



Working Paper

Wenn es billiger ist als die Bahn - na ja, warum nicht? Qualitative Auswertung zu Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeugen und sozialen Netzen

Author(s):

Ohnmacht, Timo; Axhausen, Kay W.

Publication Date:

2005-11

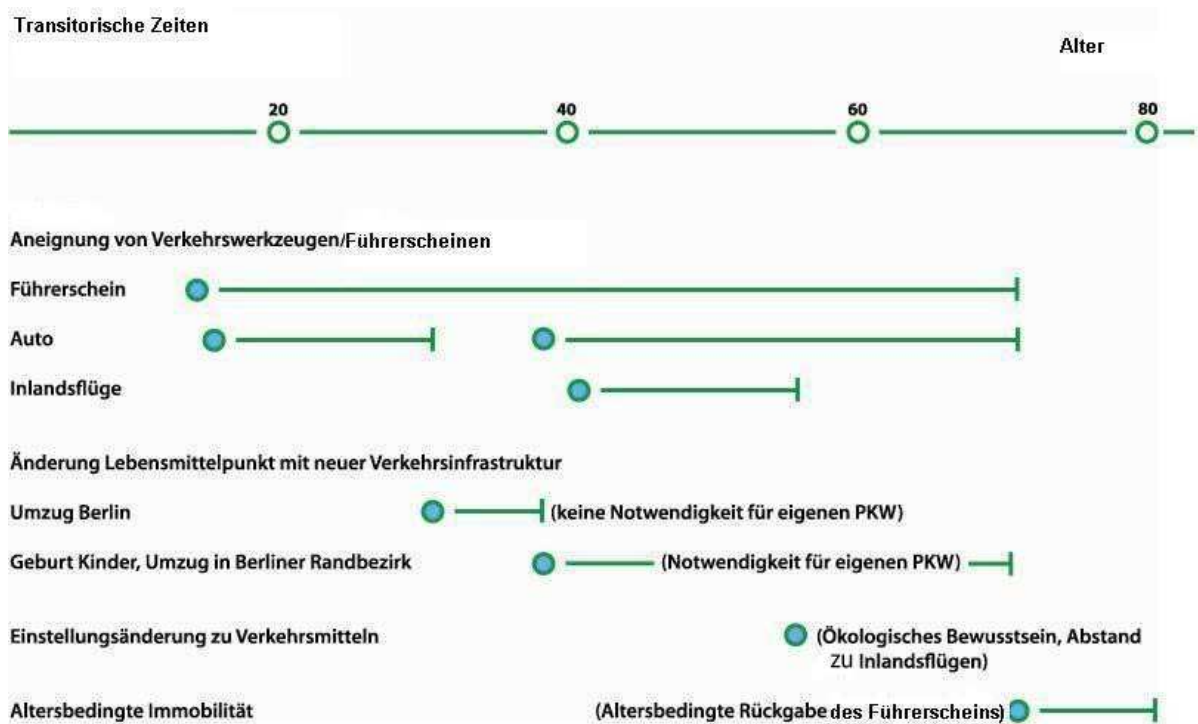
Permanent Link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-a-005230717> →

Rights / License:

[In Copyright - Non-Commercial Use Permitted](#) →

This page was generated automatically upon download from the [ETH Zurich Research Collection](#). For more information please consult the [Terms of use](#).



„Wenn es billiger ist als die Bahn – na ja, warum nicht?“:
 Qualitative Interviews zu Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeugen und sozialen Netzen

Timo Ohnmacht und Kay W. Axhausen

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	3
2	Die Fragestellung.....	5
3	Methodisches Vorgehen.....	7
3.1	Untersuchungsmethode.....	7
3.2	Untersuchungsraum und Stichprobenszusammensetzung.....	9
4	Auswertung der Interviews	11
4.1	Transitorische Ereignisse	11
4.1.1	Standortwechsel und Veränderungen im Mobilitätswerkzeugsbesitz	12
4.1.2	Partnerschaften	14
4.1.3	Kinder	15
4.1.4	Erfahrungen mit Verkehrswerkzeugen	18
4.1.5	Berufliche Erfordernisse	21
4.1.6	Immobilität im Alter	22
4.2	Intergenerationalität	23
4.2.1	Intergenerationelle Lieblingslandschaften	24
4.2.2	Weitergabe von Haltungen.....	25
4.3	Soziale Netze und Mobilität	31
4.3.1	Soziale Netze und räumliche Mobilität	32
4.3.2	Soziale Netze und kommunikative Mobilität.....	35
5	Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse	38
6	Ausblicke und Schlussresümee.....	43
7	Literatur.....	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Beispiele für transitorische Zeiten in der Mobilitätsbiografie.....	23
---	----

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Liste der Teilnehmer	10
Tabelle 2 Codierungsplan ATLAS.TI.....	A-1

Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung 289

„Wenn es billiger ist als die Bahn – na ja, warum nicht?“: Qualitative Interviews zu Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeugen und sozialen Netzen

Kay W. Axhausen
IVT
ETH
CH – 8093 Zürich

Timo Ohnmacht
IVT
ETH
CH – 8093 Zürich

Telefon: +41-1-633 3943
Telefax: +41-1-633 1057
axhausen@ivt.baug.ethz.ch

Telefon: +41-1-633 4517
Telefax: +41-1-633 1057
ohnmacht@ivt.baug.ethz.ch

November 2005

Kurzfassung

Die empirische Grundlage des ersten Teils des Projektes „Mobilitätsbiographien, Soziale Netzwerke und Verkehrswerkzeuge“ besteht aus dreißig narrativen Interviews, die in diesem Arbeitsbericht vor dem Hintergrund einer explorativen Fragestellung ausgewertet werden. Anhand einzelner Interviewpartner und Interviewpartnerinnen wird gezeigt, welchen Impetus veränderte Lebensverhältnisse, die Haltungen der Familiengeneration und die räumliche Verteilung der Sozialen Netze auf das Mobilitätsverhalten haben können. Die Determinanten wurden herausgearbeitet und aufbereitet. Die dargestellten Prämissen und Konsequenzen bieten Vorlagen für Fragebogendesigns, welche es erlauben, einzelne Themengebiete näher zu betrachten. Es wird darüber hinaus gezeigt, dass gängige Erklärungsansätze, wie die generalisierten Kosten der Entscheidungsalternativen, die Soziodemographie der Verkehrsteilnehmer, deren Werte, respektive deren Lebensstile, um weitere Erklärungsdeterminanten ergänzt werden können: Mobilitätsbiographien, Intergenerationalität und die Geographie der sozialen Netze eröffnen dabei neue Erklärungsmöglichkeiten.

Schlagworte

Soziale Netze, Transitorische Zeiten/Ereignisse, Intergenerationalität, Mobilitätsbiographien

Zitierungsvorschlag

Ohnmacht, T. und K. W. Axhausen (2005) „Wenn es billiger ist als die Bahn – na ja, warum nicht?“: Qualitative Auswertung zu Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeugen und sozialen Netzen, *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, 327, IVT, ETH Zürich, Zürich.

1 Einführung

Dieser Arbeitsbericht dokumentiert die Auswertungsphase der qualitativen Interviews zu dem Projekt Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeuge und soziale Netze. Die qualitative Auswertung soll vor allem die Erstellung des Fragebogens unterstützen. Dafür wurden qualitativ die Einschätzungen der Interviewpartner und Interviewpartnerinnen über ihr persönliches Verkehrsverhalten erfragt.

Für die Erfassung von Verkehrsverhalten ist das Konzept der Mobilitätsbiographien ein verhältnismäßig neuer Ansatz. Mit diesem Ansatz werden Ereignisse (*events*) aus dem Lebenslauf erhoben, die das Verkehrshandeln entscheidend beeinflussen können (Lanzendorf, 2003). Mobilitätsbiographien haben die Gemeinsamkeit, dass danach gefragt wird, welche Wege zu welchen Wegzwecken unternommen und zu welchen Zeiten welche Entfernungen zurückgelegt wurden (vgl. Axhausen und Beige, 2003, 2004). Die quantitativen Erhebungen, die das Konzept kennzeichnen, erfordern allerdings eine aufwendige Betreuungsarbeit (vgl. ebd., 2003, 2004). Im Rahmen des Projektes „Mobilitätsbiographien, Soziale Netze und Verkehrswerkzeuge“ wird ein methodisches Instrumentarium entwickelt, welches ohne dauerhafte Betreuung retrospektive Lebensverlaufsdaten erfasst und umfassende Mobilitätsbiographien für quantitative und qualitative Auswertungen liefert (für das Forschungsdesign siehe: Ohnmacht, 2004; Ohnmacht und Axhausen, 2005).

Im Rahmen der intensiven Interviews wurden auf *quantitativer* Ebene anhand von Mobilitätsbiographien konkrete Standorte (Lebensmittelpunkte, Ausbildungsorte, Arbeitsplätze, Urlaubsorte) und dominante Verkehrsmittel erfasst (Zeitkarten des öffentlichen Verkehrs, Zugang zu PKW etc.). Auch sind die Standorte des sozialen Umfelds in den Datensätzen enthalten (Soziales Netz). Die Daten sind verknüpft mit den Biographien der Interviewpartner und Interviewpartnerinnen.

Auf *qualitativer* Ebene zielt das Interesse auf *transitorische Lebensübergänge*, *Intergenerationalität* und *soziale Netze* im Verhältnis zu Mobilitätsverhalten ab:

- *Transitorische Lebensübergänge* können Heirat, Umzug, Geburt eines Kindes oder ein Arbeitsplatzwechsel darstellen, wodurch Standorte und die alltägliche Verkehrsmittelnutzung eine Veränderung erfahren (können) (Kapitel 3.1).

- *Intergenerationalität* bezieht sich in diesem Zusammenhang auf die Gegenüberstellung des Verkehrsverhaltens von Generationen. Insbesondere die Übernahme von Haltungen und die Ablehnung von Mobilitätsentwürfen der Elterngeneration sind von Interesse (Kapitel 3.2).
- *Soziale Netze* und ihr verkehrsrelevanter Impetus werden hinsichtlich der geographischen Verteilung ebenfalls einer qualitativen Auswertung unterzogen. Dabei wird die Fragestellung dahin geleitet, wie die räumliche Verteilung des sozialen Netzes das Verkehrsverhalten beeinflusst (Kapitel 3.2).

Der qualitativen Auswertung wird in diesem Bericht Rechnung getragen. Dafür liegen dreissig transkribierte Interviews vor, die anhand der Software Atlas.TI¹ aufbereitet und mit einer kombinierten Methode aus der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (1995) und der *Grounded Theory* nach Glaser und Strauss (1967) analysiert werden.

Der Arbeitsbericht ist wie folgt aufgebaut: In Kapitel 2 wird die explorative Fragestellung, mit der wir dem Datenmaterial begegnen, besprochen. In Kapitel 3 erfolgt die Dokumentation des methodischen Vorgehens. Die Fragestellungen werden in Kapitel 4 anhand der Antworten der Befragten illustriert und diskutiert. Darauf folgend werden diese in Kapitel 5 zusammengefasst und im Sinne der *Grounded Theory* erste datenverankerte Theoriebausteine erzeugt. Daraus erfolgen thematische Vorschläge für den Entwurf von quantitativen Befragungen, die in den folgenden Projektschritten zum Thema werden.

¹ www.atlasti.com

2 Die Fragestellung

Ziel der Untersuchung ist es, aus dem qualitativen Datenmaterial der Studie Anhaltspunkte zur Erklärung von Determinanten des Verkehrsverhaltens herauszuarbeiten. Sie sollen als Grundlage für weitere Untersuchung dienlich sein, insbesondere für die Entwicklung des quantitativen Fragebogens.

Anhand der explorativen Fragestellungen wurde ein qualitativer Leitfaden entwickelt, der in zwei Versionen vorliegt, die verschiedene Schwerpunkte setzen: *Intergenerationalität* oder *soziale Netze* (vgl. Ohnmacht und Axhausen, 2005). Die unten aufgeführten Detail-Fragestellungen lassen sich in aufsteigender Reihenfolge den Auswertungen der *transitorischen Ereignisse* (1), *Intergenerationalität* (2) und *soziale Netze* (3) zuordnen. Zur Veranschaulichung des Interesses an der biografischen Dimension des Verkehrsverhaltens, werden die Fragen von *ad-hoc*-Szenarien begleitet. Die Interessenschwerpunkte der Studie sind:

1 a) Welche Ereignisse in der Biographie beeinflussen das Mobilitätsverhalten?

- Der Mann, der die Lust am Fahrradfahren nach einem Unfall verlor, hat sich nunmehr zum ständigen PKW-Nutzer entwickelt.

1 b) Wie gestaltet sich die Wechselwirkung zwischen der Änderung von Wohnsitzen und der Aneignung von Verkehrswerkzeugen?

- Die Rentnerin, die nach dem Umzug in die Innenstadt für das Auto keine Verwendung mehr findet.

1 c) Welche Veränderungen innerhalb des sozialen Netzes nehmen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten²?

- Die Familie, deren Umzug auf die Versetzungen des Vaters zurückzuführen ist.

² Eigenschaften des sozialen Netzes werden ebenfalls dem Untersuchungsschwerpunkt „Transitorische Ereignisse“ zugeordnet. Zudem erfolgt eine genauere Betrachtung in Punkt 3.

2 a) Gibt es eine Weitergabe der Mobilitätshaltungen der Elterngeneration an die Kinder?

- Der Sohn, der nach seinen explorativen Urlauben gerne wieder die Urlaubsziele aufsucht, die er gemeinsam mit seinen Eltern bereiste.

2 b) Welchen Einfluss haben Gleichaltrigengruppen auf das Verkehrsverhalten?

- Die Clique, für die der alljährliche Wochenendtrip auf ein Elektrofestival nach Barcelona mit einer Billigfluglinie zur festen Institution geworden ist.

3 a) Wie ist das Verhältnis von Mobilität und Geographie des sozialen Netzwerkes?

- Ein Student, der den Auslandsaufenthalt eines Kommilitonen in Tokyo als Chance für einen Japanbesuch mit Rundreise wahrnimmt.

3 b) Wie drückt sich dieses Verhältnis in der Wahl der Verkehrswerkzeuge aus?

- Der Journalist, der aufgrund seines internationalen Freundeskreises neuerdings auf das Flugzeug angewiesen ist, um seine nächsten Freunde zu besuchen.

3 c) Wie drückt sich dieses Verhältnis in der Wahl von Kommunikationsmitteln aus, um diese Netzwerke aufrechtzuerhalten?

- Die Ärztin, die während ihrer Tätigkeit in Afrika einen wöchentlichen Brief an ihre Bekannten per Email-Verteiler sendet, um Ihre Kontakte aufrechtzuerhalten.

3 Methodisches Vorgehen

Im folgenden Kapitel ist das methodische Vorgehen dokumentiert. Dabei werden die Entscheidungen für Untersuchungsmethode, Untersuchungsraum und Stichprobenstruktur begründet.

3.1 Untersuchungsmethode

Eine Prämisse qualitativer Analysen ist dem Anspruch der Nachvollziehbarkeit gerecht zu werden, das gilt insbesondere für die Auswertung. Das Vorgehen innerhalb des qualitativen Forschungsverlaufs sei daher an dieser Stelle dokumentiert. Dafür werden die Arbeitsweisen, die Prinzipien der Datenaufbereitung und die Analyse dargestellt. Die Analyse der qualitativen Daten ist dem Verstehen von Mobilitätshandeln gewidmet. Dafür wird, wie in der qualitativen Forschung praktiziert, das Handeln, Erleben und Argumentieren von Menschen anhand ihrer Äußerungen analysiert (vgl. Muhr und Friese, 2001). Die Auswertung der qualitativen Daten stützt sich auf Interpretationen während des Forschungsprozesses. In einem ersten Schritt wird potentiell Datenmaterial in Form von Interviewsequenzen nach Themengebieten aufbereitet und in einem theoretischen Rahmen verortet. Somit entsteht eine Datengrundlage, die anhand der Fragestellung bearbeitet wird (Kapitel 4). Die Arbeitsweise kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

- **Explorative Fragestellung:** Das Forschungsinteresse wird formuliert.
- **Leitfaden und Erhebung:** Der Leitfaden wird anhand der Fragestellung entwickelt und die Interviews durchgeführt. Es folgt eine Transkription der Interviews.
- **Explikation:** Mit zur Hilfenahme von Atlas.TI werden einzelne Textstellen (Begriffe, Sätze, Passagen, ...) aus der wörtlichen Transkription der Interviews kodiert (vgl. Kodierungsplan Anhang 1).
- **Strukturierung:** Bestimmte Interviewpassagen werden vorher festgelegten Ordnungskriterien zugewiesen (Transitorische Ereignisse, Intergenerationalität, Soziale Netze).
- **Zusammenfassung:** Durch Abstraktion soll ein überschaubarer Korpus geschaffen werden, der immer noch ein Abbild des Grundmaterials darstellt. Somit werden Erklärungen formuliert und Aussagen über bestimmte Zusammenhänge möglich. Dies fin-

det auf der Grundlage einer gegenstandsbezogenen Theoriebildung (*Grounded Theory*) statt.

Die Analysemethode verwendet Elemente der *Grounded Theory* (GT: Glaser und Strauss, 1967) und der Auswertungstechnik der qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring, 1995). Die *Grounded Theory* zeichnet sich durch die enge Verknüpfung von Untersuchungsplanung, Durchführung und Datenauswertung aus, weswegen sie sich besonders in explorativen Forschungszusammenhängen nutzbar machen lässt und sie auch hier ihre Anwendung findet. Die Analyseschritte der Auswertungen sind: Um das Datenmaterial zu ordnen wird zuallererst eine induktive Kategorienbildung (offenes Kodieren) angewendet. Die themenfokussierenden Kategorien werden aus der Fragestellung heraus erzeugt und auf das Datenmaterial angewendet. Diese Methode beruht auf der *Grounded Theory*, wonach die Kodierung *bottom-up* am Datenmaterial vorgenommen wird.

Die Selektionskriterien für die kodierten Passagen gründen auf der explorativen Fragestellung (siehe Kapitel 2) – dies kommt einem deduktiven Element gleich, welches mit den theoretischen Erwägungen über Gegenstand und Ziel der Analyse begründet wird. Wird eine Textstelle entdeckt, deren Aussagekraft einer bereits kodierten Textstelle gleich kommt, wird der Kode ein zweites Mal verwendet (Subsumption). Dies wird solange fortgeführt, bis eine Sättigung an Kategorien erreicht ist (vgl. Kodierungsplan Anhang 1). In diesem Stadium kann für alle aufkommenden Interessengebiete auf die entwickelten Codevorlagen zurückgegriffen werden, um das Datenmaterial zu strukturieren (geschlossenes Kodieren). Die transkribierten Interviews bilden somit die Grundlage, worauf allgemeine Konzepte in Form der *bottom-up* Codes aufbauen, die schließlich in das Modell bzw. in die Theorie über den Gegenstandsbe- reich eingehen (Strübing, 2004).

Tauchten während des Kodierungsprozesses Auffälligkeiten wie augenscheinliche Zusammenhänge oder ähnliches auf, so wurde dies als *Memo* –kurze Notiz- vermerkt, auf die bei der Auswertung zurückgegriffen werden konnte. Die Codes und *Memos* wurden innerhalb von Atlas.TI in Strukturbäume überführt, um antizipierte Verbindungen zu visualisieren und somit die Analyse leichter handhabbar zu machen.

Dieses Vorgehen hat das übergeordnete Ziel neue Erkenntnisse zu gewinnen, und die Fragestellungen, die das Projekt leitet, zu beantworten.

3.2 Untersuchungsraum und Stichprobenzusammensetzung

Um dem explorativen Charakter des Projektes Rechnung zu tragen erfolgte eine Quotierung der dreißig Interviewpartner und Interviewpartnerinnen, da demographische Merkmale wie *Geschlecht, Alter, Bildung, Beruf* in einer möglichst breiten Streuung vorliegen sollten. Diese heterogene Stichprobe wurde ausgewählt, um unterschiedliche Meinungen und Einstellungen zu berücksichtigen. Dadurch sind differenzierte Einsichten in den Untersuchungsgegenstand möglich (Strategie der maximalen Variation nach Flick, 1995, u. a. Lamnek, 1995) Die Interviews wurden jeweils zur Hälfte im Großraum Berlin und in Zürich erhoben.

Methodisch wird dieses Auswahlverfahren *qualitatives Quoten-Sampling* (Flick, 1995) genannt, es kommt dem in der quantitativen Forschung eingesetzte Stichprobenziehung gleich. Bei qualitativem Quoten-Sampling werden die hohen Fallzahlen, die bei quantitativen Zufallsstichproben erforderlich sind, reduziert. Die Anzahl von dreißig Interviewpartner und Interviewpartnerinnen ist für unsere Zwecke ausreichend (vgl. ebd. 1995, 1995).

Die Methodik der *Grounded Theory* stützt sich auf den Dialog und Prozesscharakter der rollenden Planung (Glaser und Strauss, 1965). Dies bedeutet, dass *a priori* keine Hypothesen formuliert werden, sondern durch das Pendeln zwischen Deduktion und Induktion eine datenverankerte Theory – *grounded* – erst entstehen soll. Die *Grounded Theory* bedient sich bei der Auswahl der Interviewpartner und Interviewpartnerinnen eines *Theoretical Samplings*, d.h. die Wahl des nächsten Interviewpartners basiert auf der Grundlage der Auseinandersetzung mit dem vorherigen Interview. Dies war hier nicht der Fall, da die durch das *Quoten-Sampling* erhaltene Spannweite an Befragten für die Verwendung der Auswertungsmethoden der *Grounded Theory* ausreichend ist. Im Fall einer auftretenden Fragestellung, die nicht mit dem Datenmaterial angegangen werden kann, besteht immer noch die Option weiterer Interviews. Dies hängt wiederum vom erreichten Sättigungsgrad der Fragestellung und vom jeweils vertretbaren Aufwand ab (siehe theoretische Sättigung: Glaser und Strauss 1967, 1998). Um die Diskussion an dieser Stelle zusammenzufassen: Die *Grounded Theory* lässt sich zur Datenanalyse einsetzen, und zwar unabhängig davon, ob bei der *Datenerhebung* mit oder ohne rollender Planung – d.h. schrittweise *Theoretical Sampling* der Interviewteilnehmer - vorgegangen wurde.

Um die Verteilung der Stichprobe zu verdeutlichen wird in Tabelle 1 eine Liste der Teilnehmer und Teilnehmerinnen aufgeführt.

Tabelle 1 Liste der Teilnehmer

Geburtsjahr	Geschlecht	Teilnehmer Nr	Ausbildungsniveau	Beruf	Natio- nalität
1920	W	7	Sekundarstufe	Buchhalterin	CH
1925	W	18	Fachhochschule	Musikpädagogin	D
1935	W	2	Sekundarstufe	Dolmetscherin	CH
1943	M	9	Sekundarstufe	Produktionsleiter DRS 3	CH
1945	W	1	Primarstufe	Bauzeichnerin	CH
1946	W	14	Primarstufe	Buchhalterin	CH
1947	M	12	Sekundarstufe	TV Redaktor	CH
1951	M	22	Realschule	Betonbauer	D
1956	M	27	Universitätsabschluss	Ingenieur	D
1963	M	4	Matura	Unternehmensberater	CH
1963	W	10	Universitätsabschluss	Personalverantwortliche	CH
1963	W	16	Abitur	Päd. Mitarbeiterin	D
1963	M	28	Realschule	Maurer	D
1964	W	30	Universitätsabschluss	Soziologin	D
1965	M	17	Realschule	Kundenbetreuer	D
1965	M	29	Universitätsabschluss	Diplom Ingenieur	CH
1968	W	24	Universitätsabschluss	Diplom Kauffrau	D
1971	M	20	Realschulabschluss	Techniker	D
1972	W	8	Universitätsabschluss	Rechtsanwältin	CH
1973	M	19	Realschule	Elektroinstallateur	D
1973	M	23	Realschule	Einzelhändler	D
1974	M	6	Fachhochschule	Ingenieur	D
1975	M	5	Abitur	Schreiner	CH
1975	M	26	Abitur	Student	D
1976	M	13	Sekundarstufe	Werbeassistentin	CH
1976	W	25	Abitur	Erzieherin	D
1978	W	21	Abitur	Grafikerin	D
1978	W	15	Universitätsabschluss	Biologin	D
1979	W	3	Matura	Studentin	CH
1979	M	11	Universitätsabschluss	Doktorand	D

Quelle: Ohnmacht und Axhausen, 2005

4 Auswertung der Interviews

Zur Darstellung der Aussagen über persönliches Mobilitätsverhalten wird an dieser Stelle folgendes Verfahren angewandt: Das Interviewmaterial wird nach relevanten Sequenzen gesichtet und in Atlas.TI codiert, wobei die gehaltvollsten Sequenzen den thematischen Kapiteln zugeordnet werden (Transitorische Ereignisse, Intergenerationalität, Soziale Netze und Mobilität). Die Sequenzen enthalten Informationen über den/die Interviewpartner/Interviewpartnerin, die zwar Aufschluss über die Soziodemographie geben, gleichzeitig aber die Anonymität wahren.

4.1 Transitorische Ereignisse

Um ein Verständnis darüber zu erhalten, wie Verkehrsverhalten veränderbar oder beeinflussbarer sein kann, wird an dieser Stelle darauf Wert gelegt, einzelne Determinanten sichtbar zu machen. Für eine Analyse des Verkehrsverhaltens ist es daher notwendig, biographische Brüche in Lebensverläufen zu lokalisieren und einen Zusammenhang zum Umgang mit Verkehrswerkzeugen herzustellen. Wie kann Mobilitätsverhalten beeinflusst werden, um eine nachhaltige Aneignung von Verkehrswerkzeugen zu bewirken (Gärling und Axhausen, 2003)? Für die Beantwortung dieser Frage, ist es essentiell, Faktoren zu erforschen, welche längerfristige Veränderungen bewirken. So ist beispielsweise der Zusammenhang zwischen ritueller Aneignung des Führerscheins am 18. Geburtstag und Abnahme der Nutzungshäufigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln hinreichend bekannt. Van der Waerden *et al.* stellten bereits einen Ansatz vor, mit dem Schlüsselerlebnisse (*key events*) quantitativ erfasst werden (2003). Auf Grundlage der qualitativ erfassten Ereignisse in den Mobilitätsbiographien kann der quantitative Fragebogen entwickelt werden. Das Interviewmaterial wurde nach Ereignissen im Lebensverlauf gesichtet, welche Brüche und Veränderungen des Verkehrsverhaltens bewirken könnten: Veränderung des Lebensmittelpunktes, Familiengründung, Geburt eines Kindes, Scheidung, Arbeitsplatzwechsel und Ruhestand. Diese Ereignisse wurden anhand der Mobilitätsbiographien im Interviewmaterial lokalisiert.

Um die Auswirkungen der transitorischen Ereignisse in ihrem gesamten Ausmaß zu erfassen, bedarf es einer Erhebung, die verschiedene Lebenssequenzen zueinander ins Verhältnis setzen kann. Die dreissig zugrunde liegenden retrospektiv erhobenen biographischen Interviews erfüllen diese Voraussetzung. Brüche, die verändertes Verkehrsverhalten bedingen, finden nämlich nicht nur gleichzeitig zum Ereignis statt (Umzug, Geburt des Kindes etc.), sondern

bedeuten eine kontinuierliche Transformation, die sich durch die Auseinandersetzung mit der neuen Lebenswelt ergibt. Diese Auseinandersetzung wird in den Kontext der Lebensgeschichte gesetzt. Die folgenden Analysen der Interviewsequenzen können als Vorlage für Operationalisierungen in einem Fragebogen zu diesem Phänomen gesehen werden:

4.1.1. Standortwechsel und Veränderungen im Mobilitätswerkzeugsbesitz

Eine Eigenschaft von Wohnorten ist die anliegende Verkehrsinfrastruktur. In den Interviews wurde nach der Wichtigkeit des Zugangs zu Verkehrswerkzeugen an den Wohnorten gefragt. Hinsichtlich der transitorischen Ereignisse kann daher davon ausgegangen werden, dass Umzüge und die einhergehende Veränderung der Verkehrsinfrastruktur zu einer Veränderung des Verkehrsverhaltens führen kann. In vielen Interviews wurde die Voraussetzung zur Verkehrsmittelan eignung in Verbindung mit dem Wohnort gebracht. Ein Interviewpartner, der im Berliner Bezirk Mitte wohnt, beschreibt Kriterien für die Lage des Wohnortes folgendermaßen:

„Wenn weiter draußen (gemeint sind Randbezirke Berlins; T.O.), dann auf jeden Fall Bahnhofsnahe. In Mitte ist das eigentlich unwesentlich, denn da bewege ich mich eigentlich sowieso nur mit dem Fahrrad, oder die Anbindungen sind im Zentrum sowieso sehr gut. Da kommt es dann eher auf anderes drauf an, das die Wohnung beispielsweise hübsch ist.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Es wird deutlich, dass ein Wohnortswechsel in einem Randbezirk von der Beschränkung „Bahnhofsnahe“ geleitet wird, während die gute Erschließung durch den ÖPNV im gesamten Bereich „Mitte“ den Fokus mehr auf die Wohnung als solche richtet, als auf die anliegende Verkehrsinfrastruktur. Für eine Vielzahl der in Berlin befragten Interviewpartner, ist ein Auto in der Stadt keine Notwendigkeit, das gilt selbst für solche Personen, zu deren Lebensentwurf ein Auto eigentlich gehört:

„Kommt drauf an, was man macht. In meinem jetzigen Leben gehört ein Auto mit dazu. Ohne diesen Bus (VW Bus; T.O.) könnte ich das gar nicht machen (gemeint ist die Saisonarbeit im Ausland; T.O.). Aber wenn man nur in Berlin lebt, dann braucht man nicht unbedingt ein Auto.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Ein anderer Befragter macht die Kopplung von Wohnort und Verkehrsanforderungen deutlich:

„Und Bremgarten - Aarau, mit seinen Verkehrsverbindungen, auch den Öffentlichen, war eine Möglichkeit (gemeint ist ins Umland von Zürich zu ziehen und beruflich zu pendeln; T.O.). Wir hatten dort Bekannte, die hatten ein schönes Haus in der Mitte des alten schönen Bremgartens. Und da haben wir gewohnt. Ich bin dann primär mit dem Auto nach Zürich. Irgendwann hat das dann auch nicht funktioniert. Diesen Verkehrsstress und Autostress wollte ich nicht mehr haben jeden Morgen und Abend. Dann sind wir wieder nach Zürich zurück.“ (Männlich, Mitte 60, Zürich)

Das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz wurde dem Interviewpartner zu unangenehm und es ergab sich ein Standortwechsel zurück nach Zürich. Obwohl die Verkehrsanbindung vor dem Umzug als gut erachtet wurde, war die Wohnsituation mit der neuen Anforderung des Berufspendelns nicht zufriedenstellend. Eine Interviewpartnerin beschreibt den Zusammenhang der Verkehrsmittelnutzung und wohnörtlicher Infrastruktur wie folgt:

„Wie ich noch ein Auto hatte, da war es anders. da habe ich alle Leute abgeholt nach Hause gefahren, hingebacht. Und wie ich dann hierher gezogen bin, da ist dann das Auto monatelang hier stehen geblieben. Bis ich es verschenkt habe, weil ich habe ja drei Tramlinien am Römerhof und wenn ich in den Wald rauf will, da kann ich mit der kleinen Bahn rauffahren. Also, ich habe das Auto schlicht und einfach nicht mehr gebraucht und aus finanziellen Gründen dann gelegentlich abgegeben. Ich habe mir einfach gedacht, jetzt steht das Auto schon so lange hier und wird nicht bewegt, was solls. Ich fahre aber sehr häufig Taxi, weil ich denke ich spare ja so viel Geld ohne eigenes Fahrzeug, dass ich mir gelegentlich, wenn ich beladen bin, oder wenn ich nach einem Fest nach Hause will, problemlos ein Taxi nehmen kann, obwohl die in Zürich recht teuer sind. Auch wenn ich wegfliege, was ich sehr selten mache, also einmal in fünf Jahren, dann nehme ich auch ein Taxi zum Flughafen wegen dem Gepäck.“ (Weiblich, Anfang 70, Zürich)

Desweiteren führt Sie aus:

„Ich kann wirklich sagen, ich habe ja jeden zweiten Tag Besuch. Und das Problem sind die Parkplätze. Das Parkhaus vor meinem Haus, das neu gebaut wurde ist größtenteils fix vermietet, so dass morgens um neun schon besetzt ist. Wenn also meine Besucher dort parken wollen, ist es meistens dort schon besetzt. Es ist dann so, dass die im Quartier herumfahren und Benzin verbrauchen und dann völlig erschöpft ankommen. Aber das kann man nicht ändern, das ist überall so.“ (Weiblich, Anfang 70, Zürich)

Sie stellt sich zu Ihrem sozialen Umfeld folgendermaßen ins Verhältnis:

„Ich bin ja wirklich eine Einzelne ohne Auto. Und ich würde ja heute auch aus Überzeugung keines dazutun. Außer ich wäre wirklich fast dazu gezwungen. Aus diesen Gründen, dass ich jemanden pflegen muss was sowas nötig macht. Selbstverständlich würde man das dann wieder ins Auge fassen, aber heute ist mir ohne Auto sehr viel wohler.“ (Weiblich, Anfang 70, Zürich)

Die Interviewpartnerin zeigt in den ersten Teilen deutlich, wie die wohnörtliche Verkehrsinfrastruktur einen privaten PKW obsolet macht. Im letzten Abschnitt, zeigt sie aber in welchen Lebenssituationen ein privates Auto wiederum hilfreich sein kann, nämlich wenn im Alltag eine erhöhte Flexibilität verlangt ist. Eine Interviewpartnerin beschreibt den Einfluss des Umzugs nach Berlin auf ihre Aneignung eines PKWs wie folgt:

„Ich habe den Führerschein erst sehr spät gemacht, Mitte 20 oder so, eigentlich brauchte ich den auch gar nicht in Berlin. Und ich wollte eigentlich schon wenigstens nahe an einer S-Bahn Haltestelle wohnen. Als ich hierher gezogen bin brauchte ich kein Auto mehr.“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Was den Zusammenhang von Wohnort und Mobilität betrifft, äußern sich die Befragten zu folgenden Themen:

- Wohnorte werden nach Kriterien der Verkehrsanbindungen ausgewählt oder wieder verworfen
- die Nutzung von PKWs steht im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln am Wohnort
- erhöhte Flexibilisierungsanforderungen begünstigen den Erwerb von PKW
- je nach urbanen oder ruralen Wohnumfeld ergeben sich persönliche Mobilitätsmuster
- Parkplatzangebot am Ziel beeinflusst Verkehrsmittelwahl
- Entfernung Arbeitsplatz und Wohnort

Die Wechselwirkung zwischen Wohnortes und der Verkehrsmittlaneignung besteht also. Umzüge können transitorische Zeiten einläuten. Aus diesen Erkenntnissen ließen sich Interventionsmaßnahmen ableiten, die auf eine umfassende Information der wohnortwechselnden Personen abzielt und eine Aufklärung über die Verkehrsinfrastruktur am neuen Lebensmittelpunkt beinhaltet. So könnten beispielsweise Broschüren über die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs informieren und eine vermehrte Nutzung desselben unterstützen. Die aus den Mobilitätsbiographien ableitbaren Wohnorte über die Lebenszeit sind mit der Aneignung von Verkehrswerkzeugen abzugleichen, um nähere Zusammenhänge herauszuarbeiten.

4.1.2 Partnerschaften

Im Folgenden werden auch Veränderungen im sozialen Netz als transitorische Ereignisse gefasst. Soziale Netze und Mobilität werden in einem anderen Kapitel genauer behandelt und an dieser Stelle ebenfalls unter dem Aspekt der transitorischen Zeiten aufgeführt (Kapitel 4.3). Die Trennung vom Partner kann direkte Auswirkungen auf die Mobilität haben. Es brechen bestehende mobilitätsrelevante Kontakte oder Ressourcen weg, wenn beispielsweise kein Zugang zum ehemals gemeinsam genutzten Auto mehr besteht oder gesellschaftliche Anlässe nicht mehr gemeinsam besucht werden. Eine Interviewpartnerin beschreibt ihren früheren „Mobilitätsraum“ mit Ihrem Ex-Mann folgendermaßen:

„Wir sind sehr viel umhergereist. Bern, Basel, viel in der Umgebung, man musste ja sehen, wo man ist. Da waren wir bei Freunden meines Ex-Mannes, den ich in Helsinki kennengelernt hatte. Mit ihm war ich auch in Graubünden und Davos. Er hatte in Davos Tanten. Da sind wir dann zum Skifahren. Wir haben viel bereist, immer mit dem Auto. 1962 bis 1977 haben wir viel in der Schweiz besucht, im Tessin waren wir, auch im Engadin. Wir sind in den Ferien immer irgendwo hingefahren. Nach Jugoslawien, Italien und so weiter. Alles sehr viel mit dem Auto. Wir sind auch mit dem Auto nach Helsinki, über Deutschland, Schweden und mit dem Schiff dann nach Finnland. Schweden, in

Linköping hatten wir gemeinsame Freunde, die haben wir dann besucht und einen Halt gemacht. Das haben wir sehr oft gemacht.“ (Weiblich, Mitte 80, Zürich)

Nach der Trennung beschreibt sie Ihre Mobilität wie folgt:

„Es gibt Leute, die dann alleinstehende Frauen nicht mehr einladen. Da hat es sicher einige Abbrüche an Beziehungen gegeben. Ich bin dann auch nicht mehr in den Segelclub gegangen. Ich war dann später auch sehr engagiert mit der Firma. Ich hatte wenig Zeit, ich musste Tag und Nacht arbeiten. Das muss man, wenn man das Ganze alleine macht. Waren bestellen, verkaufen, Termine vereinbaren, ausliefern. Das hat aber dennoch seinen Reiz.“ (Weiblich, Mitte 80, Zürich)

Die Reflektion der Interviewpartnerin zeigt, wie die Trennung und die resultierende Teilung der gemeinsamen Lebenswelt mit Einschnitten in das Reiseverhalten und dem Rückgang von Kontaktbesuchen einhergeht. Positiv gewendet, zeigt sich oft eine neue Partnerschaft mit der Eröffnung eines neuen sozialen Netzwerkes und einem daraus entstehenden „Mobilitätsraum“:

„Wir hatten uns 1989 kennengelernt, kurz nach dem Mauerfall. Er ist Amerikaner und hat mich dann zu Weihnachten eingeladen, zu seinen Eltern in die USA. Da habe ich dann auch gleich die ganze Großfamilie kennengelernt, die Geschwister meines Mannes. Das letzte Mal, als wir dort waren starb die Mutter meines Mannes und aus diesem Grund waren dann wieder alle aus der Verwandtschaft da, zur Beerdigung. Als wir noch keine Kinder hatten sind wir so einmal im Jahr hingeflogen, dann später eher unregelmäßig alle zwei Jahre. (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Anhand dieses Zitates ist zu sehen, dass das Resultat einer neuen Beziehung, mit alljährlichen Elternbesuchen in den USA einhergeht. Der zweite Teil des Zitates weist auf einen neuen Einflussfaktor von transitorischen Ereignissen hin: Die Geburt von Kindern. Dieser Einschnitt in die Mobilitätsbiographie wird im nächsten Kapitel näher betrachtet.

4.1.3 Kinder

Nahezu alle Interviewpartner mit Kindern kommen bei Fragen nach Veränderungen von Mobilitätsverhalten auf die Geburt der Kinder zu sprechen. Dies kann mit Bezug auf die Interviewpartner und –partnerinnen als signifikanter Einflussfaktor für Mobilitätsveränderungen innerhalb von Biographieverläufen festgehalten werden und sollte im Fragebogen operationalisiert werden. Unter der Vielzahl an Textpassagen, die sich in den Interviews zu diesem Thema ergeben haben, wird an dieser Stelle auf die Aussagekräftigsten verwiesen, um die Art der Veränderung zu konkretisieren:

„Als das Kind dann 1996 auf die Welt kam, da wollten wir weg, denn im Seefeld war es sehr laut. Bis das Kind da war, war das alles noch lustig, gerade im Sommer ist das ganze Seebecken explodiert vor Action. Sobald dann aber das Kind da war, habe ich das dann gar nicht mehr ausgehalten, da war mir das zu laut und voll mit all den Juppies. Dann sind wir hierher gezogen. Da war das erste Kriterium Ruhe und das zweite war ein Haus mit anderen Kindern. Hier ist es viel kinderfreundlicher.“ (Weiblich, Anfang 60, Zürich)

Folgende Passage verdeutlicht dies auf ähnliche Weise:

„Ich wollte immer sehr gerne in einem Haus wohnen. Wir haben immer in einem Haus mit Garten gelebt. Ich fand es schon nett als Studentin in einer Wohnung, aber als wir Kinder hatten war es klar, das wir unsere Kinder dort nicht auf die Schule schicken, denn die hatte einen sehr schlechten Ruf. Für meinen Mann war es sehr wichtig, dass die Kinder zur Kennedy Schule gehen. Wir wollten näher an die Kennedy Schule ran, ein Haus mit Garten und ein Autostellplatz.“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Die Sequenzen machen deutlich, dass die Geburt von Kindern ein Grund für den Wechsel des Lebensmittelpunktes darstellt. Angestrebte Kriterien sind Ruhe und Kinderfreundlichkeit. Ein ebenfalls augenscheinlicher Punkt ist die Abwägung der Verkehrsmittelwahl auf die Bedürfnisse und Erfordernisse des Kindes. Nach der Frage der Nutzung von Flügen mit Kindern antwortete eine junge Mutter folgendermaßen:

„Seit das Kind da ist mach ich mir da Sorgen. Ich bin schon immer lieber mit dem Zug gereist. Ich habe das immer schon toll gefunden. Seit das Kind da ist, denke ich: Fliegen, ist das wirklich nötig?“ (Weiblich, Anfang 30, Zürich)

Nach der Frage, wie Fliegen und Kinder in Ihrem sozialen Umfeld gehandhabt wird, kam Nachfolgendes zu Tage:

„Angesagt ist es gerade, dass man billig nach Thailand fliegen kann mit kleinen Kindern, völlig unnötig wie ich finde. Das hier ist eher ein reicheres Viertel, eher so Akademiker. Da ist es gerade chic mit seinen Kindern nach Boston zu gehen. Was auch gerade sehr chic ist, das gerade alle diese Daktari Autos haben, Jeeps. Das ist so unnötig. Ganz oft Eltern, die haben dann das Gefühl sie seien sicherer. Wenn man die Straße hier hoch läuft, dann hat jeder dritte so eins. Man merkt dass die Leute Geld haben. Auch die Benzinpreise tun dem keinen Abbruch. In Zürich ist sehr viel Geld. Die Leute, die mit mir arbeiten, die mit 25. Die wohnen mit Freund, sind Doppelverdiener, fahren zwei Autos.“ (Weiblich, Anfang 60, Zürich)

Diese Zeilen vermitteln, dass Fliegen mit Kindern in gewissen Milieus eine Option darstellt. Ebenfalls von Interesse ist der Hinweis auf die Vorliebe von Familien für „Daktari Autos“, also für spezielle Autos, die aufgrund ihres Formats Sicherheit vermitteln. Eine andere Frau weist auf die Vorzüge/Notwendigkeit hin, als Familie ein Auto zu besitzen:

„Ich fahre gerne Tram, Bus und Zug. Ich fühle mich freier mit dem Zug, aber es ist teilweise nicht möglich, wenn man viel unterwegs ist in der Schweiz, mit Zelt und allem und zwei ganz kleinen Kindern, da ist ein Auto unersetzbar. Wir sind eben auch nicht so verplant, wir werfen unsere Pläne immer wieder um.“ (Weiblich, Anfang 40, Zürich)

Zum einen wird deutlich, dass die eigentliche Präferenz beim öffentlichen Verkehr liegt. Zum anderen ist offensichtlich, dass aufgrund von Spontaneität und Planungsfreiheit der Akzent auf das Auto gelegt wird, was im weiteren Verlauf des Gespräches präzisiert wird:

„Das Auto ist schon viel flexibler. Wir zelten jeden Tag an einem anderen Ort (im Urlaub; T.O). Es ist flexibler, man hat Ladefläche.“ (Weiblich, Anfang 40, Zürich)

Zu der Frage nach ihrem derzeitigen Reiseverhalten, macht die Interviewpartnerin den Aktivitätsraum in Abhängigkeit der Kinder noch mal deutlich:

„Dadurch das wir jetzt auch weniger reisen, wegen der Kinder. Wir kommen eben nicht aus der Schweiz raus.“ (Weiblich, Anfang 40, Zürich)

Durch die gezeigten Veränderungen und Einstellungen können wir nunmehr von dem transitorischen Ereignis der Kindergeburt sprechen, die Einschnitte in das Mobilitätsverhalten mit sich bringen können. Ein Mobilitätsmanagement mit und geprägt durch Kinder kann auch Veränderungen auf soziale Beziehungen wirken; dies ist in der folgenden Passage zu erkennen:

„Manchmal ist es schon schwieriger mit Menschen, die wegziehen. Aber wenn mir die Menschen wichtig sind, dann bleibt der Kontakt schon bestehen. Durch die Situation mit den Kindern bin ich zeitlich ganz schön am Limit, das heißt, dass ich mich um soziale Kontakte derzeit nicht so sehr kümmere. Auch die Freunde im Ausland, die müssen leider etwas warten. Wir haben auch Freunde in Deutschland, die würde ich gerne mal wieder besuchen, aber es geht eben gerade nicht. Und es ist auch schon wieder zwei Jahre her, dass die uns besucht haben.“ (Weiblich, Anfang 40, Zürich)

Oder auch:

„Die Kinder prägen in der Zeit, wenn sie noch Mittagsschlaf machen und Windeln tragen, die prägen das Leben in dieser Hinsicht doch ganz gewaltig (gemeint ist die persönliche Mobilitätsgestaltung; T.O). Also mal eben hinsitzen und nach Frankreich in Urlaub fahren, das läuft so nicht. Wir waren 2002 im Sommer in Südfrankreich, und zwar nur deshalb, weil meine Kinder, die 1, 3 und 5 Jahre alt waren, und wir mit einem Autoreisezug und eigenem Abteil von Berlin bis Avignon fahren konnten. Wir sind hier am Vormittag losgefahren, die ganze Nacht durch Frankreich gefahren, am nächsten morgen in Avignon angekommen und hatten gerade mal 20 Minuten mit dem Auto zu fahren und dann waren wir da. Das ging super gut. Die Nacht war für die Kinder gut, denn die konnten schlafen. Das ist mit dem Auto immer extrem anstrengend, wenn sie noch so klein sind. Ein anderes Beispiel, wie sehr Kinder den Lebensalltag und Rhythmus bestimmen ist der, dass wir zwei Jahre vorher, da hatten meine Eltern gerade das Haus in Holland verkauft, und haben überlegt, wie kann man die Funktion des familiären Zusammentreffens wieder anderswo herstellen. Das ist in jedem Jahr woanders. Während der Zeit, wo unsere Kinder so klein sind, haben wir uns auf unser Zuhause beschränkt und die Urlaube eingeschränkt, haben hier im lokalen Umfeld so unsere Ausflüge gemacht, denn Brandenburg hat ja auch seine Reize. Wir werden aber, wenn die Kinder etwas größer sind, auch wieder an einen großen Urlaub denken. (Männlich, Anfang 40, Berlin)

Im ersten Teil des Interviewausschnitts wird beschrieben, wie eine weite Reise mit dem Autoreisezug für die Kinder erträglich gestaltet wird. Von mobilitätsbiographischer Relevanz ist aber die geplante Rückkehr zu den „großen Urlauben“, nachdem die Kinder „größer“ sind. Hier kann der Einflussfaktor der Kinder auf die Mobilität als zeitweise Beeinflussung der Mobilitätsbiographie gedeutet werden. Die Rückkehr auf frühere verkehrsrelevante Handlungsmuster, wie es in diesem Zitat zu sehen ist, werden vom Interviewpartner ins Auge gefasst. Aus subjektiver Sicht des Befragten mag das Reisen mit dem Zug vielleicht als Einschränkung empfunden werden, aber es findet objektiv betrachtet nach wie vor (kinderfreundliche) Mobilität statt, wenngleich auch mit anderen Mitteln und anderen Zielen. Die letzte Interviewsequenz verdeutlicht beispielhaft die Einflussnahme über eine gewisse Zeit in der

Biographie und die geplante Rückkehr auf frühere Handlungsmuster. Vor dem Hintergrund der transitorischen Zeiten ist festzuhalten, dass Ereignisse wie Umzug, Geburt des Kindes und Veränderungen im sozialen Beziehungsnetz (Trennung, Partnerschaft) mobilitätsrelevante Einflüsse haben. Im Weiteren wird der Fokus auf die Erfahrungen mit Verkehrswerkzeugen gelegt.

4.1.4 Erfahrungen mit Verkehrswerkzeugen

In den Interviews wurden auch prägende Ereignisse mit Verkehrswerkzeugen beleuchtet: Zum einen wurden negative Erfahrungen mit Verkehrswerkzeugen näher erfragt, die vielleicht Einschnitte in die weitere Aneignung der Verkehrswerkzeuge mit sich bringen können. Eine Interviewpartnerin beschreibt den Einfluss eines Autounfalls wie folgt:

„Einen Autounfall 1996 hat mir das Gefühl gegeben, dass das ganz schön riskant ist. Ich bin davor ganz schön gerast, das muss ich zugeben. Das war ein Wachrütteln, seitdem habe ich sehr großen Respekt vor dem Autofahren und vor der Geschwindigkeit. Gerade auf den Autobahnen, bei hohem Tempo fühle ich mich mittlerweile nicht mehr besonders wohl.“ (Weiblich Ende 20, Zürich)

Ein weiterer Fokus der Betrachtung lag auf Reisegeschichten, wie etwa die folgende Anekdote eines Interviewpartners:

„1959 habe ich meinen Führerschein gemacht, mit knapp 19 Jahren. Ich fuhr mit einem Kindergartenfreund, einem Schweizamerikaner mit der Eisenbahn und der Fähre nach England. Dort haben wir zwei andere, einen Franzosen und einen weiteren Amerikaner getroffen. Weil ich der einzige war, der nach englischen Gesetzen einen Wagen steuern durfte, habe ich meine ersten 5000 Kilometer auf der linken Seite verbracht. Das war 14 Tage nach meiner Prüfung. Zurück flogen wir mit dem Flugzeug.“ (Männlich, Anfang 60, Zürich)

Diese Reisegeschichte, die von den ersten 5000 Kilometer erzählt und zudem einen persönlichen *modal split* in der Verkehrsmittelanewinnung beinhaltet, prägt den Interviewpartner, der von früh auf Fahrzeuge mit Unabhängigkeit in Verbindung bringt:

„Ich wohnte wieder zu Hause und bekam Taschengeld. Ich habe mich auf das Lernen fürs Abitur vorbereitet. Mein Vater hat mir dann eine Vespa gekauft, die hat mich dann sehr autonom gemacht.“ (Männlich, Anfang 60, Zürich)

Die bloße Aneignung der Verkehrswerkzeuge ist Einflussfaktor für weiteres Mobilitätsverhalten, was bedeutet, dass die durch Verkehrswerkzeuge vermittelten Möglichkeiten zu neuen Handlungsmustern animieren können. Das zeigt sich beispielsweise in einer Aussage über das Generalabonnement der Schweizer Bundesbahn, welches durch einen Pauschalpreis einen unbegrenzten Zugang zum Netz bietet:

„Über das Generalabonnement bin ich schon sehr viel mehr mit dem Zug unterwegs, da hat sich bei mir schon einiges geändert. Das ist eine Sache, die sich auf mein Mobilitätsverhalten schon ausgewirkt hat, der Kauf dieses Tickets.“ (Männlich, Anfang 30, Zürich)

Dass Verkehrswerkzeuge miteinander in Konkurrenz stehen, dass das eine das andere ablöst, zeigt folgende Aussage:

„In der Zeit, als ich ein Motorrad hatte, habe ich sicherlich in den Wintermonaten noch eine Monatskarte gehabt. Als Auszubildender war das ja auch noch preislich attraktiv, aber ab dem PKW hatte ich keine mehr.“ (Männlich, Anfang 40, Berlin)

Ein zentraler Punkt in der Befragung war die Meinung der Interviewpartnerinnen und Interviewpartner zu Billigflügen. Denn heutzutage sind diese von zunehmenden Angeboten, sowie starker Werbepresenz geprägt. Die Interviewten äußerten sich dazu sehr unterschiedlich:

„Früher waren die Autos ein bisschen langsamer, aber die Kilometer hinter sich bringen musste man genauso. Das Fliegen war vielleicht ein bisschen teurer. Aber es war irgendwie auch ein bisschen gemütlicher. Ich habe das Gefühl, heute ist man schneller überall, aber von mir aus könnte man noch etwas gemütlicher bummeln. Früher ist man viel mehr mit dem Zug gereist. Heute ist ja der Zug zum Teil teurer als das Flugzeug. Früher wäre man nie für eine Woche Berlin mit einem Flugzeug geflogen, ganz sicher mit dem Auto oder mit dem Zug. Also früher war Fliegen doch etwas besonderes, man war sicher zwei Stunden vor dem Abflug dort. Heute fliegt man einfach so - ist Normalität geworden.“ (Weiblich, Anfang 60, Zürich)

Offensichtlich ist die Aneignung eines einst elitären Verkehrsmittels durch die gesunkenen generalisierten Kosten und der gesteigerten Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit zur „Normalität geworden“. Dies soll an dieser Stelle nicht der einzige Erklärungsansatz sein, da die Nutzung auch danach zu beleuchten ist, was die Interviewpartner zur Aneignung bewegt, vor allem was sie am Ziel erwartet. Viele der Befragten nutzen Billigflüge, um Freunde im benachbarten Ausland oder im entfernten Inland aufzusuchen. Nach der Frage, ob die Präsenz von Billigflügen sein Mobilitätsverhalten verändert hat, antwortet folgender Interviewter wie folgt:

„Absolut. Durch die Billigairlines haben sich gerade diese Fernreiseaufkommen wahnsinnig erhöht und ich glaube, wenn der Flug nach London immer noch 300-400 Euro kosten würde, müsste ich mir das schon überlegen, ob ich Bekannte in London besuchen würde oder nicht. Aber durch diese neuen Angebote hat sich definitiv mein Reiseverhalten verändert, insofern, dass ich das häufiger nutze.“ (Männlich, Mitte 20, Berlin)

Eine Interviewpartnerin hat sogar vor, ihre Flugangst auf Grund des preiswerten Zugangs zu überwinden:

„Nun ja, zunächst einmal habe ich Flugangst. Zuerst ist es immer eine Frage des Budgets. Wenn es tolle Angebote gibt, dann überlegt man sich das schon. Dann zittere ich eben zwei Stunden, wenn man sich überlegt wie viel Zeit man sich spart. Das ist auch bei Flugangst, dann eine Überlegung wert.“ (Weiblich, Ende 20, Zürich)

Eine andere Interviewpartnerin bringt ihr eigentliches Mobilitätsverhalten mit den „Easy Jet-Zeiten“ in Verbindung:

„Wenn ich in Zürich bleibe, ist es für mich das Fahrrad, das geht auch, weil Zürich recht klein ist. Aber gleichzeitig war ich auch immer froh ein Auto zu haben, weil man sehr spontan ist, in die Berge fahren kann, wenn das Wetter danach ist. Man kann eben sehr kurzfristig in die Berge fahren. Und ich bin eben auch so eine Jetsetting, dass ich eben auch mal für ein Wochenende nach Paris gehe, oder nach Berlin oder nach Barcelona. Zu Easy Jet Zeiten nehme ich das dann doch gerne in Anspruch.“ (Weiblich, Mitte 30, Zürich)

Ein Tenor war zwar der Zweifel an der ökologischen Verträglichkeit, angesichts der kürzeren Reisezeiten und geringeren Kosten treten diese Überlegungen aber offensichtlich eher in den Hintergrund:

„Ich nutze das. Ich habe zwar ein schlechtes Gewissen, denn unter ökologischen Aspekten ist das natürlich nichts, aber trotzdem lohnt sich das.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Ein anderer Interviewpartner beschreibt diese Bedenken wie folgt:

„Kommt mir komisch vor. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wenn man Energie tatsächlich mit Aufwand, mit der Herstellung eines Flugzeugs und den Kosten von Benzin, wenn man das alles vernünftig berechnen würden, dann wäre das wesentlich teurer, als es im Angebot ist. Es verursacht mir ein schlechtes Gewissen, von Berlin nach Köln zu fliegen. Es ist irgendwie nicht in meiner Vorstellungswelt, aber wenn es billiger ist als die Bahn - na ja, warum nicht. (Männlich, Anfang 30, Berlin)

„Wenn es billiger ist als die Bahn – na ja, warum nicht?“, ist sinngemäß trotz Bedenken, als umfassende Aussage allen Interviewpartnern zum Fliegen und anderen Verkehrswerkzeugen zu vermerken:

„Die Nachfrage nach billigen Sachen ist immer da, wenn es einen Discount gibt, schlagen die Leute zu, völlig egal, was für ökologischen Schaden das anrichtet. Es ist moralisch oder ethisch bestimmt nicht so einwandfrei, mit den Fliegern zu fliegen. Ich bin so jemand, wenn ich es mir leisten könnte würde ich immer auf das Bessere setzen. Aber es ist letztendlich immer auch ein finanzielles Problem. Ich kaufe auch so viel wie möglich im Bioladen ein, wenn es geht. Ich bin jetzt nicht so dogmatisch, aber ich will schon auch Qualität. Ich denke bei Lufthansa habe ich dann schon ein besseres Gefühl, auch was die Sicherheit angeht. Die Leute sind besser ausgebildet, besser bezahlt, na klar. Was so Freundschaften über weitere Entfernung angeht, da habe ich eigentlich nur einen, einen Freund in Göteborg, da fliegt es sich aber schwer hin. Es gibt aber eine günstige Buslinie, für 100 Euro, 12 Stunden. Das ist dann schon eine richtige Reise, das wird auch als solche empfunden.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Eine gegensätzliche Meinung zur Einflussnahme der Billigflüge auf die Mobilität zeigt ein beruflicher Vielflieger:

„Überhaupt nicht, ich habe noch nie eine dieser Fluggesellschaften gewählt. Wenn ich nach Kanada fliege, dann mit der Air Canada. Ich wähle das nicht groß aus.“ (Männlich, Anfang 60, Zürich)

Die Einstellungen der Interviewpartner lassen an dieser Stelle folgende Schlüsse zu: Durch die geringeren finanziellen Kosten, die u.a. durch einen Verdrängungswettbewerb zwischen den konkurrierenden Fluggesellschaften erreicht werden, wird ein erweiterter Zugang für breite Gesellschaftsgruppen begünstigt. Die Interviewpartner begründen ihre Aneignung dieser Verkehrsmittel gerne anhand von Vergleichen mit der Bahn: Die Fahrkarten seien nach ihrer Einschätzung teurer und die Reisezeiten länger.

Vor dem Hintergrund der transitorischen Zeiten lässt sich eine Parallele aufzeichnen, die die Mobilisierung von Bevölkerungsgruppen verdeutlicht. Auch die Nachkriegsbevölkerung der OECD erwarb sich mit Fahrerlaubnissen und erschwinglichen Kraftfahrzeugen neue Mobilitätsmuster - der motorisierte Individualverkehr vervielfachte sich rasant (vgl. Axhausen, 2000, 2003). In den 50er Jahren hat die deutsche Nachkriegsgeneration die italienische Adria erobert, und die goldenen Zeiten des motorisierten Italien-Tourismus war eingeleitet – der Freizeitverkehr erweiterte sich rasant. Für diejenigen, die sich heute Billigflüge aneignen, ist ebenfalls eine transitorische Zeit angebrochen. Vor allem vor dem Hintergrund des preislich erleichterten Zugangs zu Flugtickets und einem umfassenden Liniennetz hat dieses Verkehrsmittel vermehrt Einzug gehalten. Das Interviewmaterial zeigt deutlich, dass diese neue Reisemöglichkeit auf große Aufnahmebereitschaft stößt. Sozialkontakte pflegen ist dabei ein zentrales Motiv, diese Flüge zu buchen.

Billigfluglinien erweitern die Reichweite von Interaktionsketten enorm. Für nationale und globale soziale Netzwerke, die weltweite Kommunikations- und Verkehrsnetze voraussetzen, ist ihre Aneignung eine Möglichkeit, Kontakte auf lange Distanz aufrechtzuerhalten. Dieser Aspekt wird nochmals genauer in Kapitel 4.3 behandelt.

4.1.5 Berufliche Erfordernisse

Veränderungen im beruflichen Leben sind ebenfalls markante Abschnitte in der Biographie, sie können ebenfalls mit einer Auseinandersetzung mit der Verkehrsmittelanewinnung und Standortwechseln einhergehen:

„Ich war noch Lehrer bis in den Herbst, habe dann einen Job bekommen im Marketing, bei einer weltweit tätigen Engineering Firma in Baden. Das liegt ungefähr 30 Kilometer von Zürich weg. Da habe ich mir dann schon einen Wagen gekauft, um dorthin pendeln zu können.“ (Männlich, Anfang 60, Zürich).

Die Anforderungen des werktäglichen Pendelns an den Ort des Arbeitsplatzes begünstigt die Aneignung von PKWs. Mobilitäts- und Flexibilitätsanforderungen prägen heuti-

ge Berufsbilder enorm. Arbeitssuchende nehmen immer weitere Suchradien in Kauf, um in einem bestimmten Berufsfeld zu arbeiten. Die Zumutbarkeitsgrenze des Deutschen Bundesamts für Arbeit eines Arbeitsplatzwechsels von Erwerbslosen liegt derzeit bei drei Jahren, wodurch ein Wechsel des Lebensmittelpunktes angespornt werden soll.

4.1.6 Immobilität im Alter

Bei den älteren Interviewpartnern war der Zusammenhang von Alter und veränderter Mobilität von Interesse. Eine ältere Frau gibt über ihre Möglichkeiten mobil zu sein wie folgt Auskunft:

„Da fahre ich mit dem Rotkreuz hin (Zürich Innenstadt; T.O.), mit älteren Leuten, die sich und ihr Auto zur Verfügung stellen und die helfen. Da kann ich mich melden beim Roten Kreuz. Und die fahren mich dann, ehrenamtlich. Da kommen auch welche, die gehen mit mir ab und zu mal spazieren oder einkaufen. Das ist sehr nett, die unterstützen uns hier im Quartier. Pro Juventude helfen auch gerne, da muss man Bescheid sagen, was man für Hilfe braucht, die beraten auch gerne in Gesprächen. Es gibt sogar Leute, die kommen nach Hause, wenn man einsam ist. Die einem Gesellschaft spenden.“ (Weiblich, Mitte 80, Zürich)

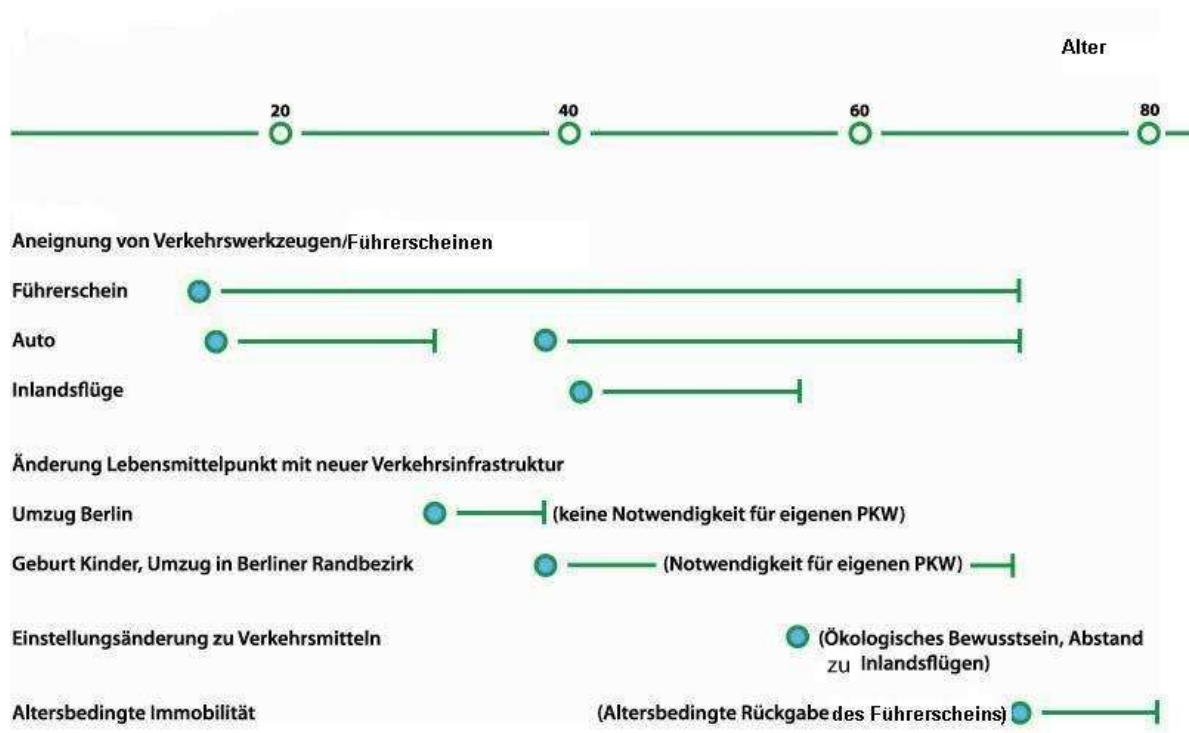
Auf ehrenamtliche Einrichtungen, die die Mobilität älterer Menschen aufrechterhalten, wird in diesem Falle zurückgegriffen. Auf Hilfe der Verwandtschaft wird in der nächsten Sequenz gesetzt:

„Zu meinem Bruder kann ich nicht, der wohnt im Aargau. Der kommt mich holen. Das ist auch nicht so weit, Baden. Da bin ich nicht so oft mittlerweile. Eher komme ich nach Streitenbach, denn dort spielen wir Karten. Dort wohnt meine Nichte. Mein Bruder und seine Frau, die sind sehr viel unterwegs. Die waren schon überall. Der Mann meiner Nichte holt mich immer ab, das kommt schon öfter vor als die Treffen bei meinem Bruder. Ist eben immer auch so, dass man mich abholen muss und wieder nach Hause bringen.“ (Weiblich, Mitte 80, Zürich)

Es zeigt sich, dass die Mobilität in den fortgeschrittenen Biografien der älteren Interviewpartner zunehmend an die Mobilität ihrer Mitmenschen gekoppelt ist und der Rückgriff auf Mithilfe eine Notwendigkeit darstellt, die eigene Beweglichkeit aufrecht zu erhalten.

Die vorgestellten Sequenzen geben erste Eindrücke in die das Mobilitätsverhalten bedingenden transitorischen Zeiten. An dieser Stelle sollen daher die vorgestellten Einblicke in das Interviewmaterial genügen. Es wurden unterschiedliche Eigenschaften von transitorischen Zeiten aufgearbeitet, durch welche die persönliche Mobilität Änderungen und Anforderungen erfährt. Einzelne Phasen, die lokalisiert wurden, lassen sich in der folgenden typisierenden Grafik vereinfacht darstellen (Abbildung 1). Die erste Achse stellt die Lebenszeitachse dar. Darunter werden einzelne mobilitätsrelevante Einflüsse im Lebensverlauf beispielhaft ins Verhältnis gesetzt, um transitorische Ereignisse zu verdeutlichen:

Abbildung 1 Beispiele für transitorische Zeiten in der Mobilitätsbiografie



4.2 Intergenerationalität

Eine Absicht der Interviews war ebenfalls, Prämissen und Konsequenzen des Mobilitätsverhaltens vermittelt durch Intergenerationalität aus den Mobilitätsbiographien ans Tageslicht zu fördern. Dafür wurden die Befragten aufgefordert, ihre Mobilität ins Verhältnis zur (Groß-)Elterngeneration zu setzen. Der Begriff der Intergenerationalität wird in diesem Zusammenhang als das Verhältnis der Generationen zur Mobilität gefasst. Dabei wird sowohl nach Übergabe und Übernahme von übergenerationellen Haltungen und Handlungsdispositionen Ausschau gehalten, als auch auf konträre (Mobilitäts-)Lebensentwürfe, die sich den vorausgegangenen Generation entgegensetzen. Dabei wird vorab von verschiedenen Wirkungsrichtungen ausgegangen, einerseits als in Mobilität umgesetzte Prägekraft und andererseits als konträre Einstellung zum (Groß-)Elternhaus. Die Betrachtung der Interviews zielt auf das Erkennen von *Handlungsübernahme* der elterlichen Einstellungen, Vorstellungen, Mobilitätsmuster seitens der Interviewten ab. Es wird allerdings nicht von einem *Status quo* ausgegan-

gen, sondern von einer *Prozesshaftigkeit* dieser Handlungsübernahme. Das heißt konkreter, dass die *Statuspassagen* im Lebensverlauf nicht nur zu einem Ereignis betrachtet werden, sondern integrativ in einen Zusammenhang mit der Biographie gebracht werden.

Als weitere Prämisse gilt die Lokalisation von „gegenteiligen“ Handlungsübernahmen der nachfolgenden Generation gegenüber der Elterngeneration. Hinsichtlich der biographischen Dimension der Interviews ist es von Interesse, ob es nach einer Ablehnung des elterlichen Mobilitätsstils im weiteren Lebensverlauf wieder zu einer Annäherung kommt. Dies könnte sich in einem *ad-hoc* Szenario so ausdrücken, dass die einstigen Orte früherer Familienurlaube bei der eigenen Familie auch wieder Anklang finden. Im Zentrum dieser Betrachtung stehen die *Leitbilder, vorgelebten Muster und Sehnsuchtsgedanken* der vorherigen Generationen – Eltern, Grosseltern –, sowie deren Rezeption und Verwirklichung im eigenen Leben. Dabei sind Aspekte der Intergenerationalität oft eng verwoben mit transitorischen Einflüssen, was mit einem typisierten Beispiel deutlich wird: Der Sohn erhält Unterstützung beim Erwerb seines Führerscheins (Führerscheinerwerb als familiales Ritual) und eignet sich das mütterliche Auto an. Hier zeigen sowohl intergenerationelle als auch transitorische Elemente.

4.2.1 Intergenerationelle Lieblingslandschaften

Als erste Stimuli zum Verhältnis von persönlicher und elterlicher Mobilität wurden in den Interviews Fragen nach der persönlichen Lieblingslandschaft gestellt. Es war von Interesse, ob die Prägung für landschaftliche Vorlieben mit dem Bezug zu (groß)elterlichen Standorten und Urlauben in Verbindung gebracht werden. Ein Interviewpartner erzählt von seiner Lieblingslandschaft wie folgt:

„Das ist die Landschaft, wo ich aufgewachsen bin. Weil sie mein Herz erfüllt. Das ist tatsächlich die Ostseeküste. Ich war da Kind. Ich bin da groß geworden, da bin ich zu Hause, das kann ich auch nicht vergleichen mit Erlebnissen in den Alpen oder in Schottland, wo wir wandern waren. Das ist unglaublich, das ist genauso berausende Natur, das ist schwer zu sagen. Das eine ist meine Lieblingslandschaft, weil es meine Heimat ist und daher einen sehr persönlichen Bezug habe, vom Herzen her. Ansonsten kann ich tatsächlich jeder Landschaft Ihre Schönheit abgewinnen. Mehr als dem urbanen Raum.“ (Männlich, Mitte 30, Berlin)

Der Interviewpartner bringt seine Lieblingslandschaft mit seiner „Heimat“ in Verbindung, die von ihm zwecks Elternbesuche in regelmäßigen Abständen aufgesucht wird. Es werden intergenerationelle Prägungen deutlich, wenn darauf hingewiesen wird, dass die in Erinnerung gebliebenen Wanderurlaube mit den Eltern die persönliche Lieblingslandschaft prägten und im jetzigen Alter wieder vermehrt in den Mittelpunkt rücken:

„Ich mag unglaublich heiße Gegenden, genauso wie weniger heiße Gegenden. Ich mag es, mich in der Natur aufzuhalten. Ich mag sowohl Berge, als auch Meer. Ich mag es aber überhaupt nicht,

zwei Wochen am Strand zu liegen. Ich brauche Bewegung. Ich habe es beispielsweise immer sehr genossen, mit meinen Eltern zum Wandern in die Berge zu fahren. Das habe ich später, nachdem ich mit meinen Eltern nicht mehr so viel verreiste eigentlich nie mehr getan, aber das wird mal wieder nötig. Gerade Österreich und Schweiz sind optimal dazu. Wandern hat etwas sehr befreiendes. Ich laufe aber auch gerne in Schweden durch den Wald“. (Männlich, Mitte 20, Berlin)

Das Wandern in den Bergen stellt für den Berliner Interviewpartner einen Kontrastraum zum Großstadtleben in Berlin dar. Es wird deutlich, dass Handlungsmuster, die in den elterlichen Urlauben vermittelt wurden, wieder reproduziert und offensichtlich gerade in der Stadt als Verlangen nach Abgeschiedenheit wieder erinnert werden. Ein anderer Interviewpartner bringt seine Lieblingslandschaft auch mit seinen Eltern in Verbindung. Seine Lieblingslandschaft beschreibt er als

„...die typische skandinavische Landschaft, da bin ich auch ständig. Wälder, Seen, Weiden mit einsamen Kuhherden, wo man stundenlang nur durch den Wald spazieren kann. (...) Die ideale Landschaft hängt vom Alter ab, denke ich. Mit fortgeschrittenem Alter kann ich wahrscheinlich auch auf die Stadt verzichten. Meine Wunschvorstellung ist es auch, mit 60 nicht mehr in der Stadt leben zu müssen oder zu wollen. Hängt vom Alter ab und von der eigenen Entwicklung.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Nach der Frage, woher seine Affinität zu Skandinavien kommt, antwortet er wie folgt:

„Durch meine Eltern, wir sind früher jeden Sommer nach Skandinavien gefahren, jeden Sommer in solche kleinen Holzhäuser. Immer nach Norwegen oder Schweden. Das hat mich geprägt. Die haben den Grundstein dazu gelegt und das hat sich dann weiter entwickelt. Ich bin dann als Teenager, Twen selber in Urlaub da hingefahren, mit der Freundin auf Fahrradtour oder sowas und dann viele Leute da kennengelernt, die Kontakte gefestigt, mit der Band dahin zum touren, viele Bands da kennengelernt, viel Austausch zu Bands. Auch innerhalb der Szene war der Austausch mit Schweden immer sehr stark. Ist so ein bisschen wie eine zweite Heimat geworden. Wenn ich mir vorstellen könnte außerhalb von Berlin zu wohnen, dann glaube ich in Skandinavien. Seit einem Jahr habe ich eine Freundin, die Finnin ist, dadurch ist das Skandinavien auch noch stärker geworden.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Anhand seiner Ausführungen zeigt sich, dass die Eltern den Grundstein für eine Vorliebe für Skandinavien gelegt haben, sie spiegelt sich in diesem Fall in häufigen Urlauben wieder. Der Befragte äußert eine starke Verbundenheit zu diesem Raum. Der Fokus auf die Lieblingslandschaft der Interviewpartner zeigen erste Kopplungen, die als die Weitergabe elterlicher Mobilitätseinstellungen auf die nachfolgende Generation, also als Prägung gelesen werden können. Weitere konkrete Prägungen sollen im nächsten Kapitel betrachtet werden.

4.2.2 Weitergabe von Haltungen

Wie schon im vorangegangenen Kapitel zu den Lieblingslandschaften, ist es von Interesse, inwiefern Mobilitätsbiographien übergenerationell eine Prägung erfahren haben. Wir wollen daher den Fokus auf „mobilitätsfördernde soziale Vererbung“ legen, die „als Mobilitätsfähigkeit, Mobilitätsbereitschaft und Mobilitätsantriebe gefasst werden“ kann (Rammler, 2001:

219). Ebenfalls ist von Interesse, ob sich Ähnlichkeiten zur Elterngeneration in bestimmten Entwicklungen konkretisieren. Zuallererst werden die Aussagen zum persönlichen Urlaubsverhalten einer Auswertung unterzogen, um sie mit denen der Elterngeneration in Bezug zu setzen. Folgende Aussage gibt einen ersten Einblick in diesen Zusammenhang:

„Meine Eltern sind sehr viel gereist, das hatte auch auf mich Einfluss. Ich bin sehr gerne gereist und ich freue mich auch wieder aufs Reisen. Ich muss nicht überall gewesen sein, Länder, zu denen ich keinen Bezug habe, Indonesien zum Beispiel, das interessiert mich gar nicht.“ (Weiblich, Anfang 60, Zürich)

Es wird deutlich, dass Reisen zum Lebensentwurf gehört und in einen Zusammenhang zur Elterngeneration gebracht wird. Die Eigenschaft der Eltern, viel zu reisen, wurde auch zu einem wichtigen Attribut im Leben der interviewten Frau. Eine weitere Interviewpartnerin erinnert die Elternurlaube folgendermaßen:

„Wir sind als Familie jedes Jahr woandershin gefahren, das wurde immer erst kurz zuvor beschlossen. Wir sind auch immer mit dem Auto unterwegs gewesen, wahrscheinlich auch deswegen, weil sie einen Flug im Vorfeld nicht organisieren konnten. Für meine Eltern war es immer wichtig unterwegs zu sein, die wollten nicht an einen Ort gebunden sein.“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Interessant ist der Zusammenhang zur Flexibilität, der hier angeführt wird. „Nicht an einen Ort gebunden sein“ und „im Vorfeld nicht organisieren können“ sind interessante Stigmatisierungen des Autos, die in Zusammenhang mit Elternurlaube und deren Organisation stehen. Die, wie wir vor dem biographischen Hintergrund sehen werden, auch in der persönlichen Gestaltung des eigens organisierten Familienurlaubes Anklang finden. Denn nach diesen ersten Fragen, wurden die Interviewpartner aufgefordert Ihr Urlaubsverhalten zu dem Ihrer Eltern in Bezug zu setzen. Das elterliche Mobilitätsverhalten kann „als Vorbild sowie auch als Schreckbild“ in die persönliche Mobilitätsbiographie Einzug halten (Dienel, 2005), wie hier erkennbar wird:

„Ich bin über viele Jahre hinweg durchgängig ins Kleinwalsertal gefahren, mit meinen Eltern, und da hat man natürlich Urlaubskontakte vor Ort geknüpft. Dadurch, dass wir Wiederholungsurlaube dort hatten, haben sich kleinere Freundschaften gebildet. Das war so im Grundschulalter, 1976 bis 1979. Das ist so gewesen, da es meine Eltern sehr wichtig war, wieder an die selben Orte zurückkehren, was mich sehr von ihnen unterscheidet, denn das mochte ich schon als Kind nicht. Immer den gleichen Ort zu sehen. Die Urlaube waren schon schön gewesen, nur denke ich es gibt so viele schöne Plätze in der Welt, wir müssen auch mal was anderes machen.“ (Männlich, Mitte 40, Berlin)

Der Interviewpartner berichtet, dass die routinierten Elternurlaube zwar schön gewesen seien, spricht aber trotzdem von einer Abneigung, die gleichen Urlaubsorte jährlich aufgesucht haben zu müssen. Er fährt fort:

„Nachdem ich mich dagegen gewehrt habe, erneut ins Kleinwalsertal zu fahren, haben meine Eltern beschlossen an die Nordsee nach St. Peter Ording zu fahren. Das hat meinen Eltern dann a-

aber auch wieder gleich so gut gefallen, dass sie sich dort eine Ferienwohnung gekauft haben. Was dazu führte, dass meine Eltern ab dann eben regelmäßig dorthin fuhren. Das war 1979. Vor 4 Jahren habe ich die Ferienwohnung übernommen. Wir vermieten die nämlich jetzt regelmäßig an Feriengäste und müssen die deswegen ab und zu auch in Ordnung bringen.“ (Männlich, Mitte 40, Berlin)

Auf sein Drängen hin, entschloss sich die Familie, den nächsten Urlaub in St. Peter Ording zu verbringen, was sich dann aber ebenfalls zum Routineurlaub entwickelte. Anhand dieser Erfahrungen aus seiner Kindheit begründet er seine heutige Vorliebe zu Wanderurlauben, wie aus den folgenden Sequenzen sichtbar wird:

„Ich habe mir sicherlich vorgenommen, nicht immer denselben Urlaub am selben Ort wahrzunehmen, wie meine Eltern. Ich wollte immer mehr, und was anderes. Aber ich habe das auch akzeptiert, dass es so war. Ich wollte dann einfach mal was anderes ausprobieren.“ (Männlich, Mitte 40, Berlin)

In der vorausgegangenen Passage distanziert er sich von den praktizierten Urlauben und versucht in der folgenden Sequenz das Naturell seiner Eltern zu erklären und „seine Art die Welt zu erobern“, entgegenzustellen:

„Meine Eltern haben nicht so viel von der Welt gesehen, dadurch dass sie sich auf bestimmte Orte in der Welt konzentriert haben. Die haben sie dann erobert und haben sich jedes Jahr darauf gefreut alles das wieder zu sehen, was sie schon kannten. Sie wollten geregelte Abläufe haben. Durch den Kauf der Ferienwohnung waren Sie dann eben auf die Nordsee fixiert. Die Folge war, dass ich in diesem Punkt nicht so werden wollte, wie meine Eltern. Die waren mir vom Horizont zu eingeschränkt. Ich wollte immer mehr, ich fand alle Orte irgendwie schön. Das müssen auch nicht unbedingt Fernziele sein. Ich kann auch in einem anderen Bezirk noch was anderes entdecken, was ich noch nicht kenne. Aber ich freue mich aber auch auf jedes Land, was wir erobert haben. Das Wohnmobil ist ein Segen. Wir haben zielmäßig eine grobe Richtung, aber auf welchem Weg wir das Ziel erreichen oder nach welcher Zeit, das wissen wir, wenn wir losfahren noch nicht. Das ergibt sich. Ich bin da viel flexibler als meine Eltern.“ (Männlich, Mitte 40, Berlin)

Die Ausführungen des letzten Interviewpartners weisen darauf hin, wie von den vorgelebten Mustern der Eltern Abstand genommen wird und ein konträrer Handlungsentwurf erarbeitet wird. Folgenden Interviewsequenzen beschäftigen sich mit Interviewpartnern, die Elternurlaube mit ihren eigenen Kindern wiederholen würden, dies bezieht sich sowohl auf die Inszenierung als auch auf die Orte:

„Als Kind hatte ich die Wahrnehmung, man fährt weg, dann ist man woanders, dann gibt es den ganzen Tag interessante Aktivitäten wie Skifahren oder Schlittenfahren, alles was man an der Küste sonst nicht hat (Interviewpartner ist in Rostock aufgewachsen; T.O.). Sicherlich würde ich das mit meinen Kindern auch so machen. Als Kind hatte ich das Gefühl, im Mittelpunkt stehe ich und mein Bruder, da gab es eben einen Haufen interessanter Aktivitäten, wir haben dies und das gemacht. So würde ich das mit meinen Kindern auch machen, klar!“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Es wurde ebenfalls nach vermittelten Reisewünschen gefragt, die von den Großeltern oder Eltern an die Interviewten herangetragen wurden. Dabei kamen unterschiedliche Tendenzen zu

Tage. Auf die Frage, ob der Interviewpartner sich an ihn vermittelte Reisewünsche der vorherigen Generation erinnern möge, antwortete er wortgetreu:

„Nein, konkret kann ich mich da an nichts erinnern. Die Wunschträume meiner Großeltern mütterlicherseits waren in der DDR eigentlich schon so gut wie verwirklicht. Denn sie hatten ein problemfreies Leben mit vier Kindern, einem großen Haus. Es war immer alles da: Geld, Essen, Auto. Es war reinster Luxus im Vergleich zu den 30er Jahren, in denen sie aufwuchsen. Ich glaube, dass sie darauf wesentlich mehr Wert gelegt haben als auf Reisen. Die waren sehr zufrieden, so wie es war. Da war ein sehr weiter Schritt nach vorne, diese ganzen Sicherheiten genießen zu können. Mit allem Luxus, den man sich vorstellen kann. Bei meinen Großeltern drehten sich die Wunschvorstellungen schon immer mehr um die Lebensumstände, als um Reiseziele.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Der letzte Satz des Zitates weist darauf hin, dass in dieser Familie die Kommunikation über Reisen und räumliche Wunschziele keinen besonderen Stellenwert hatte. Anders verhält es sich in dieser Sequenz, wo die Elterngeneration einer weitreichenden Mobilität eher skeptisch gegenübersteht. Die Reisebegeisterung und die vielen Umzüge von Calw nach Freiburg nach Berlin führt die Interviewpartnerin auf Ihre Großmutter zurück:

„Meine Oma war sehr reisebegeistert, vielleicht kommt das daher.“ (Weiblich, Ende 20, Berlin)

Auf die Frage, wodurch die Enkelin genau inspiriert wurde, wies sie auf folgendes hin:

„Die wollte immer Reisen, konnte es aber nicht wegen Krieg und anschließend Familie. Aber sie hat viele Butterfahrten oder andere organisierte Busfahrten gemacht. Da war sie sehr begeistert von und hat auch ständig davon berichtet. Nach Dänemark mit einem Schiff von Hamburg aus, sie war wirklich sehr begeistert vom Reisen.“ (Weiblich, Ende 20, Berlin)

Ebenso wird von Unterstützung von Reisevorhaben gesprochen:

„Sie hat mich dann immer unterstützt, auch bei meinen Eltern gegenüber Partei für mich ergriffen, wenn ich wieder eine Idee hatte, wo ich hinreisen könnte. Sie meint immer: "Komm, mach das, bei uns ging das früher nicht, als ich so alt war wie du. Nutze die Chancen, die sich bieten und machs." Sie hat das gegenüber meinen Eltern auch so vertreten.“ (Weiblich, Ende 20, Berlin)

Darauf folgt die Schilderung der Einstellung der Eltern:

„Klar, meine Eltern sind meine Eltern. Die machen sich Sorgen, denen wäre es lieber im direkten Umfeld von Calw zu bleiben und dort eine eigene Familie zu gründen. Das hätten sie sich gewünscht. Aber im Laufe der Zeit haben sie sich damit abgefunden und arrangiert. Und für sie ist das auch gut so wie es ist.“ (Weiblich, Ende 20, Berlin)

In diesem Falle liegt ein konträrer Mobilitätsentwurf zur Elterngeneration vor, der aber von der Großmutter der Interviewpartnerin unterstützt wird. Die Großmutter prägte ihre Mobilitätswünsche und wirkte als Vorbild für das Mobilitätsverhalten der Enkelin und unterstützte ihre Umsetzung.

Die Frage der Intergenerationalität stellt sich hier nicht nur bei der Beeinflussung der Urlaubsgestaltung und Wohnortwahl, sondern auch bei der Verkehrsmittelanewignung. Eine Sequenz, die durchaus auch den transitorischen Zeiten zuzuordnen ist, in diesem Zusammenhang aber auch auf die elterliche Prägekraft hinweisen soll, gibt Auskunft über vermittelte Einstellungen:

„Zu der Zeit, als ich den Führerschein machte, hatten meine Eltern ein klappriges altes Auto. Die legten nicht sehr viel wert auf das Auto als Statussymbol oder ähnliches. Das war ein Audi 80 und mein Vater hatte überhaupt kein Problem damit, dass ich das Auto mitbenutzte. Wann immer ich es brauchte, bekam ich das auch“. (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Das Auto wurde an dieser Stelle als frei zugängliches Objekt erfahren, was ohne große Beschränkungen von den Eltern geliehen werden konnte. Dem Auto wurde kein besonderer Wert als Statussymbol zugeordnet. Im weiteren Verlauf stellte sich die Frage nach dem meist genutzten Verkehrsmittel innerhalb der Familie:

„Mit dem Auto. Wenn wir als Familie gefahren sind, sind wir fast immer mit dem Auto gefahren, da meine Eltern sehr schlecht organisiert waren.“(Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Für die Interviewpartnerin ist ihre Familie auch an ein Auto gebunden und sie beschreibt die Anforderungen, die sie an ein Auto stellt:

„Wir fahren ja einen Opel und wir brauchten ein Auto, wo viele Leute reinpassen, und das ist das billigste Auto für diesen Anspruch.“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Für sich und ihre Familie sieht sie folgenden Lebensentwurf vor:

„ein Haus mit Garten und ein Autostellplatz“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Wie zu sehen ist, besteht eine starke Parallele zur Ihren Eltern, deren Familienorganisation sehr stark mit dem Auto verknüpft war. Ganz anders wirkt die Einstellung der Eltern zum Auto auf folgenden Interviewpartner. Er antwortet auf die Frage nach häufig verwendeten Verkehrsmitteln der Eltern:

„Das Auto. Immer das Auto. Am Anfang, da war ich noch ganz klein, da sind wir auch zweimal mit dem Zug gefahren. Da hatte meine Mutter keine Fahrerlaubnis und mein Vater war auf See. Wenn er allerdings da war, sind wir mit dem Auto gefahren. Meine Mutter hat dann später auch noch die Fahrerlaubnis gemacht. Ab dann sind wir immer mit dem Auto gefahren.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Zu den präferierten Marken äußert er sich folgendermaßen:

„Die Entwicklung ging von Skoda, zu DDR Zeiten, über Opel zu Mercedes. Die wollten schon immer unbedingt einen Mercedes haben.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Die Tatsache, dass gerade ein Mercedes vorgezogen wird, interpretiert er wie folgt:

„Meine Eltern sagen eben, dass sie für ihre Arbeit, für das Geld was sie verdienen, auch ein ordentliches Auto fahren wollen, dafür das sie jeden Tag so lange auf Arbeit sind, möchten sie entlohnt werden. Sie sehen ihren Mercedes als Entlohnung von ihren Mühen an.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Der Vergleich seines eigenen Lebens mit dem seiner Eltern fällt so aus:

„Ganz schön anders, Wohnorte sind ganz andere, Fortbewegungsmittel auch. Meine Eltern fahren immer mit dem Auto, sind glaube ich auch nie geflogen in den Urlaub sondern waren sehr typisch mit der ganzen Familie im Passat und dem ganzen Gepäck hintendrin unterwegs durch die ganze Welt. Mein Vater ist auch mit dem Auto immer zur Arbeit gefahren. Die Autos waren in unserer Familie immer das zentrale Fortbewegungsmittel.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Der Interviewpartner verfolgt eine entgegengesetzte Haltung zu der seiner Eltern. Die vordergründigen Einstellungen zum Auto vertritt er in diesem Fall nicht. Von Eltern geförderte Mobilität kann der Grundstein für späteres Mobilitätsverhalten sein, wie in dem folgenden Beispiel:

„Mit Amerika gab es das. Als ich 12 war und mein Bruder 21 haben meine Eltern uns einen Flug in die Staaten und eine Rundreise dort spendiert. Das haben Sie schon gefördert, auch mit der Intention, dass wir raus sollen und die Welt kennenlernen. Wir haben dort entfernte Verwandte, einer in New Jersey, der andere in Phoenix, Arizona, besucht. Das waren zwei Anlaufstationen und dazwischen mit den Greyhoundbussen unterwegs gewesen durch die Staaten. Das war 1985.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Im folgenden Fall beeinflusste die Mutter schon sehr früh das Mobilitätsverhalten der Kinder, in dem sie engagiert deren Sprachausbildung förderte:

„Zwischendrin bin ich ein halbes Jahr lang in England auf eine Schule gegangen, da war ich 9. Das wollte meine Mutter, die war Englischlehrerin und legte Wert darauf, dass wir die Sprache vernünftig lernen, meine Geschwister und ich.“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Diese „Reiseerziehung“ erweitern mentale und erfahrene Landkarten schon im Kindesalter und können als generationell vermittelten Mobilitätspotentiale gefasst werden.

Bei Vertreibung und Flucht ist zunächst keine Pendelbewegung zwischen verlassener Heimat und neuer Zuflucht zu erwarten, dieses Verlangen kann aber an die Kinder weitergegeben werden, wie folgende Sequenz verdeutlicht:

„Meine Mutter wollte, dass wir die Heimat unseres Vaters kennenlernen (gemeint ist Pommern; T.O.). Aber dazu ist es nicht mehr gekommen, weil mein Vater gestorben ist aufgrund von Nachwirkungen des Krieges. Das hätte meine Mutter gerne mit uns Kindern gemacht.“ (Weiblich, Mitte 80, Berlin)

Diesen Wunsch der Mutter möchte die Interviewpartnerin (Mitte 80) mit Ihrer Schwester sich (80) noch erfüllen, wie sie in folgender Textpassage beschreibt:

„Meine Schwester und ich haben den Wunsch, das wir zu diesem Rittergut unseres Vaters hinreisen. Ob das Rittergut bewirtschaftet wird, ob es verfallen ist, das möchten wir auf alle Fälle noch wissen.“ (Weiblich, Mitte 80, Berlin)

Nach Rammler erfolgt die Verkehrserziehung durch Konditionierung auf den gesellschaftlichen Standard über spezialisierte Sozialisationsagenturen (Rammler, 2001: 194). Wie hier gezeigt wurde, findet Verkehrserziehung nicht nur durch die Fahrradprüfung in der Grundschule statt, sondern auch durch vorgelebte Mobilitätsmuster und mobilitätsbezogene Wunschbilder der Elterngeneration. Die Prämissen von sozial vermittelten Mobilitätsmustern kristallisieren sich in ihrer Konsequenz als „Mobilitätsfähigkeit, Mobilitätsbereitschaft, Mobilitätsantrieb“ von früh auf. Es wurde auch belegt, dass das Vorleben von Mobilitätsmustern nicht nur Übernahmen, sondern auch Abgrenzungen bewirken kann und konträre Handlungsentwürfe gelebt und erlebt werden (Dienel, 2005).

4.3 Soziale Netze und Mobilität

Soziale Netzwerke bezeichnen die „spezifischen Webmuster alltäglicher sozialer Beziehungen“ (Keupp und Röhrle, 1987: 7). In diesem Zusammenhang ist die räumliche Verteilung der sozialen Netze von Interesse, insbesondere in Verbindung mit dem implizierten Verkehrsaufkommen, um diese aufrechtzuerhalten, respektive sie zu pflegen.

Zeitdiagnostische Gesellschaftsbeschreibungen gehen von einer immer stärker werdenden räumlichen Distanzierung und sozialen Differenzierung des persönlichen sozialen Umfelds aus (Beck 1986, 1999; Beck, Giddens und Lash 1996, Giddens 1984; Castells 2004). Dies kann eine Vielzahl von Gründen haben, beispielsweise arbeitsbedingte Flexibilisierungsanforderungen, die einen häufigen Wechsel der persönlichen Lebensmittelpunkte verlangen (Beck, 1999; Voß und Pongratz, 1998, 1999, 2001). Die Wohnstandorte und Arbeits- oder Ausbildungsplätze stellen für das Verkehrsverhalten wesentliche langfristige Bindungen dar (Axhausen, 2002), die zusammen mit den gesellschaftlichen Regimen (Hägerstrand, 1970) das räumliche Alltagsverhalten bestimmen. Anforderungen von häufigen Arbeitsplatzwechseln und diversen Ausbildungsplätzen an unterschiedlichen Orten und daraus resultierende häufige Umzüge kondensieren in einer flexiblen Lebensgestaltung. Es ist anzunehmen, dass diese Mobilitätsbiographien sich einer räumlich weitflächigen Verteilung des sozialen Umfeldes bedienen, was ebenfalls das räumliche (Alltags-)Verhalten bestimmt. Für welche Personen dies zu welchem Grade zutrifft, ist ebenfalls dem Datenmaterial zu entnehmen.

Vor diesem Hintergrund wurden die Interviewteilnehmer nach ihrer Einschätzung des Wachstums der räumlichen Verteilung ihrer sozialen Netze befragt. Dabei war die Aufrechterhaltung des Kontakts mittels Informations- und Kommunikationstechnologien – wie SMS, Handy, Briefe, *chats*, *e-cards*, *voice over IP* (skyping, siehe www.skype.com), Email – ebenso von Relevanz wie die für Treffen verwendeten Verkehrswerkzeuge – Zeitkarten des öffentlichen Nahverkehrs, Auto, Roller, Fahrrad etc. Das Interesse an der räumlichen Struktur der sozialen Netze ergibt sich, da Mobilitätsbiographien die Biographien der sozialen Netze sinnvoll ergänzen können. In der Erforschung des Verkehrsaufkommens innerhalb von sozialen Netzen liegt eine Möglichkeit, Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte besser zu verstehen.

Die folgende Darstellung ist in zwei Analyseebenen unterteilt. Zuerst wird auf die faktische räumliche Mobilität eingegangen und in Abhängigkeit zur räumlichen Distanz der Kontakte gestellt. Die zweite Analyseebene adressiert die Kontaktaufrechterhaltung in den sozialen Netzen, insbesondere das Verhältnis von Distanz und Kontaktaufrechterhaltung. Da die Verwendung von Verkehrswerkzeuge für Treffen sowie Kommunikationsmittel wichtige „Werkzeuge“ der Vergesellschaftung darstellen.

4.3.1 Soziale Netze und räumliche Mobilität

Die Wohnorte der Freunde, Verwandten und Bekannten werden gerne mit Reisedestinationen in Verbindung gebracht. Dass Bekanntschaften in unterschiedlichen Länder und besonderen Orten zu Besuchen animieren, wird hier deutlich:

„Aus Brüssel kenne ich noch einen Kollegen, der mit mir die Sprachschule besucht hatte, der hat sein Studium in Brüssel beendet, ist Syrer und letztes Jahr wieder zurück nach Syrien. 2003 haben wir uns in Brüssel wieder getroffen. Wir haben Kontakt über Email, Telefon und Fax ist zwar umständlich zum kontaktieren, aber der Kontakt besteht. Ich würde ihn auch gerne in Syrien besuchen, das scheitert aber momentan eher an finanziellen Sachen. Syrien würde mich sehr reizen.“ (Weiblich, Mitte 20, Zürich)

Obwohl das Interesse in erster Linie dem Bekannten galt, wird am Ende der Sequenz die Betonung darauf gelegt, dass besonders Syrien die Interviewpartnerin mal reizen würde. Eine weitere Interviewpartnerin bestätigt die Annahme, dass der Besuch von Bekannten im Ausland gerne mit Urlaub verbunden wird:

„Ich bin nach Australien wegen der Sprache. Ich wollte Englisch lernen, kannte aber in England keinen Menschen, hatte aber recht viele Bekannte in Australien, dann bin ich dann dorthin gegangen. Ich war dort ein bisschen überall, in allen Großstädten.“ (Weiblich, Ende 60, Zürich)

Bei der Auswahl eines Auslandszieles entscheidet sie sich für das Land, in dem ihr bereits Personen bekannt sind. Der weitere Austausch innerhalb dieses Freundeskreises ist ebenfalls interessant:

„Da kamen also Leute her, die hatten noch nie Schnee gesehen. Da bin ich dann mit denen zum Schlitten fahren, und die hatten einen großen Spaß. Und die Schweiz ist für die nun wirklich das Schneeland. Also es kam auch oft vor, dass die im Winter kamen, weil es in Australien nicht so starke Witterungsunterschiede gibt. Sommer ist einfach heiß, den Herbst spürt man kaum, da wird es ein bisschen kühler und im Winter ist es ein wenig regnerisch. Aber es gibt nur ein ganz kleines Gebiet wo wirklich Schnee fällt. Sind ja eher berühmte Schwimmer als berühmte Skifahrer. Zu Beginn war es so nach meiner Rückkehr, das 5 bis 10 Jahre lang Leute kamen. Später dann eher selten.“ (Weiblich, Ende 60, Zürich)

Nach der Rückkehr der Interviewpartnerin, fanden für 10 Jahre Besuche statt, die sich erst später verflüchtigten. Diese Sequenzen geben Einblicke in ein wechselseitiges Interesse am Land und an der bekannten Person, die mit dem Land verbunden ist. Ebenso sind, wie zu sehen ist, wechselseitige Besuche der Fall. Eine andere Interviewpartnerin beschreibt die Verbindung zwischen Orten der Verwandtschaft und darin implizierte Möglichkeiten für Urlaube folgendermaßen:

„Wir sind immer in Urlaub gefahren, jedes Jahr. Weil mein Vater beruflich sehr eingespannt war, war es nie möglich das vorher groß zu planen. Einmal sind wir nach Portugal geflogen, zu einem Cousin meiner Mutter. In Portugal waren wir immer wieder mal. Der Cousin hatte da ein Ferienhaus am Meer.“ (Weiblich, Anfang 40, Berlin)

Ein am Meer lebender Rostocker beschreibt die Verwandtenbesuche ebenfalls gekoppelt an den Ort:

„Die (gemeint sind die Verwandten; T.O.) sind uns oft besuchen gekommen, weil wir am Meer gewohnt haben. Da waren die mehr bei uns als wir bei denen.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Ein anderer Interviewpartner bringt Reisen generell mit Besuchen innerhalb seines sozialen Netzwerkes in Verbindung:

„Ich versuche eigentlich bei jeder Reise, diese auf Freunde auszurichten, die ich kenne, oder auf Leute, die dort wohnen. Es gibt doch nichts langweiligeres als Pauschalreisen und die Distanz zwischen den Einheimischen und mir.“ (Männlich, Ende 20, Berlin)

Auf die Frage, ob er am Reiseziel notwendigerweise immer jemand kennen müsse, antwortet er wie folgt:

„Das ist keine Bedingung, aber ich versuche zumindest dort dann gleich Leute kennenzulernen. Auch schon von zu Hause aus kontaktiere ich Freunde von Freunden. Einfach um dann vor Ort eine Basis zu haben, von der man dann weiter starten kann. Für mich ist das wichtigste an einer Reise, auch in den anderen Kulturkreis vorzudringen und nicht nur an der Peripherie zu bleiben. Mir reicht dann auch nicht allein Strand.“ (Männlich, Ende 20, Berlin)

Von Interesse war ebenfalls die Einschätzung der räumlichen Verteilung des sozialen Netzwerkes. Die Frage, ob sich das soziale Netz über die Jahre hinweg räumlich weitflächiger gestaltet, wird einmal so beantwortet:

„Ja, klar. Darüber sind wir uns auch ziemlich bewusst. Ich kann mich mal erinnern, das wir in einem leerstehenden Haus gewohnt haben Anfang der 90er. In Ostdeutschland standen ne Menge Häuser zu der Zeit leer. Da ist uns das schon sehr klar geworden, da zog der eine weg, nach Hamburg, der nächste dorthin. Dann haben wir so zusammengesessen, 1994, und haben uns überlegt, das es durchaus sein kann, das wir in 5, 6 Jahren alle in verschiedenen Orten wohnen werden. Letzten Endes ist es auch so gekommen. Wir sind über ganz Deutschland verstreut mittlerweile.“ (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Nach der Frage, ob dies ein Problem für ihn darstelle, antwortet er folgendermaßen:

„Nein, das ist eher eine Bereicherung, denn wenn man sich so viele Jahre kennt und sich unabhängig voneinander weiterentwickelt, dann ist das eine tatsächliche Bereicherung. Da kommen auch immer Überraschungseffekte dazu, zum Beispiel habe ich letztes Wochenende mal jemanden getroffen, mit dem habe ich jahrelang in einer WG gewohnt, der ist mittlerweile Biologe in Marokko. Dann war noch eine Schwester von einem anderen Bekannten dabei, die ist jetzt in Norwegen Krankenschwester. Ich finde das schon höchstspannend. Fände es aber auch gut, wenn man zum Lebensende hin wieder näher irgendwo versammelt. Ich denke auch, dass das Leben so funktioniert irgendwie. Man hat ne gemeinsame Jugend, geht dann raus, und trifft sich im Alter wieder, erzählt sich deftige Geschichten von früher und lässt die Kinder wieder laufen. Das ist doch eine Idealvorstellung, die viele Leute haben und ich auch. (Männlich, Anfang 30, Berlin)

Ein anderer Interviewpartner begründet die zunehmende räumliche Verteilung seines sozialen Netzwerkes mit folgender Erklärung:

„Das auf alle Fälle. Das ist auch bedingt durch die geschichtliche Situation, dass es um Berlin herum jetzt auch ein Umland gibt. Früher war alles im Umkreis von 30, 40 Kilometern. Westberlin eben. Das hat sich jetzt auf einen Radius von 100 km verstreut, in dem viele Leute ins nahe Umland gezogen sind. (Männlich, Ende 50, Berlin)

Eine Interviewpartnerin verneinte die Frage nach der zunehmenden Zerstreung des Bekanntenkreises:

„Eigentlich nicht. Ich hatte immer schon Freunde aus Deutschland, aus Italien oder den USA. Die sind dann einfach immer ersetzt worden.“ (Weiblich, Anfang 30, Zürich)

Hier ist eine Geografie des Sozialen, die schon von früh auf räumlich sehr verteilt ist. Die Frage nach einer zunehmenden räumlichen Distanzierung von sozialen Netzwerken wurde positiv beantwortet. Es gab aber Ausnahmen bei Interviewpartnern, die von früh auf eine weitflächige Verteilung des Familien- und Bekanntnetzwerkes hatten. Ein weiterer Interessenschwerpunkt war, die Regelmäßigkeit von Treffen. Dabei wurde der Fokus zuerst auf institutionalisierte Zusammenkünfte, wie Heirat, Weihnachten, Geburtstage gelegt:

„Ja, große Geburtstage immer. Vor allem zu meiner Mutter kamen viele. Wir haben in Finnland geheiratet, da kamen natürlich viele Verwandte. So lange die Mutter meines Ex-Mannes noch gelebt

hat, gab es zu ihr oft Kontakt. Sie hat die Familie sehr zusammengehalten. Da gab es dreimal im Jahr große Treffen mit allen Onkeln und Tanten.“ (Weiblich, Anfang 80, Zürich)

Auch Sportaktivitäten, wie Winterurlaube sind Anlass für jährliche Treffen:

„Das ist eigentlich nicht so ein Problem für uns gewesen. Es gab immer gemeinsame Termine, vor allem wenn es zum Boarden ging. Einer hat vielleicht mal kurzfristig absagen müssen, aber eigentlich nimmt sich schon jeder die Zeit. Das bedarf keiner größeren Absprache. Einer macht den Plan und die anderen hängen sich dann ran. Das ergibt sich immer recht kurzfristig. Da wird kein konkreter Termin ausgemacht. In letzter Zeit nimmt es etwas ab, man trifft sich aber häufig an Geburtstagen, Feiern, Konzerte und natürlich an Weihnachten, denn da ist ja eh jeder zu Hause.“ (L1-5, Anfang 30, Zürich)

Eine andere Interviewpartnerin bezog sich ebenfalls auf festliche Anlässe für gemeinsame Treffen:

„Die habe ich zu Weihnachten besucht, immer wenn das möglich war. Meist habe ich Sie mit dem Flugzeug besucht, weil das schnell gehen musste. (...) In Kirchheim und in Wernau. Die habe ich besucht, einmal im Jahr. Da haben ja viele Verwandte gelebt. Meist zu besonderen Anlässen wie Verlobung, Geburtstage und Hochzeit. Ich habe ja immer noch gearbeitet. Ich musste meine Zeit einteilen. Mich haben die Leute eher besucht. Nach Stuttgart bin ich mit dem Zug gefahren, musste dann dort umsteigen Richtung Plochingen.“ (Weiblich, Anfang 80, Zürich)

Jemand anderes bringt den Geburtstag mit einem Aufenthalt in London in Verbindung:

„Wenn ich Geburtstag habe, dann lade ich all meine Bekannten ein, die in der Stadt sind. Ich erwarte von niemandem, dass er mich nur wegen meines Geburtstags extra in London besucht oder andersrum aus London nach Zürich kommt. Es gibt schon solche Fälle, dass mich Leute aus Zürich in London besucht habe, inzwischen dort wohnen und noch Kontakt zu den Freunden haben, die Ich Ihnen damals vorgestellt hatte.“ (Weiblich, Anfang 30, Zürich)

Die Zitate zeigen die Wechselwirkung zwischen der räumlichen Verteilung der sozialen Netze und der darin stattfindenden Mobilität. Treffen können institutionalisiert und an bestimmte Anlässe gekoppelt sein. Freunde und Bekannte an entfernten Orten werden gerne in Verbindung mit einem Urlaub gebracht. Viele bestätigen die Tendenz der räumlichen Ausdehnung des persönlichen Beziehungsnetzes. Dies lenkt im Kontext des Verkehrsaufkommens den Fokus auf die räumliche Verteilung sozialer Netzwerke und ihre verkehrlichen Anforderungen. Hierbei sind nicht nur Treffen in Kopräsenz von Interesse, die die Überwindung des Raums mittels Verkehrswerkzeuge erfordern, sondern auch die Kommunikationsnutzung. Dieses Thema stellt den Schwerpunkt des folgenden Kapitels.

4.3.2 Soziale Netze und kommunikative Mobilität

In diesem Abschnitt geht es um die raumüberwindende Rolle von Kommunikation und ihr integratives Moment bei der Aufrechterhaltung sozialer Netze. Das Verkehrs- und Nachrich-

tenswesen spielt eine tragende Rolle im gesellschaftlichen Prozess der zunehmenden Organisation (Rammler, 2003). In der Auswertung wurde daher auf die Wahl der Kommunikationsformen geachtet. Die Verwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglicht Gemeinschaft und soziale Partizipation über Distanzen hinweg. Diese Formen des Kontakts sind notwendig, um einer Auflösung des sozialen Netzwerkes entgegenzuwirken. In vielen Interviews wird ein Zusammenhang zwischen Entfernung und Kommunikationsmittel deutlich. Bei räumlich entfernten Kontakt dominiert der Email-Kontakt:

„Mit den Finnen neuerdings mit Email, mit den Freunden in Zürich mit SMS und Telefon.“ (Weiblich, Anfang 60, Zürich)

Eine Interviewpartnerin bringt Email mit Distanz in Verbindung, verwendet es aber ebenfalls für den Kollegen am nächsten Schreibtisch:

„Ja, mit Leuten die weit wegwohnen Emails ich meist, das tue ich aber genauso mit Leuten, die im Büro neben mir arbeiten. Heutzutage rufe ich die Leute eigentlich nur noch an, wenn ich zu spät bei einer Verabredung bin oder jemanden nicht finden kann. Ich finde Email eigentlich am einfachsten, da ich eh den ganzen Tag am Computer verbringe. Die ganz engen Freunde rufe ich schon auch mal so an, weil ich die auch hören möchte.“ (Weiblich, Anfang 30, Zürich)

Das Verhältnis von Email und Distanz gibt Aufschluss über den Sachverhalt, dass technisch vermittelte Kommunikation auch von den finanziellen Mitteln abhängig ist und dass die gesunkenen generalisierten Kosten, dazu beitragen, Kontakte über weite Distanzen aufrecht zu erhalten (siehe Axhausen, 2003):

„Die, die ziemlich weit weg sind, fast ausschließlich über Email. Die, die mittelweit weg sind, ziemlich regelmäßig per Telefon, wöchentlich eigentlich - gerade sonntags, wo wir deutschlandweit frei telefonieren können. Die Leute in der unmittelbaren Nähe treffe ich, da ist es der mündliche direkte Kontakt, der überwiegt.“ (Männlich, Mitte 20, Zürich)

Dies macht auch folgende Interviewpassage deutlich:

„Telefonisch vor allem, brieflich, per Email. Durch die verbilligten Telefentarife ist es auch möglich zu telefonieren und ich wollte die Leute schon hören.“ (Männlich, Anfang 60, Zürich)

Ein anderer Interviewpartner beschreibt seine Kommunikationsformen folgendermaßen:

„Ich habe die Angewohnheit, Karten zu verschicken, weil ich es mag, dass jemand auch mal etwas Handgeschriebenes von mir erhält. Das gefällt auch den anderen, denn das ist schon etwas anderes als die übliche Email-Kommunikation. Vieles läuft schon über Email, gerade mit den Freunden aus St. Gallen und Bern, Neapel. Außerdem telefoniert man schon alle 2, 3 Monate etwas länger, wo man sich erzählt, was man so die letzten Wochen gemacht, was passiert ist, so als Update. Mit meiner Cousine in New York, mit der verkehre ich hauptsächlich via Email.“ (Weiblich, Ende 20, Zürich)

Eine Interviewpartnerin beschreibt Kontaktbeziehungen über einen langen Zeitraum wie folgt:

„Ich mache das schon, ich habe ja früher immer bei ausländischen Firmen gearbeitet und die sind ja alle wieder weg gegangen. Die Leute sind in Amsterdam, Kanada oder London. Und das ist auch wieder leider eine Alterssache. Wir schreiben uns kurz vor Weihnachten jährlich lange Briefe und kommentieren die Politik des Landes, die sozialen Bedingungen und erzählen Privates. Und dann kommt keine Antwort bis zur nächsten Weihnacht. Das geht aber seit 25 oder 30 Jahren so.“ (Weiblich, Ende 60, Zürich)

Eine Interviewpassage, die den Zusammenhang von sozialen Netzen und räumlicher Distanz mit den Kommunikationsformen sehr gut zusammenfasst, ist:

„Es verhält sich mit den Wohnsitzen meiner Bekannten genauso wie mit der Distanz. Die räumliche Nähe ist auch ein Faktor für die Nähe der Bekanntschaft. Es ist natürlich auch immer eine finanzielle Angelegenheit, denn meine Bekannten in Amerika kann ich nur begrenzt besuchen. Wenn ich aber jetzt die neuen Kommunikationsformen sehe, dann können die schon dazu beitragen, aber sie können das höchstens ergänzen, aber nicht ersetzen. Wenn Familien weggezogen sind, dann hat man vielleicht noch ein, zwei Mal Kontakt gehabt, und dann war es vorbei.“ (Männlich, Ende 50, Zürich)

Die Kommunikationsstruktur der folgenden Interviewpartnerin gibt Aufschluss über den *modal split* des Kommunizierens:

„Sehr lange habe ich das gerne gemacht. Seit ich in London war, hat das aber aufgehört, weil es einfach zu teuer war (telefonieren; T.O.). Da habe ich sehr viel SMS verschickt. Bevor ich nach London gegangen bin habe ich das gar nicht gemacht, weil ich das auch blöd fand, dieses Gossip, aber in London habe ich sehr häufig SMS oder Email geschrieben. Und in London war ich auch sehr viel unterwegs und saß nicht die ganze Zeit vor dem Computer, und daher habe ich sehr häufig SMS geschrieben. Aber wenn ich, wie jetzt, viel arbeite, dann benutze ich eigentlich nur Email den ganzen Tag.“ (Weiblich, Ende 20, Zürich)

Innerhalb des Datenmaterials konkretisiert sich das Verhältnis von räumlicher Distanz und Art des Kontakthaltens. Vielen Interviewpartnern verwenden Email, um räumlich entfernte Kontakte aufrecht zu erhalten. Es wird aber ebenfalls zu räumlich nahen Kontakten verwendet, meist in einer Kombination mit SMS und Telefongesprächen. Sehrwohl haben verbilligte Telefongespräche Einfluss auf die Kontakthäufigkeit, insbesondere bei räumlich entfernten Kontakten. Es wird aber auch deutlich, dass sich die räumliche Entfernung der Netzwerkmitglieder als proportional zur persönlichen Nähe verhalten kann. Wie oft und mit welchem Verkehrsmittel räumlich entfernte soziale Beziehungen aufgesucht werden und in welchem Verhältnis dies zu Kommunikationsmitteln steht muss im weiteren Verlauf des Projektes bearbeitet werden.

5 Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse

Mit Hilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (1995) wurden die transkribierten Interviews anhand der explorativen Fragestellung ausgewertet. Offene Kodes wurden einzelnen Interviewsequenzen zugeordnet und in inhaltlich übergeordneten Kategorien gruppiert. Diese Kategorien beinhalten zu interpretierenden Textpassagen, mit Informationen über Faktoren, die das persönliche Mobilitätsverhalten beeinflussen können. Nach den Darstellungen der Interessengebiete, mit denen wir dem Datenmaterial begegnet sind, ist eine Synthese notwendig, um die Einsichten aus dem Datenmaterial miteinander in Verbindung zu bringen. Konkreter: Was sind die Zusammenhänge zwischen Mobilitätsbiographien, transitorischen Zeiten, Intergenerationalität, Sozialen Netzwerken und Mobilitäts- und Verkehrsverhalten?

Innerhalb des Projektes wurden dreißig Mobilitätsbiographien erhoben, die Antworten zu transitorischen Zeiten, Intergenerationalität und Sozialen Netzwerken und erste explorative Hinweise für weitere Forschungszusammenhänge geben. Durch die Biographien können einzelne mobilitätsrelevante Lebensphasen in Relation gesetzt werden. Wie mobilitätsverändernde Ereignisse im Leben Einzug halten, wurde innerhalb der Diskussion transitorischer Zeiten dargestellt. Auf einer allgemeinen Ebene sind Beeinflussungen, die das Mobilitätsverhalten durch Veränderungen der Qualität der sozialen Netze und durch die Intergenerationalität erfährt, als transitorische Ereignisse *per se* zu betrachten. Aufgrund des speziellen Fokus der explorativen Fragestellung wurden die Soziale Netze und die Intergenerationalität aber gesondert betrachtet. Folgende Ergebnisse sollen an dieser Stelle festgehalten werden:

Bestimmte Ereignisse im Lebensverlauf beeinflussen das Mobilitätsverhalten. Dies wurde an dieser Stelle als *transitorische Ereignisse* gefasst, wenn ein Ereignis im Lebenslauf Rückschluss auf eine Veränderung zulässt. Die Prozesshaftigkeit der Mobilitätsbiographien legt nahe, von *transitorischen Zeiten* zu sprechen, da die Veränderungen sich über einen längeren Zeitraum in der Auseinandersetzung mit der neuen Lebenswelt ergeben. Folgende transitorische Ereignisse, die transitorische Zeiten auslösen können, sind innerhalb der Mobilitätsbiographien lokalisiert worden:

- *Standortwechsel* bedingen eine Auseinandersetzung mit einer veränderten Lebenswelt bzw. Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehört die Aneignung von neu zugänglichen Verkehrswerkzeugen, sowie das Infragestellen von einstigen Routinen in der Verkehrsmittelaueignung.

- *Flexibilität im Alltag* ist eine Anforderung, die das Interesse auf (Mobilitäts-) Unabhängigkeit in Form eines persönlichen PKWs lenkt. Im Datenmaterial werden Szenarien beschrieben, wie beispielsweise die Fürsorge für andere Menschen, die mit der Notwendigkeit von schnellen Ortswechseln einhergehen. Durch Aneignungen von PKWs finden solche Anforderungen laut Interviewpartner Unterstützung.
- *Erwerb von Fahrerlaubnissen* ist ein markanter Einschnitt in Mobilitätsbiographien. Sie begünstigen neue Mobilitätsmuster.
- *Partnerschaften* sind Auslöser für transitorische Zeiten. Scheidungen können zu Standortwechseln führen und einst gelebte Mobilitätsmuster verändern. Neue *Partnerschaften* eröffnen neue Sphären des Sozialen mit neuen Kontaktbesuchen und neuen Mobilitätsmustern. Ortswechsel werden ebenfalls mit Partnerschaften in Zusammenhang gebracht.
- Die *Geburt von Kindern* wird als zentraler Einschnitt in den Mobilitätsbiographien angesehen. Neue Erfordernisse an Verkehrsmittel entstehen, die Rückkehr zu alten Mobilitätsmustern vor der Geburt der Kinder werden vereinzelt angestrebt und es wird von einer zeitweisen Einschränkung gesprochen.
- *Negative Erfahrungen mit Verkehrswerkzeugen*, sei es durch einen Unfall, sei es durch anderweitig geprägte Ablehnungen, sind transitorische Ereignisse, die veränderte Mobilitätseinstellungen bedingen.
- Bleibende erste *positive Erfahrungen mit Verkehrsmitteln* sind Prägungen, die Handlungspraktiken nachhaltig beeinflussen.
- Die *Aneignung von Verkehrswerkzeugen* bedingt eine Veränderung durch den bloßen Zugang zu Verkehrswerkzeugen. Das eigene Auto animiert zu Mehrfahrten; das Generalabonnemente der Schweizer Bundes Bahn animiert durch den unbeschränkten Zugang zum Fahrangebot zu vermehrten Zugfahrten.
- Verkehrswerkzeuge stehen miteinander in *Konkurrenz*. Für Personen die via Billigflügen reisen, steht die Strecke hinsichtlich Zeit und Kosten mit der Bahn in Konkurrenz.
- *Berufliche Erfordernisse* des Pendelns werden bei der Annahme eines neuen Arbeitsplatzes mit Verkehrsmitteln in Verbindung gebracht. Das pendeln ist ein Grund für den Autokauf.
- *Immobilität im Alter* ist mit transitorischen Zeiten in Verbindung zu bringen, die von Einschränkungen in der Aneignung von Verkehrswerkzeuge bis zu mobilitätsunterstützenden Rückgriff auf Mitmenschen reichen.

Die herausgearbeiteten transitorischen Ereignisse beeinflussen das Verkehrsverhalten im Lebensverlauf. Welche konkreten Konsequenzen diese Ereignisse zu Tage bringen, wird hier an kommende Projektschritte weitergegeben. Die lokalisierten Ereignisse gewähren soweit Einblicke, dass sie beispielsweise in Form eines Fragebogens operationalisiert und überprüft werden können. Dadurch kann der Impetus der transitorischen Ereignisse und den mit ihnen verknüpften Übergängen beispielsweise für antizipierte Beeinflussungen hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilitätsaneignung konkretisiert werden.

Elterngenerationen können transitorische Zeiten bei ihren Kindern bewirken, in dem „Mobilitätsfähigkeit, Mobilitätsbereitschaft und Mobilitätsantriebe“ sozial vermittelt und adaptiert werden (Rammler, 2003). Für die Bestimmung intergenerationeller Einflussfaktoren sind einige Anhaltspunkte deutlich geworden:

- Die Elterngeneration kann offensichtlich sowohl eine *Übernahme von mobilitätsrelevanten Handlungsentwürfen* seitens der nachfolgenden Generation bewirken, als auch *konträre Lebensentwürfe*, die eine Abgrenzung zur Elterngeneration darstellen. Deshalb können die folgenden Punkte auch negativ gewendet werden und unterschiedlichen Übernahmetypen zugeordnet werden.
- *Lieblandschaften* werden gerne mit den elterlichen Lebensmittelpunkten in Verbindung gebracht.
- Kinder von Vielreisern sind ebenfalls Vielreiser.
- *(Groß-)Elterliche Wunschziele* werden von den Kindern in die Tat umgesetzt.
- *Elterliche Verkehrswerkzeuge und deren Einstellung zu diesen* prägen die Kinder.
- Unterstützung der Eltern bei der *Führerscheinaneignung* ist eine intergenerationelle Handlungsvermittlung zur Aneignung und Rückgriff auf einen PKW.

An dieser Stelle werden diese Einsichten ebenfalls an die kommenden Projektschritte übergeben. Folgende Auswertungsoption kann dafür in Aussicht gestellt werden. Die dreissig transkribierten Interviewsequenzen können Anhaltspunkte für die Entwicklung von Idealtypen darstellen. Vor dem Hintergrund der Intergenerationalität ließen sich gewisse Übernahmetypen oder Verweigerungstypen ausmachen. Durch das Aufstellen von Idealtypen erhält man die Möglichkeit, zentrale Grundformen und Funktionsweisen gesellschaftlicher Praxis hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens verständlicher zu machen. Damit ein erzeugter Mobilitätstypus als Gruppierung von Merkmalen gegenüber anderen Fällen empirisch tragfähig ist, müssen die Unterschiede zwischen den verschiedenen (Merkmals-)Gruppen bzw. Typen signifikant

größer sein als die Unterschiede zwischen den Merkmalsgruppierungen der Fälle innerhalb eines Typus. So könnten bestimmte Mobilitätstypen ermittelt werden, die sich durch unterschiedliche Gewichtungen, Stärken und Schwächen hinsichtlich Intergenerationalität (auch: Sozialem Netzwerk, transitorischen Zeiten) auszeichnen. Die vorhandenen dreissig Fälle könnten so einzelnen Nutzertypen zugeordnet werden.

Es lässt sich auf der Seite der sozialen Netze festhalten, dass die räumliche Erweiterung ein neues Verkehrsverhalten begünstigt hat. Die Einschätzungen über die Verteilung der sozialen Netze deuten darauf hin, dass sich für viele Interviewpartner im Laufe der Biographie die sozialen Netze räumlich weiter verteilt haben. Diese Annahme kann auch anhand des quantitativen Datenmaterials überprüft werden, ob sich eine räumliche Zunahme des sozialen Netzwerkes über die Lebensgeschichte der Interviewpartner und Interviewpartnerinnen einstellte. Anhand des Interviewmaterials geben folgende Ereignisse in der Biographie Anlass für weitere Untersuchungen, beispielsweise mit einem Fragebogen (siehe auch Axhausen, 2005):

- Orte räumlich entfernter Mitglieder des sozialen Netzes werden mit *Reisedestinationen* in Verbindung gebracht.
- Längere Auslandsaufenthalte werden an dortige Bekanntschaften aus *dem sozialen Netz* gekoppelt.
- *Soziale Netze expandieren* räumlich über die Jahre.
- *Soziale Institutionen* wie Geburtstage, Heiraten sind Gründe, räumlich entfernte Personen aufzusuchen.
- *Gesunkene Kosten* für Kommunikationsmittel helfen dabei, Kontakte über längere Zeiträume und weite Distanzen zu erhalten.
- Umzüge durch eine *arbeitsbedingte, ortsinteressierte Mobilität* verändern die Qualität der persönlichen sozialen Netzwerke (räumliche Distanz, soziale Nähe).
- Die Geographie der sozialen Netze verändert sich in dem Maße, wie sich Standorte durch die persönliche Mobilität verändern.

Der Tenor der Interviews ist, dass sich die Aufrechterhaltung von Kontakten durch zunehmend verbilligte Kommunikationskosten vereinfacht. Allgemeiner betrachtet ist die räumliche Verteilung der sozialen Netze und die darin stattfindende Kommunikation auf zwei Analyseebenen zu betrachten.

Erstens erweitern geringere Reiskosten und verbilligte Kommunikation die Reichweiten von Interaktionsketten enorm. Es wurde im Rahmen dieser Untersuchung festgestellt, dass beispielsweise Billigflüge und verbilligte Kommunikationsmittel als Möglichkeiten angesehen werden, um Kontakte aufrechtzuerhalten.

Zweitens wird die Qualität der sozialen Netze durch räumliche Flexibilitätsanforderungen verändert. Die Distanzen zu Kontakten verändern sich durch arbeitsbedingte, ortsinteressierte Mobilität. Je weitflächiger und räumlich vereinzelter sich das sozial Netz einer Person darstellt, desto stärker ist der Rückgriff auf Kommunikationsmittel und Verkehrswerkzeuge, dies kann als Hypothese aus diesem Forschungszusammenhang zur Überprüfung vorgeschlagen werden. Somit lässt sich zeigen, dass Tendenzen wie expandierende Soziale Netze, als verkehrserklärende Prämissen herangezogen werden müssen.

6 Ausblicke und Schlussresümee

Die Dimension Mobilitätsbiographien und die verknüpften sozialen Netze sowie Intergenerationalität ermöglichen neue Blickwinkel auf das Mobilitätsverhalten, die sich in ihren Erklärungsmethoden durchaus anderen Erklärungsansätzen bedienen, sich aber in einem zentralen Punkt unterscheiden: Die Prozesshaftigkeit des Mobilitätsverhaltens und deren Aneignung und Einbettung in Lebenszusammenhängen erklären sich aus der Biographie heraus. Aufgrund des Überblickscharakters der Auswertung ist eine biographische Auseinandersetzung nur über alle Interviewteilnehmer erfolgt und wenn doch bei einzelnen Interviewpartnern, dann nur ausschnitthaft. Einzelne Fälle könnten herausgegriffen und einer näheren Analyse unterzogen werden und somit persönliches Mobilitätsverhalten integrativ anhand der Biographie erforscht werden. Dies sollte an dieser Stelle in Aussicht gestellt werden, da diese Auswertung hinsichtlich der explorativen Fragestellung nur facettenhaft das Potential der interpretativen Tiefe der Interviews erfasst. Der Bericht wird der eingangs gestellten Fragestellung gerecht: Der Untersuchung der Mobilitätsbiographien, Intergenerationalität und der sozialen Netze auf Mobilitätsverhalten.

Die Ergebnisse der vorliegenden explorativen Studie geben deutliche Hinweise darauf, dass weitere Einflussfaktoren auf das persönliche Mobilitätsverhalten lokalisiert werden können. Abseits der vier Erklärungskomplexe (die generalisierten Kosten der Entscheidungsalternativen, die Soziodemographie der Verkehrsteilnehmer, deren Werte, respektive deren Lebensstile) wurden neue Erklärungsansätze erarbeitet.

Ebenso wird im Rahmen dieses Projekt gezeigt, dass es möglich ist Daten konzeptionell, methodisch und empirisch frei zu legen und einer qualitativen Analyse zu unterziehen. Es lässt sich konstatieren, dass das Erhebungsinstrument interpretierbares Interviewmaterial liefert, mit dem verschiedene Fragestellungen auseinandergesetzt werden können. Die Strategie des Erhebungsinstrumentes war dafür konzipiert, qualitative und quantitative Methoden zu kombinieren. Dabei sind quantitative und qualitative Methoden kein Gegensatz, sondern sie ergänzen einander. Ebenfalls von Relevanz wäre daher eine Strategie für die Kombination von qualitativen und quantitativen Methoden, die Triangulation (Triangulation siehe Flick 2000). Dies würde bedeuten, für die Fragestellung unterschiedliche Lösungswege zu entwerfen und die Ergebnisse zu vergleichen. Dieses Potential ist ebenfalls vor dem Hintergrund des Datenmaterials des Projektes „Mobilitätsbiographien, Soziale Netze und Verkehrswerkzeuge“ vorhanden und soll in weiteren Projektschritten angegangen werden.

Das Ziel dieser Untersuchung war es vor dem Hintergrund des explorativen Charakters der Fragestellung, Grundlagen für die Bildung und Überprüfung von Anschlussfragen der Zusammenhänge und Einflussfaktoren des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu schaffen. Erste Einblicke und Zusammenhänge wurden hier herausgearbeitet. Ausgehend von dieser Grundlage ist ein nächster Schritt zu gehen: Die Überprüfung und Erweiterung des erarbeiteten Modells anhand von quantitativen Daten. Dazu müssen die verschiedenen Faktoren und Einflussfaktoren, die in Kapitel 5 aufgelistet sind, konzeptionalisiert und anhand eines Fragebogens weiteren Personen vorgelegt werden. Dies ist von zentraler Bedeutung für die kommenden Projektschritte.

7 Literatur

- Axhausen, K. W. und S. Beige (2003) Besitz von Mobilitätsressourcen und deren Nutzung sowie Änderungen des Wohnortes, Forschungsprogramm UNIVOX 2003 Teil I G Verkehr, Trendbericht, *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, **168**, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Axhausen, K. W., S. Beige und A. Martinovits (2004) Vertiefte Auswertungen zur langfristigen räumlichen Mobilität, Forschungsprogramm UNIVOX 2003 Teil I G Verkehr, Vertiefungsbericht, *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, **238**, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Axhausen, K.W. (2000) Geographies of somewhere: A review of urban literature, *Urban Studies*, **37** (10) 1849-1864.
- Axhausen, K.W. (2003) Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeuge und soziale Netze, Ideenskizze, *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, **197**, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Axhausen, K. W. (2005) Activity spaces, biographies, social networks and their welfare gains and externalities: Some hypotheses and empirical results, *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung*, **290**, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Beck, U. (1986) *Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Beck, U. (1999) *Schöne neue Arbeitswelt: Vision Weltbürgerschaft*, Campus, Frankfurt am Main.
- Beck, U., A. Giddens und S. Lash (1996) *Reflexive Modernisierung: Eine Kontroverse*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Castells, M. (2004) *The Network Society*, Edward Elgar Publishing, Northampton.
- Dienel, L. (2005) *Biografische Manifestationen und intergenerationelle Weitergabe von Mustern individuellen Mobilitätsverhaltens: Hypothesen und Quellen*, Vortrag, Zentrum Technik und Gesellschaft, Berlin.
- Flick, U. (1995) *Qualitative Forschung*, Rowohlt Taschenbuchverlag, Reinbeck.
- Flick, U. (2000) Triangulation in der qualitativen Forschung, in U. Flick, E. v. Kardorff und I. Steinike (Hg.) *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*, 42 -65, Rowohlt Verlag, Hamburg.
- Gärling, T. und K.W. Axhausen (2003) Habitual travel choice, *Transportation*, **30** 1-11.
- Giddens, A. (1984) *The Constitution of Society*, Polity Press, Cambridge.

- Glaser, B. und A. Strauss (1967) *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*, Aldine, New York.
- Hägerstrand, T. (1970) What about people in regional science?, *Papers of the Regional Science Association*, **24** (1) 7-21.
- Keupp, H. und B. Röhrle (1987) *Soziale Netzwerke*, Campus, Frankfurt am Main.
- Lamnek, S. (1995) *Qualitative Sozialforschung*, Beltz PVU, Weinheim.
- Lanzendorf, M. (2003) *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*, *Conference paper*, 10th International Conference on Travel Behaviour Research. 10 – 15 August, 2003.
<http://www.ivt.baug.ethz.ch/allgemein/pdf/lanzendorf.pdf>
- Mayring, P. (1995) *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlage und Techniken*, Deutscher Studienverlag, Weinheim.
- Muhr, T. und S. Friese (2001) Computerunterstützte Qualitative Datenanalyse, in Theo Hug (Hg.) *Wie kommt Wissenschaft zu Wissen? Band 2: Einführung in die Forschungsmethodik und Forschungspraxis*, Schneider Verlag Hohengehren, Ballmannsweiler.
- Ohnmacht, T. und K. W. Axhausen (2005) Entwicklung des Forschungsdesign und der Erhebungsinstrumente für das Projekt Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeuge und soziale Netze, *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, **289**, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Ohnmacht, T. (2004) Soziale Netze und persönliche Mobilität: Grundlagen für eine empirische Erhebung, *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, **250**, IVT, ETH Zürich, Zürich.
- Rammler, S. (2001) *Mobilität in der Moderne: Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*, Edition Sigma, Berlin.
- Strauss, A. und J. Corbin (1967) *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*, Sage, Newbury Park.
- Strübing, J. (2004) *Grounded Theory*, VS Verlag, Wiesbaden.
- Van der Waerden, P., J. P. Timmermanns und A. Borgers (2003) The influence of key events and critical incidents on transport modes choice switching behaviour: a descriptive analysis, *Vortrag bei der 10th International Conference on Travel Behaviour Research*, Luzern, August, 2003.
- Voß, G. und H. J. Pongratz (1999) Vom Arbeitnehmer zum Arbeitskraftunternehmer: Zur Entgrenzung der Ware Arbeitskraft, in H. Minssen (Hg.) *Begrenzte Entgrenzung*, 225-247, Edition Sigma, Berlin.

Voß, G. und H. J. Pongratz (1998) Der Arbeitskraftunternehmer – Eine neue Grundform der Ware Arbeitskraft?, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, **50** (1) 131–158.

Voß, G. und H. J. Pongratz (2001) Erwerbstätige als „Arbeitskraftunternehmer“ Unternehmer ihrer eigenen Arbeitskraft?, *SOWI-Sozialwissenschaftliche Informationen*, **30** (4) 42-52.

Anhänge

A 1 Kodierungsplan

Code Nr.	Code Name	Beschreibung	Codierte Interviewstellen
1	Haltungen_Billig_Airline	Haltungen gegenüber Billigairlines	16
2	Haltungen_Liebingslandschaft	Einstellungen zu Lieblingslandschaften	23
3	Haltungen_Urlaube	Urlaubspräferenzen	19
4	Haltungen_VW	Haltungen gegenüber Verkehrswerkzeugen	77
5	Haltungen_Wohnort_Ort	Wohnortswahl: Wichtigkeit der "Ort"	41
6	Haltungen_Wohnort_Preis	Wohnortswahl: Wichtigkeit der "Preis"	3
7	Haltungen_Wohnort_Soz Netz	Wohnortswahl: Wichtigkeit das ansässige "Soziale Netz"	14
8	Haltungen_Wohnort_VW	Wohnortswahl: Wichtigkeit "Verkehrswerkzeuge"/Verkehrsinfrastruktur	4
9	Haltungen_Wohnorte_sonst	Wohnortswahl: Wichtigkeit "sonstige" Einstellungen	7
10	Inter_Arbeit_Eltern_Orte	Erzählungen über die Arbeitsorte der Eltern	2
11	Inter_AS_Eltern_Soz Netz	Vergleich Aktivitätenraum der Eltern mit eigenem Aktivitätenraum(Soziales Netz)	2
12	Inter_AS_Eltern_Vgl	Vergleich des Aktivitätenraum der Eltern mit eigenem Aktivitätenraum	47
13	Inter_AS_Eltern_Vgl_gleich	Vergleich des Aktivitätenraums der Eltern mit eigenem Aktivitätenraum. Antwort: gleich	5
14	Inter_Ein_Jahr_im_Ausland	Wichtigkeit für Interviewpartner ein Jahr im Ausland gelebt zu haben	8
15	Inter_Einflüsse	Aussagen über intergenerationelle Einflüsse	51
16	Inter_Elternurlaub	Berichte über Orte der Elternurlaube	29
17	Inter_Elternurlaub_als_Eltern_wiederholen	Wiederholung von Elternurlaube mit der eigenen Familie	4
18	Inter_Influence_non_Inter	Einflüsse, die nicht von der Elterngeneration stammen	13
19	Inter_Vgl_Geschwister	Vergleich der Mobilität mit derjenigen der Geschwister	19
20	Inter_Vgl_Zugang_VW	Vergleich der Mobilität mit derjenigen der Geschwister	2
21	Inter_VW_Einstellung_Eltern	Haltung der Eltern zu Verkehrswerkzeugen	24
22	Inter_Wünsche_GE	Der Wunsch Orte aufzusuchen, die von Eltern vermittelt wurden	4
23	Mob_Flex_Arbeit	Mobilitätsanforderungen durch Arbeitssuche	7
24	Mob_Flex_Lebens	Mobilitätsanforderungen durch Lebenserfordernisse allgemein	7
25	Mob_Flucht	Mobilitätsanforderungen durch Flucht	2
26	Soz Netz_Communities	Bekanntschäftenüber WWW-Communities	10
26	Soz Netz_Distanz	Kontaktaufrechterhaltung und Distanz	25
27	Soz Netz_Geschlecht	Kontaktaufrechterhaltung Vergleich Mann und Frau, Schweiz	1
28	Soz Netz_Institutionen	Institutionelle Treffen der Zusammenkunft	24
29	Soz Netz_Überlappungen	Überlappungen der unterschiedlichen Netzwerke	8
30	Soz Netze_Geografie	Räumliche Verteilung der Sozialen Netze	19
31	Soz Netze_Haltungen	Übergabe von Haltungen aus dem Sozialen Netz	6
32	Soz Netze_Reise	Soziale Netze und gemeinsames Reisen	10
33	Soz Netze_Treffen	Häufigkeit und Arrangement der sozialen Treffen	18
34	Soz_Netz_Com_Aufrechterhaltung	Aufrechterhaltung der Kommunikation innerhalb der soziale Netzen	24
35	Soz_Netz_Com_Generel	Generelle Einstellung zur Kommunikationsformen	6
36	Soz_Netz_Com_Treffen	Häufigkeit der Treffen	7
37	Soz_Netz_Reiseziel	Freunde besuchen im Urlaub	22
38	Trans_Änderungen	Alle Änderungen im Leben, die sich auf Mobilität auswirken können: Kinder Umzüge	64
39	Trans_Immobilität_Alter	Zunehmende Immobilität im Alter	2
40	Trans_Neue Bekantschaften	Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten aufgrund von neuen Bekantschaften	6
41	Trans_Partnerschaften	Transitorische Einflüsse durch Partnerschaften	16
42	Verkehrsleistung	Angaben der jährlichen Verkehrsleistung	3

„Wenn es billiger ist als die Bahn – na ja, warum nicht?“:

Qualitative Interviews zu Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeugen und sozialen Netzen

November 2005