Reisen im angegebenen Zeitraum zurück, so wurde lediglich die Anzahl der Reisen erhoben. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2008 zeigte sich eine im Vergleich zum Jahr 2002 leichte Zunahme der im Fernverkehr aktiven Befragten. Während im Jahr 2002 noch 51 % mindestens eine Reise angaben, waren dies im Jahr 2008 54 % der Befragten.⁵³

Tab. 2-1 Modal split im Fernverkehr (Angaben in %)

	DATELINE (2003) ¹	INVERMO (2005) ²	MiD Stichtags- erhebung (2008) ³	MiD Reisen (2002) ⁴	MiD Reisen (2008) ⁴
Pkw	65	74	81	66	58
Bus	6	5	4	16	20
Bahn	12	11	11	5	4
Flugzeug	15	8	1	11	15
Sonstiges	2	2	4	2	3

¹ Dateline Consortium (2003a) (Teilnehmer aus Deutschland)

² Zumkeller et al. (2005)

³ Frei (2008)

⁴ BMVBS et al. (2010)

Fernverkehrsreisen werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt. Dies zeigt ein Vergleich der genannten Erhebungen hinsichtlich der Angaben zum Modal split (vgl. Tab. 2-1). Der geringe Anteil an Pkw-Fahrten in der DATELINE-Erhebung erklärt sich daraus, dass Reisen mit einer Distanz von weniger als 200

52 Die vollständige Bezeichnung des Projekts lautet: „Design and Application of a Travel Survey for European Long-distance Trips Based on an International Network of Expertise Dateline“. DATELINE liefert Daten zu Verkehrsaufkommen und -leistung im Personenfernverkehr differenziert nach Haushalts- und Personenmerkmalen. Es wurden Angaben zu Fernreisen mit Distanzen von über 100 km erhoben.

53 Dabei stieg der Anteil der Personen, die mehr als eine Reise angaben (Angaben für 2002 in Klammern): 26 % (26%) berichteten eine Reise, 12 % (11%) zwei Reisen und 16 % (13%) unternahmen drei oder mehr Reisen. Im Durchschnitt gaben die Befragten für die letzten drei Monate 1,4 (1,3) Reisen an (BMVBS et al. 2010).

km erhebungsbedingt untererfasst sind (Kuhnimhof et al. 2009). Ähnlich sind die Angaben zum Modal split auf Reisen in den MiD-Erhebungen zu interpretieren. Hier ist zudem der hohe Anteil an Busreisen bemerkenswert. Vergleicht man diese Angaben mit der Auswertung der MiD-Stichtagserhebung, so fällt dort der hohe Pkw-Anteil, sowie der geringe Anteil von Flugreisen auf. Die verlässlichsten Angaben zum Modal split im Fernverkehr liefert letztlich die INVERMO-Erhebung. Die hohen Anteile des Pkw im Vergleich zur Schiene werden dort mit höheren Kosten, mangelnder Flexibilität, langen Reisezeiten oder auch unbequemem Gepäcktransport begründet. Darüber hinaus gaben Befragte an, dass der Pkw am Zielort gebraucht wird oder das Ziel mit der Bahn nur schwer zu erreichen sei. Gegen den Pkw sprechen hingegen hohe Staugefahr und die Vorstellung, die Autofahrt sei anstrengend und nervenaufreibend. Erst mit weitem Abstand folgen Kosten-, Zeit- und Komfortmotive in der Auflistung der Ablehnungsgründe (Last et al. 2003). Insgesamt zeigen sich große Diskrepanzen zwischen den Ergebnissen einzelner Fernverkehrserhebungen. Dies verdeutlicht die Schwierigkeit, zuverlässige Aussagen zum Fernverkehr zu erzielen.

Heterogenität der Reiseintensitäten

Ungeachtet der genannten Probleme lassen sich aus den vorhandenen Daten einige wichtige Erkenntnisse für diese Arbeit ableiten. Zum einen wird die Bedeutung des Anteils des Fernverkehrs für die Abschätzung der Verkehrsleistungen deutlich. In der Fernverkehrserhebung INVERMO wurden Reisen ab 100 km Distanz erfasst und dabei festgestellt, dass im Fernverkehr zwar nur 2 bis 3 % aller täglich zurückgelegten Wege durchgeführt werden, diese sich jedoch auf fast 40 % der zurückgelegten Kilometer summieren.⁵⁴ Zum anderen verdeutlichen die Daten die Heterogenität der Reiseintensitäten in der Bevölkerung. Bezogen auf einzelne Reisende wurde festgestellt, dass im Durchschnitt 8,8 Reisen pro Person und Jahr unternommen werden. Die Aussagekraft des Mittelwertes ist jedoch sehr eingeschränkt, da es sich um eine linksschiefe Verteilung handelt. Als „Wenigmobile“ wurden Personen bezeichnet, die im Durchschnitt nur zwei Reisen mit Distanzen von über 100 km zurücklegen (vgl. Abb. 2-1). Die Hälfte der deutschen Bevölkerung kann laut INVERMO dieser Gruppe zugeordnet werden. Knapp 14 % der Bevölkerung unternimmt keine Fernverkehrsreisen (Chlond et al. 2004). Die Mehrzahl der Reisen im Fernverkehr wird von nur wenigen Personen unternommen. Nur 1 % der Bevölkerung generiert 10 % der Reisen. Als „Hochmobile“ wurden in INVERMO Personen bezeichnet, die

54 161 Mio. Personenfahrten im Nahverkehr mit 1,1 Mrd. Personenkilometern standen 4 Mio. Personenfahrten im Fernverkehr mit 0,7 Mrd. Personenkilometern gegenüber (Chlond 2005).

dem obersten Zentil der Fernverkehrsreisenden angehören (Chlond 2005). Diese 10 % der Bevölkerung unternehmen 43 % aller Reisen, wobei sie im Durchschnitt 71,2 Fahrten pro Jahr zurücklegen.⁵⁵ Der Kategorie „Hochmobile“ werden Personen zugeordnet, die mindestens 35 Reisen im Jahr zurücklegen. Diese Hochmobilen sind mittleren Alters, haben ein hohes Bildungsniveau und ein überdurchschnittliches Einkommen.

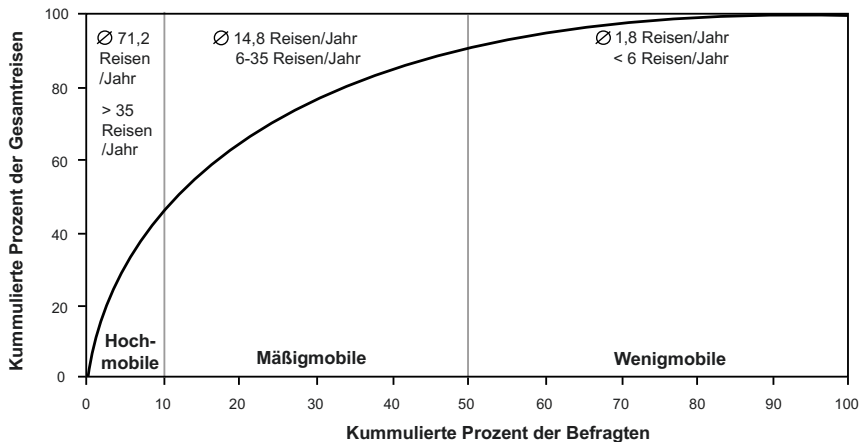


Abb. 2-1 Heterogenität der Reiseintensitäten (Quelle: verändert nach Zumkeller (2011:175))

Soziale und räumliche Differenzierung des Fernverkehrs

Fernverkehrserhebungen liefern des Weiteren Erkenntnisse zur sozialen und räumlichen Differenzierung des Fernverkehrs. Die Ergebnisse verweisen auf die Bedeutung folgender Faktoren: Bildungsniveau, Geschlecht, Einkommen, Haushaltszusammensetzung, berufliche Stellung und Gemeindegröße. Je höher das Bildungsniveau, desto mehr Fernreisen werden unternommen. Dies gilt für alle Reisezwecke. Hochmobile Personen leben in Haushalten mit hohem Einkommen, haben ein mittleres Alter und sind überwiegend berufstätig (Zumkeller et al. 2005). Ähnliche Ergebnisse wurden in der Fernverkehrserhebung DATELINE erzielt. Auch dort zeigte sich, dass die Anzahl der Fernverkehrswege stark

⁵⁵ Brand und Boardman (2008) untersuchen anhand einer britischen Stichprobe, ob es Bevölkerungsgruppen gibt, die einen besonders großen Anteil an den Emissionen im Verkehrsbereich haben. Sie stellen eine Ungleichverteilung fest, die den Ergebnissen aus INVERMO sehr stark ähnelt. Demnach sind die mobilsten 10% der Bevölkerung für 43% der Emissionen verantwortlich, wohingegen das immobilste Zehntel gerade einmal 1% der Emissionen verursacht.

vom Einkommen abhängig ist.⁵⁶ Hinsichtlich der zurückgelegten Distanzen wurde festgestellt, dass Frauen weniger reisen als Männer, ältere weniger als jüngere, Personen in Mehr-Personen-Haushalten weniger als Personen in Single-Haushalten sowie Personen in Haushalten mit Kindern weniger als Personen in Haushalten ohne Kinder (DATELINE Consortium 2003b).

Hinweise auf die Entwicklung des Fernverkehrs in den letzten Jahrzehnten liefert ein Vergleich mit der ersten in Deutschland durchgeführten Fernverkehrserhebung. Im Rahmen der KONTIV wurden dabei im Jahr 1976 Daten zum Fernverkehr in einer gesonderten Erhebung erfasst. Es wurden Informationen zur Soziodemographie von Fernreisenden, insbesondere der Nutzer von Bahn und Flugzeug, zum Fernreiseverhalten dieser Personen und zur Struktur des durch sie erzeugten Fernreiseaufkommens erhoben (BMV 1977, Blechinger et al. 1981). Es wurde festgestellt, dass Fernreisende im Vergleich zur Gesamtbevölkerung deutlich älter sind⁵⁷, alleinstehende Personen waren leicht überrepräsentiert. Flugreisen waren zu diesem Zeitpunkt noch Eliten vorbehalten. Bezogen auf Geschäftsreisen wurde festgestellt, dass Frauen kaum das Flugzeug nutzten. Der Anteil der Führerscheinbesitzer unter den Bahnreisenden war geringer als in der Gesamtbevölkerung. Man nutzte die Bahn im Fernverkehr also auch deshalb, weil keine Alternative vorhanden war. Bereits diese wenigen Angaben lassen vermuten, dass in den 1970er-Jahren noch überwiegend traditionelle Rollenmuster existierten und das Angebot im Fernverkehrsbereich eher begrenzt war (vgl. Sozialforschung Brög 1977).

Zusammenhänge zwischen Raumstruktur und Verkehr sind seit Jahren gut beforscht. Höhere Siedlungsdichte und Nutzungsmischung, nahräumliche Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und kulturellen Zielen korrelieren bezogen auf den Alltagsverkehr stark mit hohen Modalsplit-Anteilen des ÖV, vergleichsweise geringen Pkw-Anteilen und tendenziell höherer Radnutzung (Kemper et al. 2012). Eine Analyse, die Alltags- und Fernverkehr berücksichtigt, verleiht diesen positiven Befunden jedoch eine zusätzliche Facette (Holz-

56 Auch im Schweizer „Mikrozensus Verkehr“ zeigt sich der hohe Einfluss des Einkommens auf jährlich zurückgelegte Verkehrsleistungen. Im Durchschnitt legt der Schweizer ca. 20.000 km im Jahr zurück. Während in Einkommensgruppen bis 4.000 SFr. dieser Wert bei ca. 13.000 km liegt, legen Personen mit einem Einkommen von mehr als 12.000 SFr ca. 30.000 km zurück. Dabei werden 35% der Distanzen in Form von Ausflügen und längeren Reisen zurückgelegt (BFS und ARE 2007).

57 Jeweils bezogen auf Personen über 10 Jahren hatten Fernreisende ein Durchschnittsalter von 45 Jahren, das Durchschnittsalter in der Gesamtbevölkerung lag bei 38 Jahren (Sozialforschung Brög 1977:10). Im Hinblick auf die Berufstätigkeit zeigte sich ein sehr hoher Anteil von Rentnern unter den Fernreisenden. Ein möglicher Hinweis auf Selektivitäten im Sampling.

Rau und Sicks 2013). Neben den genannten Eigenschaften sind größere Städte auch besser in das Fernverkehrsnetz eingebunden (Bunge 2011, Evangelinos et al. 2011), was dazu führt, dass mögliche Einsparungen im Alltagsverkehr durch häufigere Fernverkehrsfahrten aufgezehrt oder sogar ins Gegenteil verkehrt werden.⁵⁸ Zuweilen wird die These vertreten, dass negative Aspekte des Wohnens in Großstädten wie hohe Dichte, Lärm und Umweltverschmutzung dazu führen, dass in der Freizeit vermehrt Wege unternommen werden, die aus der Stadt heraus in naturnahe Räume führen. Dieser „Fluchtverkehr“ (Lehmann 1999) sei der eingeschränkten Lebensqualität in Städten geschuldet und sei ein Grund dafür, dass Großstadtbewohner häufiger (Fern)Reisen unternehmen (Canzler und Franke 2000). Betrachtet man die in Kap. 2.2 vorgestellten Entgrenzungsprozesse, erscheint es jedoch plausibler, dass dieser Aspekt die hohen Verkehrsleistungen nur zu einem geringen Anteil erklären kann. Vielmehr ist davon auszugehen, dass – u. a. aufgrund von Selektionsprozessen – in Großstädten wohnende Personen schlicht stärker von den beschriebenen Entgrenzungsprozessen betroffen sind als Personen, die in ländlichen Regionen leben.

Inter- und Multimodalität im Fernverkehr

Inter- und Multimodalität werden vor allem im Stadtverkehr als wichtige Bausteine zur Förderung nachhaltiger Mobilität angesehen (Canzler und Knie 2011). Aber auch im Fernverkehr sollen Inter- und Multimodalität lanciert werden.⁵⁹ Bspw. wird im verkehrspolitischen Weißbuch der EU eine Verlagerung im Fernverkehr vom Pkw auf Bus-, Bahn- und den Flugverkehr (!) als Strategie genannt. Dabei wird gefordert, ein „effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten“ (Europäische Kommission 2011:9) auszubauen und eine stärkere Integration der modalen

58 Dieser Befund lässt auch den seit einigen Jahren unter dem Schlagwort „Renaissance der Städte“ (BMVBS 2012) diskutierten Bedeutungsgewinn von Kernstädten in einem anderen Licht erscheinen. Insbesondere dann, wenn sich die neu Hinzugezogenen überwiegend aus einem Milieu rekrutieren, das Fernreisen als bedeutsamen Teil der Lebensqualität definiert. Möglicherweise ist die Verkehrsforschung darauf nicht ausreichend vorbereitet. Beispielsweise werden Entwicklungen im Verkehr häufig anhand des Verkehrsaufkommens dargestellt und nicht mittels Zahlen zur Verkehrsleistung. Bspw. muss ein Anstieg des Modal split-Anteils des Radverkehrs nicht unmittelbar einen Rückgang der Emissionen bewirken, wenn gleichzeitig im (nun geschrumpften) Pkw-Anteil größere Distanzen zurückgelegt werden oder die durchschnittliche Anzahl von Fernreisen der Radfahrer zunimmt.

59 Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen. Zur Abgrenzung multimodalen Verkehrsverhaltens wird häufig eine zeitliche Dimension gewählt, üblich ist die Verkehrsmittelwahl innerhalb einer Woche. Intermodales Verkehrsverhalten ist eine Sonderform multimodalen Verkehrsverhaltens, bei dem unterschiedliche Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges bzw. einer Wegeketten genutzt werden. Monomodalität bezeichnet die ausschließliche Nutzung eines Verkehrsmittels innerhalb eines festgelegten Zeitraums (von der Ruhren et al. 2005).

Netze zu fördern (vgl. auch Müller et al. 2004). Auch im Projekt INVERMO wurden intermodale Wegekettensysteme als wichtiger Schritt zur Optimierung des Verkehrssystems betrachtet. Es sollten intermodale Angebotskonzepte in Form spezieller Dienstleistungen entwickelt und entsprechende Nachfragepotenziale bestimmt werden. In den verwendeten Modellen konnten zumindest für die vorgeschlagenen Dienstleistungen nur geringe Erfolgsaussichten prognostiziert werden (Last 2006). Hinsichtlich der Nachfragepotenziale zeigte sich aber, dass insbesondere hochmobile Personen bereits ein multimodales Verhalten im Fernverkehr praktizieren (Zumkeller und Last 2008). Bisher wurde davon ausgegangen, dass die monomodale Pkw-Nutzung die besten Voraussetzungen für ein „Nutzen ohne Nachzudenken“ mit sich bringt und somit von der Komplexität des Alltags entlastet (Kesselring und Canzler 2006). Kesselring und Canzler schließen daraus, dass ständig verfügbare Individualverkehrsmittel notwendig sind, um komplexe Lebensformen und Handlungsmuster mit dazugehörigen komplexen Wegekettensystemen realisieren zu können. Vor diesem Hintergrund überraschen die Ergebnisse zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung hochmobiler Personen. Zeichnet sich hier möglicherweise ein Umdenken ab? Ist zumindest im Fernverkehr bereits erkennbar, dass eine multimodale Verkehrsmittelnutzung Vorteile gegenüber der monomodalen Pkw-Nutzung bietet? Oder ist schlicht davon auszugehen, dass Multimodalität in bestimmten Situationen höhere Geschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten erlaubt und somit letztlich sogar zu einer Steigerung von Verkehrsleistungen führen kann? Zumindest scheint es an der Zeit, die Stellung des Pkw neu zu hinterfragen und die Verkehrsmittelnutzung hochmobiler Personen genauer zu betrachten (vgl. Kap. 6).

2.3.2 Fernpendler

Der Trend zur zunehmenden räumlichen Trennung zwischen Arbeits- und Wohnort wird in Deutschland seit den 1960er-Jahren beobachtet (Guth et al. 2012). Auch im Bereich der Arbeitswege wird dabei das Phänomen beschrieben, dass ein kleiner Teil der Bevölkerung besonders große Distanzen zurücklegt und somit für einen überproportionalen Anteil an den Gesamtverkehrsleistungen verantwortlich zeichnet. Diesen „Fernpendlern“ widmet sich die Verkehrsforschung in Deutschland seit den 1970er-Jahren (z.B. Brenken 1975).

Definition Fernpendler

Ähnlich wie beim Begriff Fernverkehr existieren unterschiedliche Definitionen für den Begriff Fernpendler. In der amtlichen Statistik wird zwischen Tagpendlern und Fernpendlern unterschieden. Fernpendler sind dabei Personen,

die berufsbedingt einen zweiten Wohnsitz unterhalten (Hackl 1992).⁶⁰ In der Verkehrs- und Mobilitätsforschung werden hingegen in der Regel Tagespendler ab einer bestimmten Mindestentfernung als Fernpendler bezeichnet. Üblich ist eine Grenze von 50 km einfacher Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort (Vogt et al. 2001, Manz und Wittowsky 2007). In sozialwissenschaftlichen Studien wird häufiger eine zeitliche Abgrenzung vorgenommen. Ein üblicher Grenzwert ist ein Mindestzeitaufwand von einer Stunde für eine Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort (Schneider und Mail 2008, Feldhaus und Schlegel 2013). Zudem wird teilweise nach der Regelmäßigkeit des Arbeitsweges unterschieden. Pfaff (2012) berücksichtigt bspw. alle Personen, deren Arbeits- und Wohnort mehr als 50 km entfernt liegen, unabhängig davon, ob die Strecke täglich zurückgelegt wird. Damit fallen auch sog. „Wochenendpendler“ in die Kategorie der Fernpendler.

Die Ursache für unterschiedliche Definitionen in amtlicher Statistik und Verkehrsforschung kann anhand der zeitlichen Entwicklung des Phänomens der „Pendelwanderung“ nachvollzogen werden. Diese lässt sich folgendermaßen skizzieren. Eine Trennung von Wohn- und Arbeitsort war lange Zeit nicht üblich. Pendelwanderungen wurden erstmals als Folge der Industrialisierung thematisiert (Grabe 1926, Arndt 1931). In den 1950er-Jahren wurde das Phänomen als Ergebnis des akuten Wohnungsmangels infolge von Kriegsschäden und dem steigenden Arbeitskräftebedarf der Industrie interpretiert (Barlet 1953, Geipel 1954).⁶¹ Beschleunigend wirkte der Ausbau des Verkehrsnetzes. Ab den 1960er-Jahren können Suburbanisierung, Erreichbarkeitsverbesserungen, Motorisierung und wirtschaftliche Umstrukturierungsprozesse als wichtigste Ursachen zunehmender Pendelwanderung betrachtet werden. Gerade die Suburbanisierung verdeutlicht, wie durch die Maximierung des Arbeitsweges individuell versucht wird, die Diskrepanz zwischen Lebensstilaspirationen und Immobilienpreisen auszugleichen. Teilweise wurde die Entwicklung dabei auch durch (wohnungs)politische Entscheidungen (Falk 1988), steuerrechtliche Rahmensetzungen (Bach et al. 2007)⁶² und Regelungen zum kommunalen Finanzausgleich

60 Hackl schlug vor, diese Personen als „Wochenpendler“ zu bezeichnen, mittlerweile wird vermehrt der Begriff „Shuttle“ verwendet (vgl. Kap. 2.4).

61 Bereits in den 1950er Jahren wurde das Potenzial der „Mobilisierung“ für den gesellschaftlichen Wandel erkannt. Bspw. beschreibt Geipel die Umkehrung des Verhältnisses von Bauernsohn und Landarbeiterkind: „der Gegensatz zwischen dem stets über flüssiges Geld, ein Motorrad verfügenden Jungarbeiter und dem knapper gehaltenen Bauernsohn scheint die traditionelle soziale Hierarchie auf dem Lande umzukehren“ (Geipel 1954:474).

62 So gelten bspw. Fahrtkosten für Arbeitswege seit den 1950er Jahren im deutschen Einkommenssteuerrecht als abzugsfähige Werbungskosten.

(Dennerlein 1985)⁶³ gefördert. In wirtschaftlich schwachen Gebieten wurde das Wochenendpendeln als neuartige „Extremform“ des Pendelns beschrieben und als „vorübergehende Folge verspäteter Industrialisierung“ (Lutz und Kreuz 1968:140) interpretiert. In Anlehnung an klassische Gravitationsmodelle der Migrationsforschung wurde argumentiert, dass sich hierin Folgen des Ausgleichs von Arbeitskräfteüberschuss und -mangel in unterschiedlichen Regionen herauskristallisierten. Da Arbeitskräftemangel vor allem in Ballungsgebieten vorlag, wurde das Wochenendpendeln auch als eine verzögerte Urbanisierung interpretiert (Breyer 1970) und Fragen nach Implikationen für die Raumplanung gestellt (Brenken 1975). Ähnlich wurden Folgen der deutschen Wiedervereinigung diskutiert (Vogt et al. 2001). Zum Ende der 1990er-Jahre wand man sich in der Verkehrsforschung den hier im Fokus stehenden „Extremformen“ des Pendelns immer stärker zu. Es wurden Phänomene wie Multilokalität (vgl. Kap. 2.4) und Fernpendeln untersucht.

Entwicklung des Fernpendleranteils in Deutschland

Repräsentative Zeitreihendaten zum Fernpendleranteil in Deutschland sind dem Mikrozensus sowie dem sozioökonomischen Panel (SOEP) zu entnehmen.⁶⁴ Das Verkehrsverhalten der Pendler ist Gegenstand eines Zusatzmoduls des Mikrozensus, welches vierjährlich erhoben wird. Im SOEP werden Angaben zum Berufsverkehr ebenfalls in einem Zusatzmodul erfasst. Das SOEP hat dabei grundsätzlich Vorteile aufgrund des Panel-Designs. So können bspw. Zusammenhänge zwischen Umzügen, dem Wechsel des Arbeitsplatzes und dem Fernpendeln analysiert werden (vgl. Pfaff 2012).

Die Zahlen des Mikrozensus zeigen einen Anstieg des Fernpendleranteils in den 1980er- und 1990er-Jahren (vgl. Tab. 2-2). Seit der Jahrtausendwende stagniert der Anteil bei ca. 5 % der Erwerbstätigen. In der letzten Erhebung im Jahr 2012 ist sogar ein sinkender Anteil zu verzeichnen (vgl. auch Böttcher 2013). Unterschiedliche Ursachen dieser Entwicklung sind denkbar. Es können Zusammenhänge mit dem Erhebungsverfahren vermutet werden, so ist der Anteil der Befragten, die keine Angabe zur Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort machten im Vergleich zum Jahr 2008 von 4,1 % auf 12,4 % gestiegen. Hier könnten Selektivitätsanalysen tieferen Einblick in Gründe für die Verweigerung

63 Dennerlein stellt fest, dass der „Wettlauf der Gemeinden um den einkommensteuerzahlenden Bürger, der aus der gegenwärtigen Ausgestaltung des kommunalen Steuersystems und des Finanzausgleichs resultiert, [...] eine der Fehlentwicklungen im Bereich des öffentlichen Finanzsystems (ist), die auf das Verkehrssystem durchschlagen“ (Dennerlein 1985:154).

64 Vergleichbare Zahlen finden sich auch in den KONTIV- und MiD-Erhebungen (Kloas et al. 1993). Allerdings werden diese Erhebungen nicht in einer dem Mikrozensus vergleichbaren Regelmäßigkeit erhoben und aus diesem Grund hier nicht betrachtet.

geben und Schätzungen zum Anteil der Fernpendler unter den Verweigerern erlauben. Zum Zweiten steigt die Anzahl der Erwerbstätigen in Deutschland seit Jahren an. Im Vergleich zu 2008 gingen im Jahr 2012 1,4 Mio. Erwerbstätige mehr einer bezahlten Tätigkeit nach. Es kann vermutet werden, dass ein Großteil dieser Stellen im Niedriglohn- oder Teilzeitsektor entsteht. Bereiche, in denen die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz aufgrund der hohen Transaktionskosten eher gering sein dürften. Als dritte Ursache könnte vermutet werden, dass sich mittlerweile andere Formen berufsbezogener Mobilität als Alternativen zum Fernpendeln etabliert haben, die vom Mikrozensus nicht erfasst werden (vgl. Kap. 2.4). Auch im SOEP lässt sich die beschriebene Entwicklung steigender Fernpendleranteile bis zum Ende der 1990er-Jahre und eine sich anschließende Stagnation bei ca. 5 % nachweisen. Dieser Anteil von 5 % repräsentiert ca. 1,5 Mio. Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz mehr als 50 km vom Wohnort entfernt ist. Der Anteil scheint gering, aufgrund der großen Distanzen verursachen diese Personen jedoch ca. 25 % der gesamten Verkehrsleistung im Berufsverkehr (Manz und Wittowsky 2007).

Charakterisierung von Fernpendlern

Raumstrukturelle Gegebenheiten können die Wahrscheinlichkeit zum Fernpendeln fördern. Viele Befunde deuten aber darauf hin, dass personale Merkmale wie Alter bzw. Lebensphase, Ausbildung, Arbeitszeit (Teil- oder Vollzeit) eine stärkere Erklärungskraft haben (Papanikolaou 2005, Aguilera 2005). Analog zu den Befunden zum Fernverkehr ist die Fernpendelwahrscheinlichkeit für Vollzeit-erwerbstätige Männer signifikant erhöht (Pfaff 2012). Zudem benennen Kalter et al. (2002) als weitere wichtige Merkmale: Einen Beamtenstatus, gleitende Arbeitszeiten, eine positive Einstellung zur Bildung von Wohneigentum, geringe Anforderungen an kulturelle Möglichkeiten am Wohnort sowie ein gewisser Gleichmut gegenüber der Fahrtzeit zum Arbeitsplatz. Weiterhin wiesen Kalter et al. (ebd.) nach, dass die Lage und ÖV-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes eine Rolle spielen.

Tab. 2-2 Entwicklung des Fernpendleranteils in Deutschland

<i>Mikrozensus¹</i>						
	1978	1980	1982	1985	1991	1994
Anzahl Erwerbstätiger (in 1.000)	26.021	26.874	26.774	26.626	37.445	-
Anzahl Personen mit Angaben zum Arbeits- weg (in 1.000)	26.021	26.874	26.774	26.626	34.051	31.270
Anzahl Fernpendler (in 1.000)	413	459	479	710	1.066	983
Anteil Fernpendler (in %)	1,6	1,7	1,8	2,7	3,1	3,1
<i>Mikrozensus¹</i>						
	1996	2000	2004	2008	2012	
Anzahl Erwerbstätiger (in 1.000)	-	36.604	35.659	38.734	40.161	
Anzahl Personen mit Angaben zum Arbeits- weg (in 1.000)	31.719	32.109	31.377	33.141	33.990	
Anzahl Fernpendler (in 1.000)	1.249	1.434	1.491	1.498	1.490	
Anteil Fernpendler (in %)	3,9	4,5	4,8	4,3	3,8	
<i>SOEP^{2,3}</i>						
	1985	1990	1995	1997	2000- 2009 ³	
Anzahl der Befragten (Erwerbstätige, gewich- tet, in 1.000)	5.061	4.528	4.519	4.445	-	
Anteil Fernpendler (in %)	2,6	3,2	5,0	6,6	5,3	

¹ Statistisches Bundesamt (versch. Jg.): Fachserie 1, Reihe 4.1.2; eigene Berechnungen² Vogt et al. (2001) – Angaben für die Jahre 1985 bis 1997 beziehen sich nur auf die alten Bundesländer, ohne Berlin³ Pfaff (2012) – aggregierte Angabe für den Zeitraum 2000-2009

Axtner et al. (2006) belegen mit ihrer Analyse des Fern- und Wochenendpendelns von Hochschulprofessoren und -dozenten, dass für bestimmte Berufsgruppen Pendlerarrangements zum scheinbar notwendigen Teil der Berufsbiografie geworden sind. Ein hohes Einkommen erhöht ebenfalls die Wahrscheinlichkeit des Fernpendelns. Wobei dies vor allem für Männer zutrifft. Daraus schlussfolgern Sandow und Westin (2010), dass das Fernpendeln dazu beiträgt, traditionelle Genderrollen zu verfestigen.

In einer international vergleichenden Studie wurde berufsbezogene Mobilität in sechs europäischen Ländern (Belgien, Frankreich, Polen, Spanien, Schweiz, Deutschland) untersucht. Das Fernpendeln stellte dabei in allen Ländern die am häufigsten praktizierte Form berufsbezogener Mobilität dar. Hinsichtlich des Alters der Fernpendler deutete sich in der Studie für Befragte aus Deutschland ein U-förmiger Zusammenhang an. Befragte im mittleren Alter zwischen 35 und 44 Jahren waren im Vergleich zu älteren und jüngeren Befragten seltener Fernpendler (Lück 2009). Auch hier zeigte sich, dass die Wahrscheinlichkeit des Fernpendelns für Männer höher ist, insbesondere, wenn dem Haushalt Kinder angehören.

Manz und Wittowsky (2007) untersuchten anhand einer regionalen Stichprobe für das Rhein-Main-Gebiet, welche Verkehrsmittel überwiegend von Fernpendlern genutzt werden. Sie konnten zeigen, dass die Befragten Fernpendler überwiegend den Pkw (76 %) nutzen, und dass diese auch die stärkste Bindung an das genutzte Verkehrsmittel aufweisen. Zudem wurden Ergebnisse anderer Studien bestätigt (Ott 1989, Einig und Pütz 2007), die große regionale Unterschiede im Anteil der Fernpendler aufzeigen. So war der Anteil der Fernpendler im Befragungsgebiet der Studie mit 22% rund dreimal höher als im Bundesdurchschnitt (ebd.). In einer Auswertung des Fernpendleranteils nach Bundesländern auf Basis der MiD zeigen sich ebenfalls regionale Unterschiede (siehe Bach et al. 2007). Die höchsten Fernpendleranteile werden in Hessen (7 %), Brandenburg (6 %), Rheinland-Pfalz und Bayern (je 5,9 %) gemeldet. Niedrige Fernpendleranteile finden sich in den Stadtstaaten Berlin (1,4 %), Bremen (2,4 %) und Hamburg (2,6 %).

Bereits sehr früh wurden Nachteile des Pendelns für die Arbeitnehmer untersucht (Grabe 1926). Zu den identifizierten Risiken zählen: Beeinträchtigung der psychischen und physischen Befindlichkeit, Belastungen durch den Verkehr, Zeitmangel, Kontaktverlust, finanzielle Belastungen und Entfremdung der Familienmitglieder (Ott und Gerlinger 1992). Dem Arbeitnehmer bieten sich drei Wege, um einen Fernpendlerstatus zu beenden. Es kann ein neuer Arbeitsgeber gesucht, der Wohnstandort kann in die Nähe des Arbeitsortes verlagert oder sowohl Wohn- als auch Arbeitsort verändert werden. Kalter (1994) entwickelte ein handlungstheoretisches Modell, in dem individuelle Kosten-Nutzen-Kalküle

Migrationskosten und -gewinn gegeneinander abwägen. Berücksichtigt werden dabei Einkommen, Miet- und Pendelkosten, das Vorhandensein von Wohneigentum sowie die Familiensituation. Kley (2009) erweiterte dieses Modell, indem neben Lebensbedingungen auch der Einfluss von Lebensereignissen in die Analyse einbezogen wurde. Zudem wurde die Bedeutung des Haushaltskontexts als zentraler Faktor erkannt und die Wahl zwischen Umzug und Pendeln als Verhandlungsproblem analysiert (Auspurg und Abraham 2007, Abraham und Schönholzer 2009). Es zeigt sich, dass ein Großteil der Fernpendler den Pendlerstatus nicht als kurzfristige Episode ihrer Berufsbiografie erachtet (Kalter 1994, Vogt et al. 2001). Dies ist insofern bemerkenswert, da Fernpendeln im Vergleich zu anderen Arten berufsbezogener Mobilität als stressigste Form beschrieben wird (Schneider et al. 2002, Stutzer und Frey 2008) und negative Auswirkungen auf die Arbeitsproduktivität nachgewiesen wurden (van Ommeren und Gutiérrez-i-Puigarnau 2011). Zudem wurde nachgewiesen, dass die Wahrscheinlichkeit für das Pendeln erhöht ist, wenn bereits zu einem früheren Zeitpunkt gependelt wurde (Sandow und Westin 2010). Die Erfahrung des Fernpendelns erweitert in gewissem Sinne den Möglichkeitsraum, indem das Pendeln als erlebte Praktik und somit mögliche Strategie auf einer kognitiven Optionsliste erscheint.

Schließlich kann festgehalten werden, dass sich in der Verkehrsforschung Hinweise finden, dass bestimmte Personen, den Möglichkeitsraum der Mobilität in der zweiten Moderne besonders stark ausnutzen. Sowohl im Fernverkehr als auch auf Arbeitswegen existieren Gruppen, die weit überdurchschnittliche Verkehrsleistungen zurücklegen. Es wurde aber auch bereits deutlich, dass die verkehrswissenschaftliche Perspektive distanzintensive Lebensformen nur unzureichend abbilden kann. Insbesondere hinsichtlich der Begründungsmuster für ein mobiles Leben, dem Zusammenwirken unterschiedlicher Lebensbereiche wie Beruf, Familie, Partnerschaft und Freizeit sind große Forschungslücken zu erkennen. Das Spektrum distanzintensiver Mobilität kann jedoch erweitert werden, indem Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Studien betrachtet werden.

2.4 Distanzintensive Lebensformen - Die Perspektive der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung

In den Sozialwissenschaften werden neue Formen distanzintensiven Lebens als Reaktion auf gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Entwicklungen interpretiert und hinsichtlich ihrer Folgen für gesellschaftliche Gruppen (bes. Familien) und individuelle Lebensumstände untersucht. Dabei wird das Leben in der zweiten Moderne häufig als Drahtseilakt beschrieben und Belastungen betont, die durch ein rastloses Leben entstehen.

2.4.1 Hypermobilität als Gesellschaftsdiagnose

Angesichts steigender Verkehrsleistungen und vielfältiger Entgrenzungsprozesse zeichnen einige Autoren das Bild einer Gesellschaft, deren Mitglieder ständig unterwegs sind, ohne je anzukommen. Dabei wird eine Steigerung des Lebenstempos durch eine zunehmende Zahl an Handlungs- und Erlebnisepisoden pro Zeiteinheit einerseits technisch ermöglicht, andererseits individuell als wünschenswert betrachtet und entwickelt sich insgesamt zu einer sozialen Norm der Beschleunigung (Rosa 2013).

Adams erkennt die Möglichkeiten, die sich in einer hochmobilen Gesellschaft ergeben prinzipiell an. Gleichzeitig stellt er aber fest, dass Beschleunigung und Entgrenzung in die Hypermobilität („hypermobility“) führen. Hypermobilität ist laut Adams die Kehrseite der Mobilität, der Zustand eines „too much of a good thing“ (Adams 1999:95). Das Phänomen der Hypermobilität sei mit zehn spezifischen Problemfeldern verbunden. Adams behauptet, dass hypermobile Gesellschaften disperser, polarisierter, gefährlicher, feindseliger gegenüber Kindern und anonymen seien; gesundheitliche Probleme nähmen zu, die kulturelle Vielfalt hingegen ab, der soziale Zusammenhalt in Nachbarschaften löse sich auf und Kriminalitätszahlen würden steigen. Insgesamt werde die Demokratie durch diese Entwicklungen geschwächt. Die Darstellung fällt insgesamt sehr pessimistisch aus und die vermuteten Folgen werden in drastischen Worten beschrieben. Bspw. wird im Zusammenhang mit steigenden Pkw-Zahlen ein „urban exodus“ (Adams 2005:133) beschworen. Falsche politische Zielsetzungen werden für die Entwicklung verantwortlich gemacht (Adams 2005). Die einseitige Priorisierung der Geschwindigkeit habe zu Fehlentwicklungen wie der Massenmotorisierung oder dem Ausbau von HSR-Infrastrukturen geführt (vgl. Harris et al. 2004). HSR-Infrastrukturen würden lediglich räumliche Enklaven der Eliten miteinander verbinden, auf Kosten derer, die sich diese Hochgeschwindigkeitsverbindungen nicht leisten können (Hannam et al. 2006).

2.4.2 Distanzintensive Formen berufsbezogener Mobilität

In den 1960er-Jahren wurde berufsbezogene Mobilität (überwiegend als Wochenendpendeln) noch größtenteils als Land-Stadt-Pendeln aus Regionen mit unzureichendem Arbeitsplatzangebot beschrieben. Insbesondere junge, männliche Personen mit mittlerem Bildungsabschluss nutzten das Pendeln als Strategie

für einen sozialen Aufstieg (Lutz und Kreuz 1968).⁶⁵ Doch auch eine weitere Formel galt bereits zu Zeiten des Wirtschaftswunders: „Je höher die Karriere im Berufsleben hinaufführt, desto höher und desto weiträumiger werden die Muster der geographischen Mobilität“ (Albrecht 1972:123). Mittlerweile werden Phänomene berufsbezogener Mobilität weit überwiegend als Problem hochgebildeter Arbeitnehmer untersucht.⁶⁶ Es wird das Bild einer Arbeitswelt gezeichnet, in der Flexibilität wichtigste Eigenschaft für Erfolg ist und die Forderung nach Mobilität sowohl von Seiten der Unternehmen als auch vonseiten der Politik an die Arbeitnehmer herangetragen wird. Dabei ist Mobilität am anderen Ende der Karriereleiter gleichermaßen ein Mittel, um der Arbeitslosigkeit zu entkommen oder um sich von einem schlecht bezahlten Job zum nächsten zu hangeln. Als Gründe für eine Zunahme berufsbezogener Mobilität werden meist die in Kap. 2.2.3 genannten Entgrenzungsprozesse genannt. Kesselring und Vogl verwenden den Begriff der *Mobilitätsregime*, um die Wechselwirkungen zwischen diesen Entgrenzungsprozessen und den daraus entstehenden beruflichen Mobilitätsanforderungen zu beschreiben. Sie kennzeichnen damit betriebliche Strukturierungen räumlicher Mobilität, die in globale ökonomische Aktivitäten eines „Disziplinarregimes“ (Kesselring und Vogl 2010:17) eingebunden sind. Damit weisen sie ökonomischen Strukturen die zentrale Gestaltungskraft einer expansiven, globalen Netzwerkgesellschaft zu.

Definition und Formen berufsbezogener Mobilität

Berufsbezogene bzw. berufliche Mobilität wird als räumliche Mobilität, die durch berufliche Gründe bedingt ist, definiert. Untersucht werden Wechselwirkungen zwischen beruflichen Mobilitätsanforderungen und anderen Lebensbereichen (Limmer und Schneider 2008). In Deutschland sind laut einer repräsentativen Studie 18 % der erwerbstätigen Bevölkerung im Alter von 25-54 Jahren beruflich mobil (Schneider et al. 2008). 31 % waren zu einem früheren Zeitpunkt aus beruflichen Gründen mobil. 45 % der Befragten waren auch in der Vergangenheit noch nie mit Mobilitätsanforderungen konfrontiert. 6 % gaben

65 Diese makrotheoretische, an Gravitationsmodellen orientierte Sichtweise ist kennzeichnend für Forschungsarbeiten aus dieser Zeit. Ähnlich beklagte Hitt in den USA die Folgen der „growing territorial fluidity of our labor force in response to shifting opportunities and assignments“ (Hitt 1954:195).

66 Interessant wäre die Frage, ob es sich dabei lediglich um einen Wandel der Forschungsinteressen handelt, oder ob Wochenendpendeln tatsächlich heute eher ein Phänomen gut ausgebildeter Arbeitskräfte ist. Es ist zumindest denkbar, dass aktuelle Studien hinsichtlich Empirie und Theorie Lebensrealitäten gering qualifizierter Arbeitnehmer nur unzureichend abbilden. Vereinzelte Gegenbeispiele lassen sich zumindest finden, so untersucht z. B. Cyrus (2008) die Mobilität polnischer Haushaltsarbeiterinnen in Berlin.

an, in der Vergangenheit zwar mit der Möglichkeit beruflicher Mobilität konfrontiert gewesen zu sein, diese aber nicht realisiert zu haben. Damit waren 51 % der Befragten in ihrer Berufsbiografie bisher noch nicht beruflich mobil. Neben dem bereits in Kap. 2.3.2 dargestellten Typ des Fernpendlers, der in der genannten Studie einen Anteil von 7 % ausmachte, werden weitere Typen berufsbezogener Mobilität beschrieben. Zum Typ der „Übernachter“ (5 %) zählen Personen, die innerhalb eines Jahres mindestens 60 Nächte aus beruflichen Gründen außer Haus verbracht haben. Die „Umzugsmobilen“ (4 %) sind innerhalb der letzten 3 Jahre vor der Befragung aus beruflichen Gründen umgezogen, wobei die Wohnsitze mindestens 50 km auseinander liegen sollten.⁶⁷ Zum Typ der „Multi-Mobilen“ zählen schließlich Personen, die zum Befragungszeitpunkt in mindestens zwei der genannten Formen mobil waren (3 %). Ein zentrales Merkmal berufsbezogener Mobilität in Deutschland ist der hohe Anteil zirkulärer Mobilität bei vergleichsweise geringer residenzieller Mobilität. Das Interesse an einem Wohnstandortwechsel aus beruflichen oder familiären Gründen scheint in der Gesamtbevölkerung eher gering zu sein. Auch im SOEP geben knapp 50 % der Befragten an, ihren derzeitigen Wohnort nicht verlassen zu wollen (Abraham und Nisic 2007).⁶⁸

Charakteristika beruflich mobiler Menschen

Hinsichtlich soziodemographischer Charakteristika gilt, ähnlich wie in Kap. 2.3 bereits festgestellt: Jüngere Erwerbstätige sind mobiler als ältere und Mobilität nimmt mit steigenden Bildungsabschlüssen zu. Männer sind insgesamt häufiger beruflich mobil als Frauen, die Unterschiede nehmen jedoch mit steigendem Erwerbsumfang ab (Schneider et al. 2008). Bei Frauen variiert das Mobilitätsniveau in höherem Umfang in Abhängigkeit von der partnerschaftlichen Lebensform. Zudem sind Frauen stärker Vereinbarkeitsproblemen ausgesetzt, wenn Kinder im Haushalt sind. In Studien zur berufsbezogenen Mobilität wird häufig ein Zusammenhang zwischen mobilem Leben und gesundheitlichen Problemen hergestellt. Zu den Ursachen von gesundheitlichen Problemen wird unter anderem die Immobilität während der Mobilität genannt. Das Sitzen in Zügen oder dem Pkw führe zu Rückenbeschwerden und anderen funktionellen

67 Der Typ der Umzugsmobilen ist gemäß dieser Beschreibung nicht zu den hier interessierenden distanzintensiven Lebensformen zu zählen, da deren Verkehrsleistung allein aufgrund des Umzugs nicht überdurchschnittlich ausfallen sollte.

68 Damit wird der Grundannahme von Gravitationsmodellen der Migrationsforschung widersprochen, die davon ausgehen, dass es mittelfristig zu einem Ausgleich zwischen Regionen mit hohem Arbeitskräftemangel und -überschuss kommen muss.

Störungen (Schneider et al. 2009).⁶⁹ Berufsbezogene Mobilität hat deutliche Auswirkungen auf die Alltagsorganisation und Lebensplanung von Haushalten. Es ist deshalb sinnvoll, die Folgen berufsbezogener Mobilität im Haushaltskontext zu betrachten. Beispielsweise ist insbesondere in Familien die Karriereorientierung eines Partners (i. d. R. des männlichen) häufig verbunden mit dem Verzicht des anderen Partners auf eine Berufskarriere. Welche Auswirkungen Mobilitätsanforderungen für Familien und partnerschaftliche Lebensformen in der zweiten Moderne haben, wird im folgenden Abschnitt dargestellt.

2.4.3 Zusammenleben in entgrenzten Arbeitswelten

Zahlreiche Arbeiten zeigten, dass berufliche Mobilitätsanforderungen die Mobilitätsentscheidungen in Haushalten, Familien und Paarbeziehungen sehr stark beeinflussen. Es wurden aber auch selbstgewählte Beziehungsformen untersucht, die ein distanzintensives Leben erfordern. Vor allem die Familiensoziologie, die Ethnologie und die Migrationsforschung widmen sich entsprechender Phänomene. Es können drei Themenfelder unterschieden werden: Erstens das Verhältnis von Mobilität und Seßhaftigkeit, untersucht anhand von Themen wie Multilokalität oder Wahlentscheidungen zwischen Umzug und anderen Mobilitätsformen wie dem Fernpendeln; zweitens partnerschaftliche Lebensformen, die ein erhöhtes Maß an Mobilität erfordern, wie das „living apart together“ (LAT) sowie drittens das Verhältnis von Familie und beruflicher Mobilität.

Multilokalität - Leben zwischen Migration und Seßhaftigkeit

Vor dem Hintergrund der in Kap. 2.2 geschilderten Entwicklungen wird eine neue Qualität und erhöhte Quantität der Phänomene zyklischer Mobilität vermutet. Im Zentrum vieler Debatten um Mobilitäts-, Wohn- und Wanderungsprozesse steht der Begriff „Multilokalität“.⁷⁰ Multilokalität wird als soziale Praxis definiert und hinsichtlich der Auswirkungen auf das Alltagsleben analysiert (Rolshoven 2006). Dabei wird wahlweise auf Aspekte des multilokalen Wohnens oder zirkuläre, meist temporäre Mobilität zwischen Orten fokussiert (Petzold 2013). Als Motive für Multilokalität werden bessere Erwerbs- und Bildungschancen und persönliche Kontakte an unterschiedlichen Orten sowie die

69 Berufsbezogene Mobilität wird häufiger in der Tagespresse diskutiert, dabei überwiegen drei Narrative: gesundheitliche Probleme aufgrund hoher Mobilität, Verlust sozialer Bindungen und Probleme in Paarbeziehungen sowie Vergleiche mit dem Hineingleiten in eine Sucht. Insgesamt erscheint diese Negativsicht zu eingeschränkt, es wird nicht das gesamte Spektrum der Lebensrealitäten von Menschen in der zweiten Moderne wiedergegeben, sondern einseitig auf die individuellen und externen Kosten Bezug genommen.

70 Wobei Multilokalität an sich keineswegs neu ist und auch der Begriff bereits seit einigen Jahrzehnten verwendet wird (Ember und Ember 1972).

Nutzung von Freizeitwohnsitzen genannt. Beschreibungen der Ursachen von Multilokalität thematisieren meist räumlich unterschiedlich verteilte Standortofferten. Ein Beispiel ist die Definition von Weichhart (2009), der Multilokalität als Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Kalkulation zwischen den Standortofferten der beteiligten Wohnorte und den Transaktionskosten zur Distanzüberwindung betrachtet. Aufbauend auf Überlegungen zu Standortofferten schlägt Petzold eine handlungstheoretische Perspektive auf Multilokalität vor: „Ein Akteur wählt eine Multilokalisierung dann als Handlungsalternative, wenn er seine individuellen Präferenzen unter den gegebenen lokalen positiven und negativen Restriktionen bestmöglich realisieren kann“ (Petzold 2013:30). Diese Perspektive hat den Vorteil der Offenheit für unterschiedliche Ausprägungen multilokalen Lebens, liefert aber keine Hinweise auf quantifizierbare Kriterien wie Rhythmus und Dauer der Lebensform, Anzahl der Wohnorte und Distanz zwischen den Wohnorten oder andere Möglichkeiten der Kategorisierung wie bspw. das Motiv der Multilokalität. Die konkreten Ausprägungen von Multilokalität werden vielmehr in Abhängigkeit vom Forschungskontext abgeleitet und mit jeweils eigenen Begriffen versehen. Beispiel dafür sind die Begriffe Shuttle oder Fernbeziehung (LAT), die weiter unten näher beschrieben werden.

Die Vielfalt der Ausprägungen der Multilokalität erschwert eine Quantifizierung dieses Phänomens. In einigen Publikationen wird auf die Zahl der Nebenwohnsitze verwiesen, die laut Mikrozensus in Deutschland knapp 589.000 beträgt (Hammes 2012). Amtliche Statistiken zur Zahl von Nebenwohnsitzen können jedoch bspw. durch örtlich erhobene Zweitwohnsitzsteuern stark verzerrt sein (Sturm und Meyer 2009). Auch die Definition von Zweitwohnsitzen ist uneinheitlich. Im Melderechtsrahmengesetz wird zwischen Hauptwohnsitzen und Nebenwohnsitzen unterschieden. Der Hauptwohnsitz ist dabei der Ort, an dem sich eine Person vorwiegend aufhält und der den Schwerpunkt der Lebensbeziehungen darstellt. Jede weitere Wohnung wird als Nebenwohnung bezeichnet. Hat eine Person mehrere Wohnungen, so liegt es letztlich im Ermessen jedes Einzelnen, welche Wohnung als Hauptwohnung gemeldet wird. Reuschke (2010) unterscheidet beruflich und nicht-beruflich motivierte multilokale Lebensformen. Ein nicht-beruflich motivierter Nebenwohnsitz ist laut Reuschke v. a. auf Faktoren der sozialen und emotionalen Verbundenheit mit dem Wohnort zurückzuführen. Dazu zählt sie den Wohnsitz der Eltern und anderer sozialer Kontakte sowie die Bindung an eine Region aus nicht weiter spezifizierten Gründen. Ebenso können steuerliche Gründe (z. B. Kfz-Steuer) ausschlaggebend für einen angemeldeten Nebenwohnsitz sein. Dieser wird dann laut Reuschke jedoch nur sehr unregelmäßig genutzt. Schließlich existieren noch reine Freizeitwohnsitze.

Partnerschaftliche Lebensformen – Shuttle und Fernbeziehungen

Insbesondere im anglo-amerikanischen Raum untersuchen Familienforschung und Soziologie bereits seit den 1970er-Jahren die Auswirkungen erhöhter Mobilitätsanforderungen auf partnerschaftliche Lebensformen. Steigende Anteile berufstätiger Frauen mit Karriereabsichten bei gleichbleibender Berufstätigkeit der Männer führten zur Entstehung neuer Haushaltsformen. Ein Wandel traditioneller Lebensstile und Rollenbeziehungen ist die Folge (Rapoport und Rapoport 1971, Kirschner und Walum 1978, Gerstel und Gross 1982). Begriffe wie „commuter couple“ (Bunker et al. 1992), „dual career commuting couples“ (Gross 1980) oder „long distance weekly commuter“ (Green et al. 1999) beschreiben dabei sehr ähnliche Phänomene und unterscheiden sich häufig lediglich in der konkreten zeitlichen Abgrenzung. Während bspw. bei Bunker et al. (1992) bereits zwei Übernachtungen pro Woche außerhalb der gemeinsamen Wohnung ausreichen, um als neue Haushaltsform angesehen zu werden, nennt Gross (1980) eine Grenze von vier Übernachtungen pro Woche. Kennzeichnendes Element waren zudem die Karriereabsichten beider Partner, was sich auch in der Charakterisierung der Personen zeigt: Hohe Ausbildung, hohe berufliche Position, hohes Einkommen und mittleres Alter zeichnete sie aus (Rapoport und Rapoport 1971). Hinsichtlich der Arbeitsteilung im Haushalt vollzog sich der Wandel hingegen nicht im gleichen Tempo wie Anderson und Spruill (1993) feststellten.⁷¹

In Paarbeziehungen sind die Mobilitätsanforderungen des einen Partners gekoppelt an Mobilitätsanforderungen des anderen.⁷² Es werden Arrangements beobachtet, in denen einer der Partner berufsbedingt häufiger umziehen muss und der andere einen flexiblen Beruf wie Journalist, Übersetzer oder Grafiker hat. Dabei bleibt die Karriere des „Mitreisenden“ häufig auf der Strecke. In aktuellen Studien werden insbesondere zwei partnerschaftliche Lebensformen untersucht: Living-apart-together (LAT) und Shuttles. Bei beiden werden Ursachen primär auf Mobilitätsimperative der Arbeitswelt zurückgeführt, wobei sich unterschiedliche Motive überlagern und berufliche Beweggründe selbst ebenfalls sehr heterogen ausfallen können. In Anlehnung an Reuschke (2010)

71 Anderson und Spruill illustrieren die Persistenz traditioneller Rollenbilder anhand der Haushaltsorganisation eines Paares: „One couple reported that the wife always prepared meals for the family for the number of days she would be gone so they could continue the normalcy of their daily lives. This woman we should remember was a professional who commuted away from her family, worked a 50 to 60 hour week, and then on Friday evening flew home for the weekend in order to prepare her family for the upcoming week when she would be gone again back to her job“ (Anderson und Spruill 1993:144).

72 Die sich daraus ergebenden Konstellationen werden mit den Begriffen „tied mover“ und „tied stayer“ beschrieben (Mincer 1978).

und Petzold (2013) können die Begriffe wie folgt definiert werden. Als Shuttle werden Personen bezeichnet, die an einem Haupt- und einem Nebenwohnsitz wohnen, wobei diese mindestens 100 km entfernt sein sollen. Die Lebensform des Shuttles wird als beruflich induziert beschrieben, entsprechend soll der Neben- oder Zweitwohnsitz beruflich motiviert sein. Zudem sollen beide Partner berufstätig sein. Eine Person lebt in einer LAT-Beziehung, wenn beide Partner in getrennten Haushalten leben, die Haushalte aber weniger als 100 km voneinander entfernt liegen.

Es können drei Motive bzw. Ursachen für Fernbeziehungen unterschieden werden (Asendorpf 2008a).⁷³ Frühe Phasen einer Partnerschaft gehen häufig mit einer Fernbeziehung einher. Fernbeziehungen enden mit dem Zusammenziehen der Partner oder einer Trennung. Es handelt sich entsprechend um eine überwiegend lebenszyklusabhängige Lebensform, deren Anteil mit zunehmendem Alter abnimmt.⁷⁴ Als zweites Motiv werden die bereits dargestellten Erfordernisse ausbildungs- oder berufsbedingter Mobilität genannt. Schließlich können Fernbeziehungen als eigenständige Lebensform angesehen werden, die bewusst auf Basis eines Beziehungsideals gewählt wird, das Freiräume in der individuellen Lebensgestaltung betont. Vor allem in älteren Alterskohorten (ab ca. 40 Jahren bzw. dem Ende der weiblichen Reproduktionsphase) sind Fernbeziehungen zu einem größeren Anteil eigenständige Lebensformen ohne nachfolgendes Zusammenwohnen (Asendorpf 2008a). In einer vom Familienministerium geförderten Studie (Schneider et al. 2002) gaben 58 % der Befragten rein berufliche Gründe für die Fernbeziehung an. Bei 13 % der Befragten waren berufliche Gründe ausschlaggebend für die Fernbeziehung, diese wurde dann aber selbstgewählt weitergeführt. 29 % der Befragten wählten diese Lebensform aufgrund individueller Präferenz und unabhängig von beruflichen Zwängen. Hier wird deutlich, dass nicht allein berufsbezogene Mobilität zu distanzintensiven Lebensformen führen kann, sondern dass es tatsächlich davon unabhängige Gründe für diese Form des Zusammenlebens gibt. Gründe, die jedoch in das in Kap. 2.2 entworfene Schema von Prozessen der zweiten Moderne passen. Am Beispiel multilokaler Haushalte lässt sich das Nebeneinander traditionaler und postmoderner Leitbilder illustrieren und es zeigt sich, dass neue soziale Praktiken als Reaktion auf Entgrenzungsprozesse entstehen.

73 Lois (2012) schlägt auf Basis einer Clusteranalyse eine Typologie mit sechs Formen des Living apart together vor. Dabei unterteilt sie die hier genannten Formen zusätzlich nach Verbindlichkeit und Dauer der Beziehung.

74 Ein wichtiger Faktor ist zudem die Anwesenheit von Kindern im Haushalt. Reuschke stellt fest, dass Fernbeziehungen in Familien mit kleinen Kindern unter sechs Jahren sehr negativ bewertet werden. Fernbeziehungen werden deshalb v. a. in frühen biographischen Phasen praktiziert (Reuschke 2010:277).

Auf Basis des SOEP weist Asendorpf (2008a) nach, dass der Anteil von Fernbeziehungen seit Anfang der 1990er-Jahre zugenommen hat.⁷⁵ Paare in Fernbeziehungen wohnen zum überwiegenden Teil in Großstädten, wobei Innenstadt- gegenüber Stadtrandlagen bevorzugt werden (Sturm und Meyer 2009) und überwiegend zur Miete gewohnt wird (Reuschke 2010). Dabei spielt auch die Fernverkehrsanbindung eine Rolle. Frauen bewerten den Zugang zu Fernverkehrsbahnhöfen höher, Männer sehen hingegen einen Autobahnanschluss als bedeutsamer an (Reuschke 2010). Für Fernbeziehungen sind eher kurze Episoden zu erwarten. LAT ist dabei in allen Altersgruppen instabiler als Kohabitation und Ehe (Asendorpf 2008b). Die Dauer der Partnerschaft scheint jedoch nicht zuletzt vom Beziehungsideal der Partner abzuhängen (Lois und Lois 2012). Das Shutteln ist ebenfalls meist keine dauerhafte Lebensform und wird laut Reuschke (2010) überwiegend von jungen Paaren und Familienvätern praktiziert. Dies lasse auf persistente traditionelle Rollenbilder schließen. Mit zunehmender Dauer multilokaler Haushaltsorganisation steigen auch die Bewertungen dieser Lebensform. Reuschke (ebd.) merkt jedoch an, dass dies als Dissonanzreduktion zwischen vielleicht gewünschter Situation und tatsächlicher Situation gedeutet werden kann. Einen Einfluss der zeitlichen Befristung von Arbeitsverträgen auf die Wahrscheinlichkeit des Shuttelns lässt sich laut Reuschke (ebd.) nicht feststellen, wohl aber die Bedeutung hoher Flexibilität der Arbeitszeiten.

Familie in entgrenzten Arbeitswelten

Familienforschung und -soziologie widmen sich allgemein der Fragestellung, wie Familie in Zeiten gesellschaftlichen Wandels definiert wird (Peuckert 2008). Multilokale Familien gelten dabei als eine Konstellation, die mögliche Konfliktfelder aufgrund des erhöhten Problemdrucks besonders scharf konturiert. Wenn Unabhängigkeit und Flexibilität als höchstes Gut angesehen werden, wie passen dann Partner und Kinder zu diesem Lebensstil? Gilt auch auf Partnerschaftsebene das Ideal der Flexibilität, das sich in „Karriereabschnittsgefährten“ widerspiegelt? Ist die Vereinbarkeit von beruflichen Mobilitätsanforderungen und privater Lebensführung noch gegeben? Welche Strategien etablieren sich und welche familienpolitischen Maßnahmen können ergriffen werden, um diese Vereinbarkeit herzustellen? Diese und weitere Fragestellungen werden

75 Auch diese neuen Lebensformen sind schlecht durch die (amtliche) Statistik erfasst. Die geplante Integration entsprechender Fragen im Mikrozensus ab 2005 wurde nicht umgesetzt (Lengerer und Klein 2007:41). Allerdings sind vom 2008 gestarteten Beziehungs- und Familienpanel „Pairfam“ in den nächsten Jahren neue Einblicke zu erwarten (Huinink 2012).

insbesondere im Lebensalltag multilokaler Familien relevant (Jurczyk et al. 2009). Dabei lässt sich die Ambivalenz politischer Forderungen hinsichtlich Mobilität besonders gut illustrieren. Einerseits soll berufliche Mobilität gefördert werden, andererseits gerät dadurch das traditionelle Familienbild in Bedrängnis. Es entstehen neue Herausforderungen im Bereich der Vereinbarkeit von Arbeit und Familie, die auch Arbeitgeber und Politik in die Pflicht setzen, neue Problemlösungsstrategien zu entwickeln.

2.4.4 Ostentative Mobilität

In den bisher zitierten Studien wurde weit überwiegend die Bedeutung von Mobilitätsimperativen betont. Insbesondere in der Arbeitswelt wird Erfolg und Ansehen häufig durch ein hohes Maß an Flexibilität und Mobilität erreicht. Dieses hohe Maß an Mobilität dient in gewissem Sinn der „Inszenierung von Individualität und Darstellung des subjektiven Arbeitsvermögens“ (Kesselring und Vogl 2010:36).⁷⁶ Hohe Mobilität kann jedoch nicht allein auf Anforderungen und Normen der Arbeitswelt zurückgeführt werden. Vielmehr erscheinen postmoderne Gesellschaften vollständig vom „Mobilitätshype“ (Voß 2010) durchdrungen. Mobilität ist oft beklagter Teil des Problems, aber auch wenig reflektierter Teil der Lösung. Insbesondere aus der Perspektive der Nachhaltigkeit entstehen dabei paradoxe Situationen, wenn bspw. der in Deutschland arbeitende Manager „Entschleunigung“ beim Wandern in Nepal sucht oder Yoga-Kurse in Indien von den Mobilitätsanforderungen des Alltags entlasten sollen. Mobilität ist Mittel der Distinktion und zwar nicht nur für diejenigen, die den individuellen Erfolg in der Arbeitswelt fast beiläufig dadurch belegen, dass sie in Paris, London, New York oder anderen „symbolträchtigen“ Orten auf einer bedeutenden Konferenz, in der neuen Außenstelle der Firma oder im Rahmen eines wichtigen Projektes tätig sind. Nahezu jedes Mitglied postmoderner Gesellschaften bedient sich dieser Symbolkraft von Mobilität. Selbst diejenigen, die Mobilitätsimperative der Arbeitswelt und gleich das gesamte dahinterstehende Wirtschaftssystem grundlegend ablehnen, wollen dies nicht nur in der Heimatstadt, sondern auch vor Ort in Genua, Göteborg und Quebec zeigen.

Symbolische Funktion hoher Mobilität am Bsp. Tourismus

Die symbolische Funktion hoher Mobilität und die damit verbundene „kulturelle Überhöhung von allem, was mit Mobilität zu tun hat“ (Voß 2010:95) soll hier

76 Burrell betrachtet polnische Gastarbeiter in Großbritannien und zeigt dabei, wie durch die Möglichkeit kostengünstiger Reisen zwischen Polen und Großbritannien ein hypermobiles Regime der Arbeitsmigration entsteht. Dabei wird unter anderem deutlich, dass die Reisen nach England eine wichtige symbolische Funktion haben. „It is all about creating the image of success“ (Burrell 2011:1027) stellt eine der Befragten fest.

als *ostentative Mobilität* bezeichnet werden.⁷⁷ Insbesondere im Tourismusbereich wird diese Form hoher Mobilität häufiger beschrieben. Reisen ist Zeichen und Ausdruck allgemein akzeptierter und wertgeschätzter Persönlichkeitsmerkmale und Fähigkeiten. Lernbereitschaft, Anpassungsfähigkeit, flexibles Orientieren und Kreativität werden durch Reisen unter Beweis gestellt (Binder 2005).

Fernreisen sind zu einem wichtigen und selbstverständlichen Teil der Biografien junger Menschen geworden (Frändberg 2010). Betont wird dabei der Freiheitsaspekt des Unterwegsseins, der insbesondere am Beispiel des Rucksacktourismus⁷⁸ vielfach beschrieben wurde (Richards und Wilson 2004, O'Reilly 2006, O'Regan 2008). Ein „gap year“, in dem die Welt als „Backpacker“ erlebt wird, ist eine Art Initiationsritus und wird von wohlhabenden und Mittelklasse-Jugendlichen als spielerische Aneignung sozialen und kulturellen Kapitals erlebt (Simpson 2005, Frändberg 2009). Dabei schwingt immer ein gewisser Pragmatismus mit, wird doch die Auszeit auch als Bildungsreise „verkauft“ (Lyons et al. 2012). Letztlich verweist diese temporäre Form eines distanzintensiven Lebens damit auch auf erweiterte Möglichkeitsräume und Anforderungen der zweiten Moderne. Im temporären Driften durch die Welt wird versucht, die Widersprüche und Komplexität postmoderner Lebenswelten zu erfahren und sich gleichzeitig für die Bewältigung der Anforderungen der zweiten Moderne zu qualifizieren (Binder 2005).

Zahlreiche Studien zeigten, dass die Diskrepanz zwischen umweltbezogenen Einstellungen und dem Verhalten in keinem anderen Bereich des Verkehrsgeschehens größer ist als im Tourismusbereich (Gössling et al. 2012, Barr et al. 2010, Barr und Prillwitz 2012, Becken 2007, Higham und Cohen 2011, Hares et al. 2010, Scheiner und Steinberg 2002). Die „Demokratisierung“ des Luftverkehrs trägt dazu in besonderem Maße bei.⁷⁸ Für viele ist Fliegen zum normalen Bestandteil von Urlaubs- und auch Alltagsroutinen geworden. Aus dem Wunsch nach Reisen in ferne Länder wurde eine Konsumententscheidung, eine Norm oder sogar ein gefordertes Recht für alle. Flugreisen sind – insbesondere in bestimmten Milieus – nicht mehr länger etwas besonderes oder exotisches: „Flying now forms an integral part of celebrating a birthday, anniversary or retirement, taking a city break, relaxing and getting away from it all, visiting friends and family, or pursuing a special interest such as golfing or climbing“ (Randles und

77 Die unintendierten Folgen dieser Symbolik erkennt Elliot wiederum als Charakteristikum der Postmoderne: „it is a feature of postmodernity that the consumption of symbolic meaning which has become central to our construction of the social world may in fact be dangerous to our social health“ (Elliott 1994:174).

78 Shaw und Thomas (2006) vergleichen die Zunahme der Flugreisen mit der Zunahme des Pkw-Besitzes seit den 1950er Jahren. Ähnlich der damals stattgefundenen „Demokratisierung“ des Pkw-Besitzes komme es heute zu einer „Demokratisierung“ der Flugreisen.

Mander 2009:245). Gleichzeitig sind Reisen aber nach wie vor ein bewährtes Distinktionsmittel. Allerdings nimmt die Zahl exklusiver Orte ab, da fast alle Destinationen für den Massenmarkt bedient werden. Dies führt dazu, dass die Häufigkeit des Reisens zunimmt (Martínez-García und Raya 2008) und sich Normen und Standards hinsichtlich des Reisens und der Ziele ändern.⁷⁹ Bezeichnungen wie „speed breaks“, „long-haul mini-breaks“ (Flugreisen an Orte, die mindestens sieben Stunden entfernt sind, mit Aufenthaltsdauern von unter sieben Tagen) und „trophy tourism“ werden verwendet, um entsprechende Formen des Reisens zu beschreiben (Gössling et al. 2009a, Cohen et al. 2011). Kennzeichnend ist dabei, dass eine kurze Anwesenheit an Orten ausreicht, um auf einer mentalen Liste symbolträchtige Orte mit einem Häkchen versehen zu können. Eine echte Kenntnis oder Auseinandersetzung mit diesen Orten wird dabei als weniger erstrebenswert betrachtet (Urry 2011).⁸⁰ Schließlich zeigt sich gerade im Luftverkehr eine starke Polarisierung zwischen einer mobilen Minderheit und einer immobilen Mehrheit (Budd und Hubbard 2010). „Aviation is an activity in which comparably few people participate“ (Gössling et al. 2009a:131), diese Feststellung gilt in Bezug auf einzelne Nationen, aber insbesondere im globalen Maßstab.

2.5 Distanzintensive Lebensformen - Definitionen im Überblick

Betrachtet man die in den vorangehenden Abschnitten genannten Entwicklungen, so verwundert es nicht, dass einige Forscher sich zur Einsicht gedrängt fühlen, dass „... dem Projekt ‚Verkehrswende‘ derzeit so ziemlich alle aktuellen gesellschaftlichen und ökonomischen Megatrends entgegenstehen“ (Bamberg 2001:5). Die Beschreibungen bestimmender Prozesse in Gegenwartsgesellschaften verleiten zur Feststellung, dass momentan ein quantitatives Mobilitätsverständnis dominiert. Vermeintlich gilt die einfache Formel ‚schnell + weit = mobil‘. Demnach ist derjenige besonders mobil, der möglichst schnell, möglichst große Distanzen zurücklegt.⁸¹ Ähnliches gilt für soziale Beweglichkeit.

79 Randles und Mander (2009) illustrieren dies anhand des Angebots einer britischen Reiseagentur, die zur Weihnachtszeit eine Tagesreise nach Lappland offeriert. Hierin zeige sich eine veränderte Definition dessen, was ein gelungenes „Familienweihnachten“ ausmacht. Weitere Beispiele die genannt werden sind: Hochzeiten (Junggesellenabschied in Mailand oder Barcelona und nicht der Heimatstadt), sportliche Aktivitäten (Kurztrips zum Golfen oder Klettern an exotische Orte - „Fly to climb!“) und Gruppenreisen (der regelmäßige Kneipenbesuch mit Freunden wird durch nicht mehr ganz so regelmäßige Städtereisen ersetzt) (ebd.).

80 Auf die Spitze getrieben wird dies im „Klub der Extremreisenden“ (<http://mosttraveledpeople.com/>).

81 Cresswell zeigt, dass diese Auffassung sich erst in der Moderne entwickelte. Lange Zeit war räumliche Mobilität eher ein Sonderfall und wurde teilweise als abweichendes Verhalten sanktioniert (Cresswell 2008).

Mobilität ist bestimmende Norm und bestimmender Wert in (post)modernen Gesellschaften (Cresswell 2006).⁸²

Abb. 2-2 fasst die Erkenntnisse aus Kap. 2 zusammen. Multiple Entgrenzungsprozesse und sich anschließende strukturelle Neueinbettungen wurden als Ursachen für die Entstehung distanzintensiver Lebensformen in der zweiten Moderne beschrieben. Dabei wurden technologische und infrastrukturelle Entwicklungen sowie soziale Prozesse und Veränderungen des Arbeitsmarktes als bestimmende Faktoren identifiziert. Der Nachweis der Existenz distanzintensiver Lebensformen wurde auf unterschiedlichen Ebenen und anhand unterschiedlicher Strategien und gesellschaftlicher Symptome beschrieben. Anhand des Begriffs Hypermobilität wurde gezeigt, dass einige Autoren davon ausgehen, dass zunehmende Mobilität eine Kernkategorie postmoderner Gesellschaften ist und diese Zunahme der Mobilität durchaus als Bedrohung aufgefasst werden kann. Es wurden Entwicklungen im Fernverkehr betrachtet, die darauf hindeuten, dass eine kleine Gruppe von Personen die sich ergebenden Möglichkeitsräume besonders stark in Anspruch nehmen und deshalb als Hochmobile bezeichnet werden können. Ferner wurden distanzintensive Formen berufsbezogener Mobilität und Auswirkungen auf das Zusammenleben in Partnerschaften und Familien betrachtet. Es wurde gezeigt, dass viele Studien eine Korrelation zwischen hoher Mobilität und soziodemographischen sowie raumstrukturellen Merkmalen feststellen. Vor allem hohes Einkommen, hoher Bildungsgrad und das Leben in Agglomerationen werden dabei genannt. Schließlich wurde darauf hingewiesen, dass Mobilität und Verkehr eine für das individuelle Handeln sehr einflussreiche, symbolische Dimension besitzen. Hohe Mobilität kann also auch als eine Art Statussymbol im Sinne „demonstrativen Konsums“ (Veblen 1953) angesehen werden.

82 Auch etymologisch findet sich die Verbindung von *Fortschritt* und räumlicher Mobilität. Anerkennung wird mit Mobilitätsmetaphern ausgedrückt: jemand ist „bewandert“, „erfahren“, hat „Routine“ (zurückzuführen auf Route), man „erweitert seinen Horizont“, man ist „sattelfest“, man ist „gut beschlagen“.

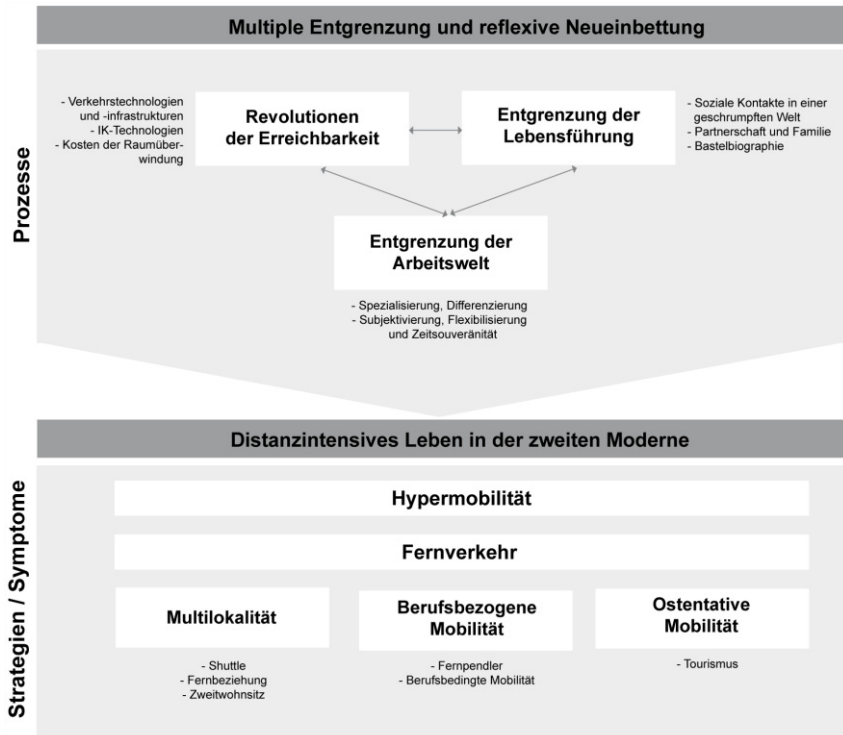


Abb. 2-2 Distanzintensives Leben in der zweiten Moderne - Prozesse und Symptome
(Quelle: eigene Darstellung)

Neben diesen gesellschaftlichen Ursachen und Symptomen distanzintensiven Lebens in der zweiten Moderne, wurden in den vorgestellten Studien auch Aussagen zu Charakteristika hochmobiler Personen zusammengestellt. Trotz des unterschiedlichen disziplinären Hintergrunds der vorgestellten Studien gleichen sich die genannten soziodemographischen, haushalts- und arbeitsmarktbezogenen Merkmale. Zusätzlich wurden Einstellungen als zentrale Charakteristika distanzintensiver Lebensformen benannt. Ein Überblick der genannten Merkmale und Hypothesen zur jeweiligen Richtung des Einflusses zeigt Tab. 2-3. Die Inhalte der Tabelle wurden in den vorangehenden Abschnitten ausführlich diskutiert und auf Basis zahlreicher Quellen hergeleitet, auf eine erneute Diskussion der einzelnen Punkte wird deshalb an dieser Stelle verzichtet. Die Hypothesen werden in Kap. 8.3 noch einmal aufgegriffen.

Tab. 2-3 Charakteristika distanzintensiver Lebensformen

Merkmal	Richtung des Einflusses
<i>Soziodemographie</i>	
Alter	-
Geschlecht (männlich)	+
Bildung	+
Einkommen	+
Lebenszyklus (Phasen vor der Familiengründung)	+
<i>Haushaltsbezogene Merkmale</i>	
Single	+
Dauer einer Partnerschaft	-
Anzahl der Kinder	-
<i>Arbeitsmarktbezogene Merkmale</i>	
(Zeitliche) Flexibilität	+
Berufliche Stellung	+
Anzahl der Arbeitsorte	+
Grad der Erwerbstätigkeit (Vollzeit)	+
Branche (Wissensintensiv)	+
<i>Einstellungen</i>	
Mobilitätsaffin (Statussymbol Mobilität)	+
Partnerschaftsideal Unabhängigkeit	+
<i>Weitere Merkmale</i>	
Raumtyp des Wohnortes (Agglomeration)	+
Multilokalität	+
Wohneigentum	+
Anzahl der Wohnorte	-
Räumlich dispers verteiltes soziales Netzwerk	+
Verkehrsmittelnutzung (Pkw)	+

Das genannte Merkmal und die Wahrscheinlichkeit eines hochmobilen Lebens entwickeln sich kongruent. Lesebeispiel: Mit zunehmendem Alter sinkt die Wahrscheinlichkeit eines distanzintensiven Lebens.

Es finden sich zahlreiche Beispiele für Versuche, distanzintensives Leben begrifflich zu fassen (vgl. Tab. 2-4). Meist werden Aspekte der Raumüberwindung dabei nur am Rande betrachtet. Zwar werden Phänomene distanzintensiven Lebens auf vielfältige Weise beschrieben und auf unterschiedliche Ursachen fokussiert, grundlegenden Fragen nach der Quantifizierung dieser Phänomene wird jedoch nur in den seltensten Fällen nachgegangen. Meist ist nicht einmal ein konkretes Kriterium zur Abgrenzung der Gruppe hochmobiler Personen genannt. Im Folgenden wird ein Überblick der verwendeten Terminologien erstellt. Grundsätzlich können zwei Herangehensweisen unterschieden werden. Zum einen wird distanzintensives Leben auf gesellschaftlicher Ebene beschrieben, zum anderen, auf der für diese Arbeit relevanteren, individuellen Ebene. Des Weiteren existieren Zwischenformen, die sowohl gesellschaftliche als auch individuelle Aspekte berücksichtigen.

Distanzintensives Leben als Gesellschaftsdiagnose

Begriffe, die distanzintensives Leben als ein Phänomen auf gesellschaftlicher Ebene beschreiben, stellen ein allgemeines Anwachsen der Verkehrsleistung in Industrieländern fest und analysieren Ursachen und Folgen dieser gestiegenen Verkehrsleistungen. Spezifische Charakteristika einzelner Subjekte werden dabei nicht oder nur am Rande betrachtet. Kutter (1991) sieht die Massenmotorisierung als wichtigste Ursache für die Entstehung *verkehrsaufwändiger Lebensweisen*. Ähnlich argumentieren Holzapfel und Bode (1997). Sie formulieren die These, dass die Massenmotorisierung zu raumstrukturellen Entwicklungen führte, die eine Förderung *entfernungsintensiver Lebensstile* zur Folge hatte. Die Vernachlässigung gut ausgestatteter, funktionsfähiger, innenstadtnaher Wohn- und Mischgebiete zugunsten schlecht ausgestatteter Randlagen führte demnach zu einem Anstieg der Verkehrsleistungen. Mittlerweile werden in Analysen von Phänomen distanzintensiven Lebens ganz andere Dimensionen in den Fokus gerückt. *Cosmopolitans, globals* und *transnationals* (Albrow 1997, Bauman 1998) zeichnen sich vor allem durch häufige Flugreisen und die Nutzung anderer Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen aus. Die daraus entstehenden Mobilitätsmuster sollten laut Urry (2009) als *binge mobility* bezeichnet werden. Mobilität kann demnach krankhafte Züge annehmen. Dies gilt bezogen auf die individuelle Ebene, wird von Urry aber insbesondere auf gesellschaftlicher Ebene diskutiert.

Arbeiten, die den Begriff *hypermobility* verwenden, fokussieren meist ebenfalls auf negative gesellschaftliche Folgen hoher Mobilität. Vor allem soziale Verwerfungen werden dabei thematisiert (Adams 1999, Adams 2005). Beispielsweise verwendet Lowe (1994) den Begriff *hypermobility* in einer Analyse von Exklusionsprozessen, die im Zuge des Baus neuer HSR-Infrastrukturen ent-

stehen. Er vermutet, dass diese Infrastrukturen unmittelbare Vorteile nur für wenige, privilegierte Menschen bieten. Sager (2008) folgt in weiten Teilen der Argumentation von Adams und gibt zu bedenken, dass hypermobility ein großes Problem für die Verkehrsplanung darstellt. Zunehmende Freiheitsgrade im Verkehrsbereich würden dazu führen, dass die Rationalitätsannahmen der Verkehrsmodelle in zunehmend geringerem Maße die Realität abbilden und somit Fehlplanungen vorprogrammiert seien. Sager nennt ebenfalls keine konkreten Definitionen von hypermobility gibt aber zu bedenken, dass die Verkehrsplanung in einer „frictionless and fully informed ‘flying carpet society‘“ (Sager 2008:38) vor enorme Probleme gestellt sein wird.⁸³

Distanzintensives Leben als Gesellschaftsdiagnose und individuelles Phänomen

Weitere Terminologien berücksichtigen die gesellschaftliche Ebene, nehmen aber gleichzeitig stärkeren Bezug auf individuelle Charakteristika hochmobiler Menschen. Es wird auf die Bildung einer neuen, globalen Elite verwiesen, deren Leben sich in weltumspannenden Aktionsräumen abspielt und deren Mitglieder neuartige Strategien entwickeln, um dieses distanzintensive Leben bewältigen zu können. Diese Mitglieder einer politischen und wirtschaftlichen Elite bzw. einer *transnationalen Klasse* (Hartmann 2009) nutzen den Wohnsitz häufig nur zur kurzen Regeneration und Vorbereitung auf die nächste (Geschäfts)reise. Die Geographien dieser kinetischen Elite scheinen entkoppelt von den Lebenswelten anderer Gesellschaftsmitglieder (Beaverstock et al. 2004). Es wird festgestellt, dass diese *globals* (Elliot und Urry 2010), *fast subjects* (Budd und Hubbard 2010)⁸⁴, *modern nomads* (D'Andrea 2006) oder Mitglieder einer *kinetic elite* (Clarke 2010) auf Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen angewiesen sind und diese entsprechend häufig nutzen. Genaue Abgrenzungskriterien, Angaben zur Größe dieser Populationen und deren Mobilitätsmuster fehlen jedoch weitestgehend.

Distanzintensives Leben ist jedoch kein exklusives Phänomen globaler Eliten. Die sozialen und kulturellen Dimensionen einer Demokratisierung der Flugreisen zeigen sich vielmehr in ganz unterschiedlichen gesellschaftlichen

83 Dies impliziert im Grunde auch, dass ein Anstieg von Verkehrsleistungen zukünftig nicht mehr parallel zum Ausbau bzw. der Beschleunigung von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln einhergehen wird, sondern sich mittlerweile gesellschaftliche Strukturen gebildet haben, die unabhängig von der Infrastruktur zum Anstieg der Verkehrsleistungen führen. Problem der Verkehrsplanung ist es, diese selektive Mehrnutzung der Infrastrukturen durch relativ kleine Gruppen in Verkehrsmodellen abzubilden und somit korrekte Prognosen zur Verkehrsnachfrage zu liefern.

84 Budd und Hubbard (Budd und Hubbard 2010) prägen in ihrer Betrachtung hochmobiler Geschäftsreisender zudem die Begriffe „bizjet set“ und „aeromobile elite“.

Schichten (Shaw und Thomas 2006). Es bilden sich *hypermobile Regime* ostentativer oder berufsbezogener Mobilität (Burrell 2011). Arbeitsmigranten oder Backpacker (O'Regan 2008) können hier als Beispiele genannt werden. In kulturwissenschaftlichen Arbeiten werden die entstehenden Strukturen tiefergehend analysiert. D'Andrea (2006) entwickelte bspw. ein Konzept des *neo nomadism* in dem kulturstiftende und identitätsprägende Aspekte eines hypermobilen Lebens beschrieben werden. Dabei wird sowohl die gesellschaftliche als auch die individuelle Ebene betrachtet, wobei dem Aspekt der Maximierung individueller Autonomie eine bedeutende Rolle zugeschrieben wird. Neben diesem ethnographischen Ansatz, neuartige Aspekte eines distanzintensiven Lebens zu beschreiben, existieren weitere Arbeiten in denen der Begriff *moderne Nomaden* verwendet wird. Meist werden dieser Gruppe Personen zugeordnet, die scheinbar heimatlos von Ort zu Ort driften (Nadler 2013). Aber auch Personen, die sich regelmäßig oder temporär im Rahmen berufsbezogener Aufgaben im Ausland aufhalten, werden zuweilen als moderne Nomaden bezeichnet. Häufiger und geläufiger ist dabei jedoch der Begriff der *Expatriats* (Beaverstock 2002). Angaben zu konkreten Abgrenzungen dieser Begriffe werden meist nicht genannt oder ad hoc vorgenommen.

Distanzintensives Leben als individuelles Phänomen

Eine dritte Kategorie von Terminologien bezeichnet Phänomene distanzintensiven Lebens auf individueller Ebene. Die bereits erläuterten Begriffe *Fernpendler* und *Hochmobile* (vgl. Kap. 2.3) sind dieser Kategorie zuzuordnen. Der Begriff des *supercommuter* fügt der Betrachtung von Fernpendlern eine neue Facette hinzu. Bereits in den 1990er-Jahren verwendete Lee (1996) diesen Begriff als Bezeichnung für Pendler, die berufsbedingt sehr große Distanzen mit dem Pkw zurücklegen. Eine konkrete Definition bleibt Lee schuldig und bemerkt eher beiläufig es handle sich um „a person who essentially lives (part-time) in his or her car“ (Lee 1996:30). Es wird laut Lee deutlich, dass supercommuter versuchen, die Komplexität ihres Alltags durch genaue Tagesplanung und ausgeprägte Routinen zu reduzieren. Mittlerweile wird von supercommutern ganz neuer Art berichtet. Auf Basis des US-amerikanischen Zensus wurde gezeigt, dass in einigen Metropolregionen der USA eine jeweils mindestens vier- bis fünfstellige Zahl von Arbeitnehmern im Wochenrhythmus Flugreisen unternehmen, um zur Arbeit zu pendeln (Moss und Qing 2012). Ermöglicht werde dieses Pendlerverhalten nicht nur durch entsprechende Flugverbindungen, sondern auch durch schnelle Internetverbindungen und Videokonferenzen, die ein Zusammenarbeiten während räumlicher Abwesenheiten erst durchführbar machen. Insbesondere hochbezahlte Arbeitnehmer sähen in diesem Pendlerverhalten sogar einen großen Vorteil, denn sie verdienen hohe Gehälter der

Agglomerationen, können aber von geringen Lebenshaltungskosten in ihrer Wohnregion profitieren.

Gössling et al. (Gössling et al. 2009a, Gössling et al. 2009b) verwenden die Begriffe *hypermobile traveller* und *hypermobile hypermobiles* im Bereich der Tourismusforschung. Sie kennzeichnen damit Personen, die häufig (Flug-)Reisen über große Distanzen zurücklegen. Die Hypermobilen werden charakterisiert als 20 bis 50 Jahre alt, mit hohem Bildungsgrad und hohem Einkommen sowie geringem Umweltbewusstsein (Gössling et al. 2009b).⁸⁵ Die Abgrenzung erfolgt auf Basis von Erhebungen zur Anzahl von Flugreisen pro Person. Als *hypermobile traveller* gelten demnach Personen, die mindestens 30 Flugreisen pro Jahr (Hin- und Rückflug als eine Reise) zurücklegen, der Gruppe der *hypermobile hypermobiles* gehören Personen mit mindestens 50 Flugreisen pro Jahr an. Diesen Personengruppen widmen sich auch Cohen et al. (2011). Sie führen Beweise dafür an, dass häufiges Fliegen, sog. *binge flying*, unterschiedliche Merkmale einer Sucht aufweist. Problematisch und von den Vielfliegern selbst oft nicht erkannt, seien dabei insbesondere die negativen Umweltfolgen. Andere Autoren lehnen die Verwendung von Krankheitsmetaphern hingegen ab und betrachten *frequent flying* als durch vielfältige soziale Situationen erforderlichen und mittlerweile normalen Bestandteil des Alltags vieler Menschen (Randles und Mander 2009).⁸⁶

Prinzipiell ist davon auszugehen, dass Verkehrsleistungen in jeder Population eine mehr oder weniger schiefe Verteilung aufweisen. Dies gilt auf globalem, nationalen und regionalen Maßstab, aber auch hinsichtlich unterschiedlicher Zielgruppen.⁸⁷ Scheiner stellt bspw. in einer Betrachtung der Freizeitmobilität älterer Menschen fest, dass „eine kleine Zahl der Befragten den Mittelwert des Verkehrsaufwandes in der Freizeit stark in die Höhe treibt“ (Scheiner 2006b). Dabei verursachen ca. 10 % der Befragten 50 % der Verkehrsleistung. Diese Personen bezeichnet Scheiner als *Weitfahrer* (Scheiner 2006b). Die hochmobilen Senioren werden von Scheiner als relativ jung, gesund, mit hohem Sozialsta-

85 Im Hinblick auf Emissionen stellen Gössling und Kollegen fest: „emissions ... are primarily caused by a small share of highly mobile and hypermobile travellers“ (Gössling et al. 2009a:146).

86 Randles und Mander (2009) verweisen als Vergleich auf geänderte Hygienestandards, die zu einem Anstieg des Energieverbrauchs führten. Es kann bspw. eine Entwicklung des Standards vom wöchentlichen Bad zum (mehrmaligen) täglichen Duschen beobachtet werden. Ähnlich verschoben sich Standards im Mobilitätsbereich. Ein pauschales Ablehnen dieser Handlungen wird als wenig hilfreich angesehen, vielmehr müssten die vielfältigen und komplexen Normen, gesellschaftliche Konventionen und Standards hinter diesen Handlungen betrachtet werden.

87 Peeters und Kollegen (2006) weisen darauf hin, dass aus globaler Perspektive alle Flugreisenden als hochmobil bezeichnet werden können, denn es sei davon auszugehen, dass von den fast sieben Milliarden Menschen weltweit nur ca. 2-3% internationale Flugreisen unternehmen.

tus und Pkw beschrieben. Die Ungleichverteilung der Verkehrsleistungen schlägt sich nicht in den Wegezeiten nieder. Diese sind ausgeglichener verteilt als die zurückgelegten Distanzen. Damit wird die These konstanter Reisezeitbudgets bestätigt und gezeigt, dass die Weitfahrer den Distanzvorteil durch die Nutzung schneller Verkehrsmittel erzielen.

Reuschke (2010:230) stellt fest, dass *Hypermobilität* in Deutschland ein Randphänomen darstellt. In einem repräsentativen Sample ordnete sie weniger als 0,1 % der Befragten (n = 11) dieser Gruppe zu. Auf Basis dieser sehr eingeschränkten Zahl von Personen schlussfolgert Reuschke, dass Hypermobilität vor allem von Akademikern bzw. hoch qualifizierten Personen praktiziert wird. Hypermobilität geht laut Reuschke „mit einer hohen beruflichen Mobilität und raum-zeitlichen Flexibilität“ (ebd. 232) einher. Lück und Ruppenthal (2010) unterscheiden in einer Studie zur berufsbezogenen Mobilität zwischen Fernpendlern, Übernachtern, Umzüglern und Personen, die in Fernbeziehungen leben. Befragte, die mindestens zwei dieser Kategorien angehören, werden als *Multi-mobile* bezeichnet. Eine weitere Möglichkeit der Kategorisierung erarbeiteten Hunecke et al. (2008). Auf Basis von Daten zur Häufigkeit von Aktivitäten, der Anzahl von Wegen und Angaben zu zurückgelegten Distanzen wurden Personen identifiziert, die *hochaktiv* sind und *fernraumorientiert* leben. Schließlich sind hochmobile Personen eine wertvolle Kundengruppe für Verkehrsunternehmen, deren Geschäftsbereich den Fernverkehr umfasst. Entsprechende Studien werden jedoch nur selten veröffentlicht. Böhrs (2004) entwickelte einen „customer-lifetime-value“-Ansatz, in dem ein Lebenszyklus hochmobiler Kunden(gruppen) abgebildet werden kann. Ausgangspunkt ist dabei die Feststellung, dass das Alter ein wichtiges Kriterium zur Abgrenzung von Hochmobilen im Fernverkehr der Bahn ist.

Neben den in Tab. 2-4 genannten Begriffen zur Beschreibung distanzintensiver Lebensformen existieren weitere Phänomene, die hohe Mobilität erfordern. Dazu zählen die bereits genannte Multilokalität sowie unterschiedliche Partnerschaftsformen, wie Shuttles oder Fernbeziehungen. Diese Begriffe werden in Tab. 2-4 nicht genannt, da sie als Teilmenge distanzintensiver Lebensformen angesehen werden können und der Aspekt der Raumüberwindung bei diesen Begriffen keine, oder nur eine marginale Rolle spielt.

Tab. 2-4 Überblick zu Definitionen distanzintensiver Lebensformen

Begriff (Quelle)	Definition	Abgrenzungskriterium
<i>Distanzintensives Leben als Gesellschaftsdiagnose</i>		
Binge mobility <i>Urry (2009)</i>	Exzessive Mobilität als (unintendiertes) Produkt des kapitalistischen Wirtschaftssystems.	Keine Angabe
Entfernungsintensiver Lebensstil <i>Holzapfel & Bode (1997)</i>	Ansteigende Verkehrsleistungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr als Folge der Massenmotorisierung.	Zurückgelegte Distanzen (ohne Angabe eines konkreten Schwellenwertes)
hypermobility <i>Adams (1999), Lowe (1994), Khisty & Zeitler (2001), Khisty & Sriraj (1999), Sager (2008)</i>	Verweisen auf soziale Konsequenzen hoher Mobilität. Definiert wird <i>hypermobility</i> als „too much of a good thing.“ (Adams 1999:95) bzw. „maximization of physical movement“ (Khisty und Zeitler 2001:598)	Zurückgelegte Distanzen (ohne Angabe eines konkreten Schwellenwertes)
hyper-mobility <i>Shaw & Thomas (2006)</i> hypermobility regimes <i>Burrell (2011)</i>	Soziale und kulturelle Dimensionen einer „'democratisation' of air travel“ (Shaw und Thomas 2006). Dargestellt am Beispiel von hypermobilen Regimen der Arbeitsmigration (Burrell 2011).	Anzahl von Flugreisen (keine Angabe eines konkreten Schwellenwertes).
Verkehrsaufwändige Lebensweisen <i>Kutter (1991)</i>	Mit Lebensstilen in kapitalistischen Gesellschaften einhergehende Lebensweise.	Keine Angabe
<i>Distanzintensives Leben als Gesellschaftsdiagnose und individuelles Phänomen</i>		
Fast subjects <i>Budd & Hubbard (2010)</i>	Transnationale Konzernstrukturen und globalisierte Wertschöpfungsketten führen zur starken Zunahme der Anzahl international tätiger Beschäftigter. Diese „fast subjects“ leben im „space of flow“ (Castells 2010), der sich zwischen „global cities“ (Sassen 1991) aufspannt.	Keine Angabe

Fortsetzung auf der folgenden Seite

Tab. 2-4 Überblick zu Definitionen distanzintensiver Lebensformen (Fortsetzung)

Begriff (<i>Quelle</i>)	Definition	Abgrenzungskriterium
Globals <i>Elliot & Urry (2010)</i> (auch: transnationals, cosmopolitans)	Eine neue globale Elite. Mobilitätspioniere, die ein „fast-tracked global life“ führen und dazu bestimmter neuartiger Bewältigungsstrategien bedürfen.	Keine Angabe.
Kinetic elite <i>Clarke (2010),</i> <i>Cresswell (2006)</i>	Mit unterschiedlichen Konnotationen versehen. Verweist bspw. auf soziale Polarisierungen, die durch unterschiedliche Zugangsmöglichkeiten entstehen zu Infrastrukturen entstehen. Bezeichnet aber auch schlicht „business and political leaders who are highly mobile, regularly travelling the world“.	Intensität der Nutzung von Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen (ohne Angabe eines konkreten Schwellenwertes)
Modern nomads, neo nomads <i>D'Andrea (2006)</i>	Kulturstiftende und identitätsprägende Formen hypermobilen Lebens: „A heuristic construct for describing, measuring and interpreting basic subcategories of cultural hypermobility: Displacement, marginality, deterritorialization and metamorphosis.“ (D'Andrea 2006:107)	Keine Angabe
<i>Distanzintensives Leben als individuelles Phänomen</i>		
Binge flying <i>Cohen et al (2011)</i>	Exzessives Flugreisen (hauptsächlich bezogen auf touristische Ziele).	Anzahl der Flugreisen (ohne Angabe eines konkreten Schwellenwertes)
Fernpendler <i>(siehe Kap. 2.3.1)</i>	Personen, die regelmäßig besonders große Distanzen auf dem Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegen.	Eine Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort von mind. 50 km oder eine Stunde Fahrt (einfache Strecke).
Hochaktive/ Fernraumorientierte <i>Hunecke et al. (2008)</i>	Hochaktiv/fernraumorientiert sind Personen, die viele Wege zurücklegen und deren Wege überdurchschnittliche Distanzen aufweisen.	Gruppenbildung anhand der Größe des Aktionsraums, der Wegehäufigkeit und zurückgelegter Distanzen.

Fortsetzung auf der folgenden Seite

Tab. 2-4 Überblick zu Definitionen distanzintensiver Lebensformen (Fortsetzung)

Begriff (<i>Quelle</i>)	Definition	Abgrenzungskriterium
Hochmobile Zumkeller et al. (2005)	Oberste Zentil der Bevölkerung mit Fernverkehrsreisen.	Anzahl von Fernreisen (Wege mit mindestens 100 km Distanz). Personen mit mindestens 36 Reisen werden als hochmobil bezeichnet.
Hochmobile Bahnreisende Böhrs (2004)	Auf Basis von Kundendaten vorgenommene Umsatzanalyse von Kunden im Fernverkehr der Deutschen Bahn führt zur Segmentierung hochmobiler Kundengruppen.	Keine Angabe.
hypermobiler traveler Gössling et al. (2009a), hypermobiler hypermobiles Gössling et al. (Gössling et al. 2009)	Personen, die häufig (Flug-)Reisen über große Distanzen zurücklegen. Als <i>hypermobiler hypermobiles</i> werden diejenigen bezeichnet, die selbst im Vergleich zu hochmobilen Personen exzessiv unterwegs sind.	Anzahl von Reisen und zurückgelegte Distanzen als relationales Maß, das Hypermobile in Abgrenzung vom Durchschnitt definiert. (<i>hypermobiler traveller</i> ab ca. 30 Flugreisen (Hin- und Rückflug als eine Reise), <i>hypermobiler hypermobiles</i> ab ca. 50 Reisen pro Jahr)
Hypermobiler und Multimobilität Reuschke (Reuschke 2011:230)	Personen mit einer großräumigen, komplexen, mobilen Lebensweise.	Kombination von Fernbeziehung und multilokalem Leben über große Distanzen.
Multi-mobiler Lück & Ruppenthal (2010)	In einer Studie zur berufsbezogenen Mobilität wird nach Fernpendlern, Übernachtern, Umzüglern und Fernbeziehungen unterschieden. Personen, die Eigenschaften von mehr als einer dieser Kategorien haben sind multi-mobil.	Übernachter verbringen mehr als 60 Nächte außer Haus. Fernpendler benötigen mindestens eine Stunde für den Arbeitsweg. Umzügler sind innerhalb der letzten drei Jahre umgezogen. Personen in Fernbeziehungen haben mehrere Wohnsitze. Zwei dieser Eigenschaften müssen zutreffen.
Supercommuter Moss & Qing (2012)	Personen, die im Wochenrhythmus mit dem Flugzeug zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln.	Pendeln nur mittels Flugreisen möglich.
Weitfahrer Scheiner (2006b)	Personen mit dem höchsten Verkehrsaufwand (oberstes Dezil einer Population).	Die 10 % einer Population mit dem höchsten Verkehrsaufwand.

Definition des Begriffs distanzintensive Lebensformen in dieser Arbeit

Im Rahmen dieser Arbeit wird der Begriff *distanzintensive Lebensformen* verwendet. Der Begriff geht auf Hesse und Scheiner (2007) zurück, die ihn in Bezug auf Multilokalität anwenden, aber nicht weiter ausformulieren. Wird von Personen gesprochen, die distanzintensiv leben, so werden diese im Rahmen dieser Arbeit als *Hochmobile* bzw. *hochmobile Personen* bezeichnet.

Die vorangehende Darstellung unterschiedlicher Terminologien verdeutlicht, dass dem Phänomen sich ausweitender Aktionsräume und daraus resultierender distanzintensiver Lebensweisen in den letzten Jahren vermehrte Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Es wurde aber auch gezeigt, dass Definitionen meist keine Angaben zu konkreten Abgrenzungskriterien liefern. Werden konkrete Werte genannt, so stellen diese meist einen relationalen Bezug zu Durchschnittswerten von Gesamtpopulationen her. Die Werte beziehen sich dabei auf bestimmte Zeiträume. Meist werden Distanzen oder die Anzahl von Reisen in einem Zeitraum von einem Jahr betrachtet. Dieser Vorgehensweise wird auch hier gefolgt. Als *Hochmobile* werden Personen bezeichnet, die im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung innerhalb eines Jahres überproportional große Distanzen zurücklegten. Als Richtwert wird die doppelte durchschnittliche Verkehrsleistung pro Person und Jahr angesetzt. In Deutschland beträgt dieser Wert ca. 20.000 km (BMVBS et al. 2010). Damit gelten Personen, die ca. 40.000 km im Jahr zurücklegen als *Hochmobil*. Um diesen Wert in einer empirischen Erhebung operationalisieren zu können, wird neben den zurückgelegten Distanzen auch die Anzahl von Reisen im Fernverkehr berücksichtigt. Dies ist sinnvoll, da Personen, die häufig Fernreisen unternehmen, über Kenntnisse und Routinen in der Nutzung entsprechender Verkehrsmittel verfügen. Es wird angenommen, dass diese Personen eine Mobilitätskompetenz entwickeln, die sie dazu befähigt, schnell größere Distanzen überwinden zu können und die dabei auch in der Lage sind, routiniert auf eventuell auftretende Störungen zu reagieren.

Laut Zumkeller et al. (2005) können Personen, die mehr als 35 Fernreisen pro Jahr unternehmen, als hochmobil bezeichnet werden. Dieser Wert und die zuvor genannte Verkehrsleistung von 40.000 km werden als Richtwerte für die Abgrenzung hochmobiler Personen genutzt. Zudem werden Fernpendler und Personen mit einem Zweitwohnsitz in die Betrachtung einbezogen.

Konkret werden in der empirischen Untersuchung folgende Kriterien verwendet. Personen sollten innerhalb eines Jahres mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt haben:

- 6 Flugreisen über Distanzen von über 1.500 km unternommen
- 10 Flugreisen unternommen (wobei jeweils Hin- und Rückflug als ein Flug gezählt werden)
- 30 Bahnreisen unternommen
- mehr als 20.000 km mit dem Pkw zurückgelegt
- täglich mehr als 50 km (einfache Strecke) zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückgelegt oder
- an einem Zweitwohnsitz gelebt haben.

Nicht berücksichtigt werden Personen, bei denen die Raumüberwindung den Kern der beruflichen Tätigkeit ausmacht. Damit werden Angestellte in Unternehmen des Personenverkehrs wie Busfahrer und Piloten sowie Arbeitnehmer in der Logistikbranche wie Fernfahrer ausgeschlossen. Diese Tätigkeiten haben zwar in der zweiten Moderne zahlenmäßig zugenommen, weisen jedoch nicht die für diese Epoche charakteristischen Eigenschaften auf (vgl. Kap. 2.2).

Mobilitätsbiografien hochmobiler Menschen

Schönduwe, R.

2017, XV, 424 S. 42 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-17398-2