

Joachim Scheiner

Sozialer Wandel, Raum und Mobilität

Joachim Scheiner

Sozialer Wandel, Raum und Mobilität

Empirische Untersuchungen
zur Subjektivierung
der Verkehrsnachfrage



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<<http://dnb.d-nb.de>> abrufbar.

1. Auflage 2009

Alle Rechte vorbehalten

© VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2009

Lektorat: Katrin Emmerich / Tilmann Ziegenhain

VS Verlag für Sozialwissenschaften ist Teil der Fachverlagsgruppe
Springer Science+Business Media.

www.vs-verlag.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: KünkelLopka Medienentwicklung, Heidelberg
Druck und buchbinderische Verarbeitung: Krips b.v., Meppel
Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier
Printed in the Netherlands

ISBN 978-3-531-16006-1

Vorwort des Verfassers

Nur wenige wissenschaftliche Arbeiten sind Monolithen. Die Mehrzahl besitzt einen Hintergrund sowohl in der wissenschaftlichen als auch in der persönlichen Biografie derjenigen, die sie verfasst haben. Dies gilt auch für diese Arbeit.

Die ihr zugrunde liegenden Gedanken kann ich in meiner wissenschaftlichen Tätigkeit weit zurück verfolgen. Ein wichtiger Markstein lag in einer Lehrveranstaltung an der Technischen Universität Berlin, in der ich mich als Student mit Alfred Schütz' Hauptwerk 'Strukturen der Lebenswelt' beschäftigte, das von Thomas Luckmann nach Schütz' frühem Tod vollendet wurde. Dieser Bezug mag erstaunen angesichts einer Arbeit, die sich methodisch auf kausalstatistische Verfahren und damit zumindest vordergründig nicht auf das verstehende Erklären der lebensweltlichen Innenperspektive untersuchter Personen stützt. Aber die Interpretation von Daten, seien es nun narrative Interviews oder seien es 'nackte' Zahlen, bedeutet immer Hermeneutik – es kommt dabei weniger darauf an, ob 'quantitativ' oder 'qualitativ', als vielmehr auf den Blickwinkel den Daten gegenüber.

Die Auseinandersetzung mit Schütz, Luckmann und anderen Vertretern einer hermeneutischen Soziologie führte mich zu Anthony Giddens' Interpretation der gesellschaftlichen Wirklichkeit als eines wechselseitigen Verhältnisses von Handeln und Struktur: einerseits die Strukturierung des individuellen Handelns durch (aus der Sicht des Individuums) vorgefundene, institutionalisierte, häufig auch routinisierte Abläufe, andererseits die Entstehung dieser Strukturen durch nur teilweise koordiniertes, massenhaftes individuelles Handeln und die Unmöglichkeit von Strukturen ohne Handeln. Dieser wechselseitige Bezug spielt in vermittelter Form eine zentrale Rolle für die vorliegende Arbeit, weil auch die individuelle Auswahl von Raumstruktur durch Wohnstandortmobilität als Herstellung von Struktur durch Handeln interpretiert werden kann und umgekehrt bestimmte aktionsräumliche Handlungsweisen durch die Gelegenheiten am Wohnstandort erst ermöglicht oder auch beschränkt werden.

Gleichzeitig mit der Beschäftigung mit Giddens begann ich mich in meiner Diplomarbeit mit Individualisierung und ihrem Verhältnis zur räumlichen Mobilität auseinander zu setzen. Der Gedanke, dass die gegenwärtigen sozialen Auflösungserscheinungen und Neustrukturierungen einen Bezug zur Mobilität haben müssten, war faszinierend, doch zunächst – wir schreiben das Jahr 1997 – nur sehr indirekt empirisch belegbar. Die Integration von Lebensstilen in die

Verkehrsforschung begann gerade, und es dauerte ein paar Jahre, bis die sich entwickelnde Forschung erste generalisierende Schlussfolgerungen erlaubte. Diese waren, wie dies in der empirischen Forschung häufig ist, 'durchwachsen'. Einerseits schienen Individualisierung und Pluralisierung von Lebensstilen in engem Bezug zum Verkehrsgeschehen zu stehen, andererseits mehrten sich die Hinweise darauf, dass Verkehr möglicherweise durch sehr viel handfestere und manchmal auch 'banalere' Mechanismen determiniert sein könnte als durch die recht elaborierten Lebensstile: durch Haushaltsstrukturen, ökonomische Verhältnisse, Erwerbsarbeit, raum-zeitliche und infrastrukturelle Gegebenheiten. Und in der Soziologie wurden nach einem Jahrzehnt empirischer Lebensstilforschung zunehmend kritischere Stimmen an diesem Konzept laut.

Etwas anders verhält es sich mit dem anderen in dieser Arbeit verfolgten thematischen Strang, dem Zusammenhang zwischen Wohnmobilität und Verkehr. Hier beginnt die Forschung der letzten Jahre erst die komplexen wechselseitigen Zusammenhänge zu durchdringen. Die Phase der Bilanzierung steht noch aus, doch auch hier wird das Resultat wohl gemischt ausfallen. Im Rahmen meiner Dissertation entstand, quasi als Nebenprodukt, ein Beitrag zu diesem Themenkomplex, ohne dass ich dies zum damaligen Zeitpunkt richtig wahrgenommen hätte. Die aktionsräumliche Bindung der Berliner Bevölkerung an die Stadthälfte ihrer Herkunft habe ich wohl 'mobilitätsbiografisch' interpretiert, aber nicht so sehr im Sinne der verkehrlichen Relevanz von Wohnstandortscheidungen. Dabei ist das Thema 'Wohnmobilität und Verkehr' keineswegs neu, wie eine Sichtung der Literatur der 1970er Jahre zeigt. Aber dieses Rad musste, bevor es sich weiterdrehen konnte, erst neu erfunden werden.

Wie es nach lange währenden Auseinandersetzungen mit einem Thema üblich ist, gibt es zu viele Personen, denen ich für Ideen, Diskussionen, Unterstützung zu danken habe, als dass ich sie vollständig aufzählen könnte. An erster Stelle möchte ich Christian Holz-Rau danken. Ohne die zahllosen Diskussionen über die hier thematisierten Forschungsfragen wäre die vorliegende Arbeit vielleicht gar nicht, zumindest aber nicht in der vorliegenden Form entstanden. Die kreative, offene und innovative Atmosphäre an seinem Fachgebiet gibt mir die Gewissheit, dass noch eine Vielzahl weiterer gemeinsamer Projekte und Forschungsthemen auf uns warten: Der Weltraum. Unendliche Weiten.

Viele der in dieser Arbeit entwickelten Gedanken haben im Rahmen des durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekts StadtLeben konkrete Formen angenommen. An diesem Projekt waren neben dem Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Technischen Universität Dortmund (Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau) das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen (Prof. Dr.-Ing. Klaus Beckmann,

Projektkoordination), die Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie der Ruhr-Universität Bochum (Dr. Marcel Hunecke) und der Arbeitsbereich Stadtgeographie der Freien Universität Berlin (PD Dr. Markus Hesse) beteiligt. Auch Birgit Kasper am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung beflügelte die Arbeit durch Methodengrenzen sprengende Diskussionen im Rahmen von office sharing und beer garden cruising. Ähnlich, jedoch ohne office sharing, gilt dies für Dr. Martin Schaad, Einstein Forum, Potsdam, der mir zudem in englischsprachigen Publikationen immer wieder mit seinen tiefen anglistischen Kompetenzen unter die Arme griff. Cheers and many thanks indeed.

Dipl.-Ing. Gunther Kesenheimer, PTV, Karlsruhe, hat mir schnell und kollegial kleinräumlich disaggregierte Daten der Arbeitsplatzverteilung in Köln zur Verfügung gestellt. Die Herren Bernd Sassenhof, Beigeordneter der Stadt Overath, und Andreas Comacchio, Wirtschaftsförderung der Stadt Kerpen, haben mich bei der Schätzung vergleichbar disaggregierter Daten für die Städte Kerpen und Overath unterstützt. Schließlich danke ich der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die großzügige Förderung des Projektes 'Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage', in dessen Rahmen ein großer Teil der in dieser Arbeit vorgelegten Analysen entstanden sind.

Eingangs habe ich meine persönliche Biografie als einen der Hintergründe der vorliegenden Arbeit erwähnt. Meine Lebensgefährtin Andrea Hampe hat mir die Komplexität *dieser* Lebenslage klar gemacht, und bis es soweit war, haben wir eine ganze Reihe von Kaps umsegelt. „Würde meine Geliebte mir nicht immer wieder sagen: Ich liebe dich TROTZDEM – diese Liebe würde erheblich an Wert verlieren. Etwas Liebenswertes zu lieben, ist ja nun wirklich nichts Besonderes“ (Helmut Krausser: Mai. Tagebuch des Mai 1992. München. Hier: Eintrag des 12. Mai 1992 in Rom). Die allzu konkreten Lebensumstände im Kontext von Individualisierung, Globalisierung und Zwangs-Hypermobilität, unter denen wir uns kennen gelernt haben und unter denen auch dieses Buch entstand, haben auch meine Auseinandersetzung mit dem Themenkomplex Lebenslage, Lebensstil, Raum und Mobilität geprägt. Insofern widme ich diese Arbeit meiner Tochter Ella, die, viel zu weit weg, immer bei mir ist und bei der ich immer bin. Close your eyes and I'll kiss you, tomorrow I'll miss you.

Begonnen wurde das Manuskript im November 2005 in Dortmund, abgeschlossen wurde es im Februar 2008 in Ferch/Schwielowsee. Im März 2008 habe ich es als Habilitationsschrift an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund eingereicht, wo es im Oktober 2008 angenommen wurde.

Joachim Scheiner

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	15
1.1	Lebensstile	17
1.2	Wohnstandortpräferenzen	19
1.3	Mobilitätsbiografien	21
2	Theoretische Grundlagen	23
2.1	Lebenslagen – Beginn der modernen Verkehrsgeneseforschung	24
2.2	Lebensstile und Individualisierung – Ernüchterung und ein Neubeginn in den 1990er Jahren	26
2.3	Raum und Verkehr: Struktur oder Individuum?	33
2.3.1	Raumstrukturen und Verkehr	33
2.3.2	Struktur oder Individuum? – Die Diskussion um residenzielle Selbstselektion und Wohnstandortpräferenzen	36
2.4	Zwischenresümee: ‘Subjektivierung’ der Verkehrsgeneseforschung	42
2.5	Erweiterung der Perspektive: Mobilitätsbiografien	45
2.5.1	Einleitung	45
2.5.2	Mobilitätsbiografien: Theoretische Bausteine	47
2.5.3	Routinen und ihre Bruchstellen: Schlüsselereignisse und biografische Prozesse	51
2.5.4	Die Bedeutung externer Rahmenbedingungen	54
2.5.5	Wohnmobilität als Element von Mobilitätsbiografien	55
2.6	Hypothesen	62
2.6.1	Historische Prozesse	62
2.6.2	Lebensstile und Präferenzen als Erklärungsgrößen für Verkehr	68
2.6.3	Verkehrsnachfrage als biografischer Prozess	70
2.7	Anforderungen an Daten und empirische Vorgehensweise	71
3	Gibt es eine Individualisierung des Verkehrshandelns? – Längsschnittanalysen 1976 bis 2002	75
3.1	Einleitung	75
3.2	Methodische Grundlagen	76
3.2.1	Datengrundlage	76
3.2.2	Datenaufbereitung	78
3.2.3	Analyseverfahren	80

3.3	Ergebnisse	81
3.3.1	Güte der Modelle: Wie gut lässt sich Verkehrshandeln erklären?	81
3.3.2	Sensitivitätsanalysen: Modelle für einzelne Bevölkerungsgruppen	82
3.3.3	Entwicklung von Raum- und Lebenslagemerkmalen: Woraus lässt sich Verkehrshandeln erklären?	89
4	Subjektive Bestimmungsgrößen der Verkehrsnachfrage? – Querschnittsanalysen aus einer regionalen Fallstudie	97
4.1	Einleitung	97
4.2	Modellansatz	98
4.3	Methodische Grundlagen	102
4.3.1	Datenerhebung	102
4.3.2	Datenaufbereitung	106
4.3.3	Analyseverfahren	116
4.4	Ergebnisse	122
4.4.1	Überblick	122
4.4.2	Übergreifende Betrachtung der Modelle jenseits des Verkehrshandelns	125
4.4.3	Einflussgrößen der Pkw-Verfügbarkeit	129
4.4.4	Verkehrshandeln: Aktivitätsspezifische Analysen	130
4.4.5	Verkehrsmittelnutzung	141
4.4.6	Interdependenz des Verkehrshandelns: Wegelängen und Verkehrsmittelnutzung	146
5	Veränderung der Verkehrsnachfrage nach Wanderungen: ein empirischer Beitrag zu Mobilitätsbiografien	157
5.1	Einleitung	157
5.2	Methodik	158
5.3	Ergebnisse I: Biografische Bindungen an frühere Wohnstandorte	162
5.4	Ergebnisse II: Wanderungen und Verkehrsmittelnutzung	166
6	Schlussfolgerungen	181
6.1	Empirische Ergebnisse	181
6.1.1	Längsschnittanalysen 1976 bis 2002: Individualisierungstendenzen	182

6.1.2	Querschnittsanalysen: Die Rolle von Lebensstilen und Wohnstandortpräferenzen	185
6.1.3	Mobilitätsbiografien: Wohnstandortwechsel und Verkehrsnachfrage	187
6.2	Methodische Konsequenzen	188
6.2.1	Theoretische Fundierung	188
6.2.2	Modellstruktur	190
6.2.3	Messgenauigkeit	190
6.2.4	Schätzmethodik	192
6.3	Konsequenzen für die Raum- und Verkehrsplanung	192
6.4	Konsequenzen für die Verkehrsprognostik	195
6.5	Ausblick auf die weitere Forschung	197
7	Literatur	205

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1:</i>	Modell der Beziehungen zwischen Mobilitätsbiografie und anderen relevanten Teilbiografien	49
<i>Abbildung 2:</i>	Modellstrukturen zur Abbildung von Lebenslage, Lebensstil, Wohnstandortpräferenzen, Raumstruktur und Verkehrshandeln	100
<i>Abbildung 3:</i>	Lage der Untersuchungsgebiete	103
<i>Abbildung 4:</i>	Modell der Aktivitätshäufigkeit – Arbeit	131
<i>Abbildung 5:</i>	Modell der Wegelängen – Arbeit	132
<i>Abbildung 6:</i>	Modell der Aktivitätshäufigkeit – Versorgung	135
<i>Abbildung 7:</i>	Modell der Wegelängen – Versorgung	137
<i>Abbildung 8:</i>	Modell der Aktivitätshäufigkeit – Freizeit	138
<i>Abbildung 9:</i>	Modell der Wegelängen – Freizeit	139
<i>Abbildung 10:</i>	Modell der Häufigkeit der MIV-Nutzung	142
<i>Abbildung 11:</i>	Modell der Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung	143
<i>Abbildung 12:</i>	Modell der Häufigkeit der NMIV-Nutzung	144
<i>Abbildung 13:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und MIV-Nutzung (Anteil) – alle Aktivitäten	148
<i>Abbildung 14:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und MIV-Nutzung (Anteil) – Versorgung	149
<i>Abbildung 15:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und MIV-Nutzung (Anteil) – Freizeit	150
<i>Abbildung 16:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und ÖPNV-Nutzung (Anteil) – alle Aktivitäten	151
<i>Abbildung 17:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und ÖPNV-Nutzung (Anteil) – Versorgung	152
<i>Abbildung 18:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und ÖPNV-Nutzung (Anteil) – Freizeit	153
<i>Abbildung 19:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und NMIV-Nutzung (Anteil) – alle Aktivitäten	154
<i>Abbildung 20:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und NMIV-Nutzung (Anteil) – Versorgung	155

<i>Abbildung 21:</i>	Simultanes Modell der Wegelängen und NMIV-Nutzung (Anteil) – Freizeit	156
<i>Abbildung 22:</i>	Räumliche Verteilung von Aktivitäten nach letztem Wohnort.....	162
<i>Abbildung 23:</i>	Zurückgelegte Distanz je Aktivität nach letztem Wohnsitz.	164
<i>Abbildung 24:</i>	Reisedistanzen von Vollzeit Erwerbstätigen nach Wohngebiet und Wanderstyp	165
<i>Abbildung 25:</i>	Modell der Veränderung der Verkehrsmittelnutzung – Pkw	171
<i>Abbildung 26:</i>	Modell der Veränderung der Verkehrsmittelnutzung – ÖPNV	172
<i>Abbildung 27:</i>	Modell der Veränderung der Verkehrsmittelnutzung – Fahrrad.....	173
<i>Abbildung 28:</i>	Modelle der Veränderung der Verkehrsmittelnutzung – zu Fuß	174

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1:</i>	Methodischer Vergleich der vier KONTIV-Wellen	77
<i>Tabelle 2:</i>	Verteilung der abhängigen Variablen der Verkehrsmittelnutzung und der Mobilitätsbeteiligung 1976 bis 2002 (jeweils Anteil ‘ja’)	78
<i>Tabelle 3:</i>	Einflussfaktoren der Mobilitätsbeteiligung (insgesamt und Arbeitswege) 1976 bis 2002: Ergebnisse logistischer Regressionsmodelle.....	83
<i>Tabelle 4:</i>	Einflussfaktoren der Mobilitätsbeteiligung (Versorgung und Freizeit) 1976 bis 2002: Ergebnisse logistischer Regressionsmodelle.....	85
<i>Tabelle 5:</i>	Einflussfaktoren der Verkehrsmittelnutzung 1976 bis 2002: Ergebnisse logistischer Regressionsmodelle (MIV und ÖV)	86
<i>Tabelle 6:</i>	Einflussfaktoren der Verkehrsmittelnutzung 1976 bis 2002: Ergebnisse logistischer Regressionsmodelle (NMIV)	87
<i>Tabelle 7:</i>	Gütwerte (McFadden’s Pseudo-R ²) der Verkehrsmittelnutzung im Zeitverlauf; gruppenspezifische Analysen	88

<i>Tabelle 8:</i>	Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit für die Verkehrsmittelnutzung im Zeitverlauf; Gütwerte (McFadden's Pseudo-R ²) für gruppenspezifische Analyse (Vollzeit Erwerbstätige, nur Werktage).....	88
<i>Tabelle 9:</i>	Items der Standortpräferenzen.....	111
<i>Tabelle 10:</i>	Raumstrukturelle Indikatoren.....	114
<i>Tabelle 11:</i>	Bestimmungsgrößen der Wohnstandortpräferenzen, des gewählten Wohnstandortes und der Pkw-Verfügbarkeit (Zusammenfassung)	123
<i>Tabelle 12:</i>	Bestimmungsgrößen der Aktivitätshäufigkeiten, der Wegelängen und des Verkehrsaufwandes (Zusammenfassung)	124
<i>Tabelle 13:</i>	Bestimmungsgrößen der Verkehrsmittelnutzung (Zusammenfassung)	125
<i>Tabelle 14:</i>	Güteindikatoren und Freiheitsgrade der Strukturgleichungsmodelle.....	126
<i>Tabelle 15:</i>	Variable 'Klassifikation von Wanderungen'	161
<i>Tabelle 16:</i>	Lage des Arbeitsplatzes von erwerbstätigen Umlandbewohnern nach letztem Wohnort, Wohndauer und Gebietstyp.....	164
<i>Tabelle 17:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach Wanderungen – Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen und Zielort.	167
<i>Tabelle 18:</i>	Güteindikatoren und Freiheitsgrade der biografischen Strukturgleichungsmodelle.....	170

1 Einleitung

My name is of no importance. You see, I'm a product of a century which started at the height of class conscious imperialism, and ended with a society so reduced to totalitarian commonness, that in my final years at college the saying 'mediocrity rises' became very popular. – And being mediocre, I rose. [laughter from the audience] – And you're not supposed to laugh at that. [laughter] My generation has been taught to be so in touch with the latest fashion that we've become faceless. We are victims of design. But oddly enough, though I was taught to think of myself as a man with no face, somewhere inside my soul I believe that one day I'll become an individual.

Ray Davies, My Name (from *The Storyteller*, 1998)

In den vergangenen Jahrzehnten unterlagen Gesellschaft, Raumstruktur und Verkehr in der Bundesrepublik und in anderen westlichen Nationen einem tiefgreifenden Wandel, dessen Komponenten eng miteinander verbunden sind. Die Implikationen einer solchen Aussage – mag sie sich auch leicht formulieren lassen – sind vielschichtig, was damit zusammen hängt, dass jeder der erwähnten drei Begriffe auf seine Weise sehr komplex ist.

So verstehen wir unter *sozialem Wandel* eine Vielzahl ineinander greifender Entwicklungstendenzen, die jeweils auf vielfältige Weise mit der Verkehrsnachfrage in Beziehung stehen: Demografische Alterung und Immigration verändern die Anforderungen an öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), Pkw-Verkehr und nähräumliche Ausstattung von Wohngebieten. Der Wandel des Geschlechterverhältnisses führt zu veränderten Verteilungen von Einkaufs- und Begleitwegen im Haushalt. Wertewandel und die Pluralisierung der Lebensstile können veränderte Ansprüche an Mobilität und Wohnumfeld zur Folge haben. Die Polarisierung der Gesellschaft im Hinblick auf ökonomische Ressourcen und Teilhabechancen, der Strukturwandel der Arbeitswelt, die Flexibilisierung von Zeitstrukturen oder die Ausbreitung multilokaler Haushaltstypen sind einige weitere Schlaglichter des sozialen Wandels, die mit veränderten Wegebeziehungen und veränderter Verkehrsmittelnutzung einhergehen.

Raumstrukturell sind die vergangenen Jahrzehnte durch Suburbanisierung und regionale Dekonzentration von privaten Haushalten und Unternehmen sowie andere Entwicklungstendenzen der Wohn- und Unternehmensstandorte gekennzeichnet, die in einem komplexen Wechselverhältnis zur Verkehrsentwicklung stehen. Darüber hinaus trägt der flächendeckende Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und Telekommunikation mit der Folge einer Beschleunigung räumlicher Interaktionen und höherer Erreichbarkeit zu Verkehrswachstum und veränderten Verflechtungen bei. Diese Zusammenhänge werden erheblich verkompliziert dadurch, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen dazu neigen, auf der Grundlage ihrer Mobilitäts- und Erreichbarkeitspräferenzen jeweils spezifische Wohnumfelder zu wählen ('residential self-selection'). Dies bedeutet, dass die empirisch vielfach nachgewiesenen Unterschiede der Verkehrsnachfrage zwischen verschiedenen räumlichen Kontexten nicht unbedingt räumlich *verursacht* sind, sondern möglicherweise teilweise oder sogar vollständig auf den selektiven Zuzug oder Verbleib von Bevölkerungsgruppen mit entsprechenden Mobilitäts- und Erreichbarkeitspräferenzen zurückzuführen sind.

Verkehrsentwicklung schließlich assoziiert man gemeinhin in erster Linie mit einem säkularen Trend zum Pkw, in jüngerer Zeit auch zum Flugzeug. Die erwähnten Entwicklungstrends stehen jedoch auch in anderer Hinsicht in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage. Die neuen Kommunikationstechnologien können einerseits Wege einsparen, andererseits führen sie zu einer potenziell höheren und räumlich weiter ausgreifenden Anzahl sozialer und ökonomischer Kontakte. Die Konsequenz kann ein verändertes Verkehrsaufkommen – unabhängig von der Verkehrsmittelnutzung – sein. Soziale Polarisierung kann zu einer veränderten Verteilung des Wege und der zurückgelegten Distanzen über die Bevölkerung führen, mit 'Hypermobilen' auf der einen und 'Mobilitätsarmen' auf der anderen Seite.

Die Schwierigkeiten, die komplexen Interdependenzen zwischen sozialer, räumlicher und verkehrlicher Entwicklung adäquat zu verstehen, führen seit den 1990er Jahren in der Verkehrsforschung zu vermehrten Zweifeln an der Erklärbarkeit, Steuerbarkeit und Prognostizierbarkeit der Personenverkehrsnachfrage. Diese sind zum einen Ausdruck der zunehmenden Durchdringung der Verkehrsforschung durch verschiedene sozial- und verhaltenswissenschaftliche Disziplinen. Hierbei sind vor allem die entsprechenden Zweige der Humangeografie, der Soziologie und der Psychologie zu nennen. Während unter den Verkehringenieuren die Auffassung nicht unüblich ist, die Mechanismen der Verkehrsnachfrage seien gut bekannt (so etwa Willeke 1995, vgl. Fußnote 4), dominieren gerade in der Verkehrssoziologie kritische Stimmen, die ihren Finger auf durchaus wunde Stellen legen, häufig allerdings ohne ihrerseits die vorgebrachten kritischen Thesen empirisch zu prüfen (Canzler/Knie 1998).

Zum anderen sind diese Zweifel auch Ausdruck einer gewissen Ernüchterung in der eher praxisorientierten Verkehrsforschung über die Resultate einer an Nachhaltigkeit orientierten, integrierten Verkehrsplanung. Denn nach Jahrzehnten eines eher passiven Planungsverständnisses, das mit immer weiterem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Verkehrswachstum Herr zu werden suchte ('Anpassungsplanung'; im englischen Sprachraum 'predict and provide'), während die Staus immer weiter wuchsen, zeitigten die Versuche eines steuernden Eingreifens in die Verkehrsentwicklung nun ebenfalls nur geringe Erfolge: Der motorisierte Individualverkehr nahm unbeirrt weiter zu und stagnierte um das Jahr 2000 herum nicht als Erfolg einer integrierten Verkehrsplanung, sondern vor allem aus ökonomischen und demografischen Gründen.

Auch die unermüdlichen Warnungen von Forschern und Planern vor den negativen verkehrlichen Folgen einer dispersen, gering verdichteten Siedlungsentwicklung liefen ins Leere – ganz im Gegenteil erfuhr in den 1990er Jahren die Suburbanisierung einen neuen Schub (Brake/Dangschat/Herfert 2001). Und selbst wo in aufwändigen Modellversuchen verdichteter, nutzungsgemischter Städtebau betrieben und sozusagen 'neue Urbanität' am Reißbrett entworfen wurde, blieben die positiven verkehrlichen Effekte aus: Die zuziehenden Bevölkerungsgruppen arbeiteten nicht in den vor Ort angesiedelten Arbeitsplätzen und schafften auch nicht ihr Auto ab. Vielmehr handelte es sich in starkem Maß um Haushalte, die bereits vor dem Zuzug ohne Auto gelebt hatten (Chlond/Waßmuth/Zumkeller 2001, Waßmuth 2003). Von Verkehrsverlagerung und Vermeidung konnte also nur sehr bedingt die Rede sein.

Damit stellte sich zunehmend die Frage nach neuen Impulsen aus der Grundlagenforschung, die besser als bisherige Ansätze zur Erklärung der Verkehrsnachfrage geeignet sein könnten, geeignete strategische Ansatzpunkte zur Beeinflussung des Verkehrs zu identifizieren. In dieser Situation entwickelten sich drei Forschungsstränge, die in dieser Arbeit aufgegriffen, weiterentwickelt und zusammengeführt werden sollen: der Lebensstilansatz, die Diskussion um Wohnstandortpräferenzen und residenzielle Selbstselektion, sowie die mobilitätsbiografische Perspektive.

1.1 Lebensstile

Die Verkehrsnachfrage gilt seit den Arbeiten von Kutter (1972, 1973) in Deutschland sowie der Oxford Transport Studies Unit und anderen in Großbritannien (Jones/Dix/Clarke/Heggie 1983) als stark durch soziodemografische Merkmale der mobilen Personen beeinflusst. Dieser Zusammenhang wurde in der sozialgeografischen Aktionsraumforschung der 1970er Jahre, geprägt durch

die Münchener Schule (Maier/Paesler/Ruppert/Schaffer 1977) sowie die Stadtsoziologie (Friedrichs 1977), intensiv untersucht, etwa durch Dürr (1979), Klingbeil (1978) oder Dangschat, Droth, Friedrichs und Kiehl (1982). Wichtige Grundlagen dafür wurden in der Zeitgeografie (Hägerstrand 1970), der Wahrnehmungsgeografie (Horton/Reynolds 1971) sowie von dem amerikanischen Sozialpsychologen Chapin (1974) entwickelt. Auf der Erklärungsebene standen dabei vor allem die beschränkten Ressourcen der Haushalte und Individuen im Mittelpunkt, die sich im sozialen Status, in der (Finanz-)Mittelverfügbarkeit und den beschränkten Zeitbudgets ausdrücken¹.

Seit den 1990er Jahren hat im Gefolge der soziologischen Individualisierungs- und Lebensstilforschung die These an Bedeutung gewonnen, dass Verkehrshandeln nicht nur durch Restriktionen, sondern auch oder sogar primär durch das selbstbestimmte Handeln von Individuen beeinflusst wird, das eher aus deren selbst gewählten Lebensstilen als durch strukturelle Zwänge zu interpretieren sei (Götz/Jahn/Schultz 1997). Demnach sei Verkehrshandeln heute weniger sozialstrukturell, sondern eher sozialkulturell zu verstehen. In der Konsequenz wäre demnach der Begriff des *Verkehrshandelns* angemessener als der des Verhaltens (Scheiner 1998, 2000, vgl. dazu Kapitel 2.4). Diese These geht in der Regel mit der expliziten oder impliziten Annahme eines historischen Verlaufs einher: Das sozialstrukturelle Erklärungsmuster sei durchaus einmal mehr oder weniger angemessen gewesen; heute jedoch gelte dies nicht mehr und man müsse folglich nach neuen Erklärungsmustern suchen. Das Konzept der Individualisierung biete einen solchen Ansatzpunkt, indem es einen Weg aufzeige, die Gesellschaft genauer und den heutigen sozialen Verhältnissen angemessener zu segmentieren, beispielsweise in soziale Milieus oder Lebensstilgruppen, die sich als 'horizontal' nebeneinander stehende Gruppierungen zumindest partiell von den alten 'vertikalen' Schichten gelöst hätten. Verkehrshandeln sei heute durch enorme individuelle Freiheitsgrade gekennzeichnet, vor allem aufgrund von Motorisierung und ubiquitärer Erreichbarkeit. Lebensstile ihrerseits seien ebenfalls Ausdruck der erheblichen Handlungsfreiheit des Individuums und würden das individuelle Handeln entscheidend bestimmen und könnten demzufolge auch in Bezug auf die Erklärung von Mobilität einen substanziellen Beitrag leisten (Götz/Jahn/Schultz 1997, Hunecke/Wulfhorst 2000, Scheiner/Kasper 2005, Götz 2007).

Hinter diesem theoretischen Ansatz stehen im Grunde zwei Thesen: Zum einen wird behauptet, die Verkehrsnachfrage entziehe sich zunehmend der Erklärbarkeit und damit auch der Prognostizierbarkeit. Dies ist eine These über einen zeitlichen Verlauf. Zum anderen wird behauptet, die Berücksichtigung

¹ Eine Ausnahme bildet der motivationsorientierte Ansatz von Chapin (1974), der sich allerdings längerfristig nicht gegen die verschiedenen restriktiven Ansätze durchsetzen konnte.

von Lebensstilen könne die sich auftuende ‘Erklärungslücke’ zumindest tendenziell wieder schließen, Lebensstile könnten also einen wesentlichen Beitrag zur Erklärung der Verkehrsnachfrage leisten.

1.2 Wohnstandortpräferenzen

Mit der Diskussion von Wohnstandortpräferenzen wird über die Frage nach der Rolle von Lebensstilen hinaus ein weiterer Strang der jüngeren Verkehrsgenese-forschung in den Blick genommen und weiterentwickelt. Dabei dreht es sich um die Beziehungen zwischen Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Verkehr.

Die Abhängigkeit der Verkehrsnachfrage von raumstrukturellen Gegebenheiten am Wohnstandort wird ebenfalls seit den 1970er Jahren zunehmend in den Blickpunkt der Forschung genommen. Auslöser dafür waren im Wesentlichen die bereits genannten Forschungsrichtungen Aktionsraumforschung, Zeitgeografie und Verkehrsursachenforschung. Die Erkenntnis, dass sich Verkehr in starkem Maß aus siedlungsstrukturellen Gegebenheiten erklären lässt, setzte sich allerdings in der traditionell eher ‘raumlosen’ Verkehrsplanung mit der Entwicklung einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung nur allmählich durch (Holz-Rau/Kutter 1995). In dieser Debatte setzen vor allem Stadt- und Verkehrsplanung sowie (Verkehrs-)Geografie wichtige Schwerpunkte². Im Lauf der 1990er Jahre folgte allerdings auf die ‘siedlungsstrukturelle Euphorie’ der Verkehrsforschung bereits eine gewisse Ernüchterung. Je genauer die bevölkerungsstrukturellen Unterschiede zwischen verschiedenen Gebieten kontrolliert wurden, desto deutlicher wurde es, dass einfache räumliche Vergleiche des Verkehrsgeschehens leicht zu Fehlinterpretationen führen und dass hinter der vermeintlich räumlichen Verursachung des Verkehrs zum Teil ganz andere Mechanismen stehen (Holz-Rau 1997).

In jüngster Zeit wird deshalb einem Zusammenhang vermehrt Beachtung geschenkt, der sich zwar in die Diskussion um Raumstruktur und Verkehr thematisch einfügt, die eher einfachen (Mono-)Kausalzusammenhänge dieser Diskussion allerdings stark differenziert und zum Teil umdreht. Dabei handelt es sich um den Zusammenhang zwischen Wohnmobilität – insbesondere unter dem Aspekt der Wohnstandortwahl – und Verkehr. Dieser Zusammenhang wird speziell für die Auswirkungen faktisch getroffener Wohnstandortentscheidungen auf das Verkehrshandeln anhand von Vergleichen der Verkehrsnachfrage der Bevölkerung in verschiedenen Typen von Siedlungsstruktur häufig untersucht.

² Vgl. für Stadt- und Verkehrsplanung etwa Handy (1996), Boarnet und Crane (2001), Stead und Marshall (2001) oder Giuliano und Narayan (2003), für die Geografie Kagermeier (1997), Heydenreich (2000), Motzkus (2002), Schwanen (2002) und Schwanen, Dijst und Dieleman (2004).

Unklar ist bislang allerdings, inwieweit die beobachteten räumlichen Unterschiede im Verkehrshandeln überhaupt räumlich determiniert sind. Einige Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass Verkehrshandeln *auch* ein Ausdruck selektiver Standortentscheidungen von Individuen bzw. Haushalten ist, die sich durch Wanderung gerade denjenigen Raumtyp aussuchen, der ihren Bedürfnissen und ihrem Verhalten entspricht ('residential self-selection') (Boarnet/Crane 2001, Bagley/Mokhtarian 2002, Schwanen/Mokhtarian 2005b, Scheiner 2005a). Dies entspräche also einer Art 'Segregation des Verkehrshandelns'. Demnach wäre Verkehrshandeln nicht (nur) Folge von Entscheidungen für einen bestimmten Standort(-typ), sondern ginge dieser Entscheidung als eine Art Prädisposition bereits voraus. Diesem Gedanken folgend, wird Verkehr zunehmend in einer prozesshaften Sichtweise in Beziehung zu Wohnmobilität gesetzt und vermutet, dass räumliche Unterschiede in der Verkehrsnachfrage weniger auf raumstrukturelle Differenzen als auf selektive Zuwanderung bestimmter Bevölkerungsgruppen zurückzuführen seien (Scheiner 2005a, Holz-Rau/Scheiner 2005).

Andererseits zeigen sich nach Wanderungen immer wieder Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung, so dass von einer völligen, von Standortänderungen unbeeinflussten Konstanz der Verkehrsmittelnutzung und damit von einer reinen Selbstselektion nicht auszugehen ist, sondern raumstrukturelle Einflüsse weiterhin angenommen werden dürfen (Handy/Cao/Mokhtarian 2005, Scheiner 2005a, Khattak/Rodriguez 2005).

Die sich hier andeutenden Forschungsfragen lassen sich weiter ausdifferenzieren, indem man danach fragt, ob und inwieweit nicht nur tatsächliche Standortentscheidungen bzw. das Wanderungsverhalten in einer Beziehung zum Verkehrshandeln steht, sondern auch die für das Standortverhalten mit ausschlaggebenden individuellen Standortpräferenzen (Handy/Cao/Mokhtarian 2005, Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2005). Gerade in nachfragergesteuerten Wohnungsmärkten besitzen Individuen bzw. Haushalte ein erhebliches Selbstbestimmungspotenzial über ihren Wohnstandort, so dass davon auszugehen ist, dass Präferenzen und individuelle Wünsche eine gewichtige Rolle spielen. Dies mag selbstverständlich klingen, aber in der Verkehrsgenese-forschung werden Wohnstandorte bisher in aller Regel als objektive und unveränderliche raumstrukturelle Determinanten des Verhaltens betrachtet. Indem individuelle Standortpräferenzen als Auslöser von Standortentscheidungen berücksichtigt werden, werden aus objektiven Raumstrukturen veränderbare Räume, die subjektiven Anforderungen und Wünschen unterliegen.

1.3 Mobilitätsbiografien

Eine angemessene Perspektive zur Erforschung subjektiver Bestimmungsgründe der Verkehrsnachfrage sowie ihrer Veränderungen im Zeitverlauf erfordert die Verknüpfung individualistischer und längsschnittorientierter Ansätze. In den letzten Jahren hat sich mit dem mobilitätsbiografischen Ansatz eine neue Perspektive zur Erforschung der Verkehrsnachfrage entwickelt (Lanzendorf 2003, Scheiner 2007). Als Mobilitätsbiografie wird die Entwicklung der Verkehrsnachfrage von Personen in deren Lebenslauf bezeichnet. Diese lässt sich vor dem Hintergrund anderer 'Teilbiografien' interpretieren, insbesondere Veränderungen des Haushaltskontextes, der Erwerbssituation oder des Wohnstandortes im Lebenslauf.

Der mobilitätsbiografische Ansatz ist potenziell in der Lage, die Verkehrsnachfrage im Lebenslauf von Individuen zu verfolgen und im Kontext ihrer Biografien zu interpretieren. Die Bezugspunkte zur Erklärung der Verkehrsnachfrage sind dabei nicht (nur) – wie dies in der Verkehrsgenese-forschung in der Regel der Fall ist – zu einem Zeitpunkt gemessene Strukturmerkmale der Person, des Haushalts oder des raum-zeitlichen Kontextes, sondern biografische Ereignisse und Erfahrungen, die eine Person im Lebenslauf erlebt oder macht, und die für die Verkehrsnachfrage dieser Person relevant sein können. Dazu gehören zum einen Schlüsselereignisse, die sich zu einem bestimmten Zeitpunkt oder innerhalb eines eng begrenzten Zeitraums ereignen, etwa Wohnstandortverlagerungen oder Arbeitsplatzwechsel. Zum anderen kann es sich aber auch um Erfahrungen handeln, die sich prozesshaft über einen längeren Zeitraum erstrecken, etwa der schleichende Abbau der körperlichen und geistigen Fähigkeiten im höheren Alter.

Individuelle biografische Verläufe haben sich im Gefolge von Modernisierungs- und Individualisierungsprozessen stark ausdifferenziert. Der Strukturwandel der Arbeitswelt hat die Erwerbsbiografien verändert, der Wandel der Lebens- und Haushaltsformen hat die Haushalts- und Familienbiografien stark ausdifferenziert, und seit dem Entstehen eigenständiger Jugendkulturen in den 1950er Jahren (mit Vorläufern seit etwa dem Anfang des 20. Jahrhunderts) hat sich die Adoleszenzphase im Lebenslauf stark verändert und ausgedehnt. Aufgrund dieser engen Kopplung von Individualisierung und Biografien ist der junge Forschungsansatz der Mobilitätsbiografien in der Lage, wichtige Aspekte des sozialen Wandels zu integrieren und die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Zeitverlauf nicht nur individualistisch, sondern auch sozialtheoretisch zu interpretieren. Er kann als eine längsschnittorientierte mikroskopische Betrachtungsweise der Mobilitätsforschung neue Impulse geben und zu neuen

Erkenntnissen über die Beziehungen zwischen sozialem Wandel, Raumentwicklung und Mobilität beitragen.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist in erster Linie die empirische Untersuchung der hier nur grob skizzierten Zusammenhänge. Damit will diese Arbeit auch einen Beitrag zur theoretischen Weiterentwicklung leisten.

Dazu wird *erstens* in Längsschnittanalysen die Behauptung überprüft, Verkehrshandeln sei (bei gegebenem Einsatz an 'Erklärungs-Input') immer schlechter erklärbar. *Zweitens* wird in Querschnittanalysen geprüft, inwieweit die Berücksichtigung von Lebensstilen und Wohnstandortpräferenzen geeignet ist, die Lücke zu schließen. Darüber hinaus werden *drittens* beispielhafte empirische Analysen zu Mobilitätsbiografien vorgestellt, die sich insbesondere auf die Beziehungen zwischen Verkehrsnachfrage und Wohnstandortwechsel konzentrieren.

Im folgenden Abschnitt 2 der Arbeit werden zunächst die theoretischen Zusammenhänge schrittweise entwickelt, genauer spezifiziert und zu einem Forschungskonzept zusammengeführt. Abschnitt 3 präsentiert empirische Längsschnittanalysen für den Zeitraum 1976 bis 2002. Grundlage ist das Verkehrshandeln der Bevölkerung der alten Bundesländer, das in der bundesweiten Verkehrsbefragung KONTIV in unregelmäßigen Abständen erhoben wird. Kernfrage des Abschnitts 3 ist es, ob die Behauptung einer immer schlechteren Erklärbarkeit des Verkehrshandelns im Zeitverlauf einer empirischen Überprüfung standhält und inwieweit sich Individualisierungstendenzen zeigen. Abschnitt 4 präsentiert Querschnittsanalysen eines Datensatzes, der im Rahmen des BMBF-Verbundprojekts StadtLeben in den Jahren 2002 und 2003 in der Region Köln erhoben wurde. Diese Daten enthalten eine Fülle von Informationen über Lebenslage, Lebensstil, Wohnstandorteinstellungen, tatsächlichen Wohnstandort und Verkehrshandeln auf der Individualebene. Sie sind damit geeignet, komplexe Wirkungsbeziehungen der Verkehrsnachfrage abzubilden. Abschnitt 5 präsentiert Analysen auf der Basis von Quasi-Paneldaten (ebenfalls aus dem Projekt StadtLeben), mit denen sich Veränderungen der Verkehrsnachfrage als Folge von Wohnstandortverlagerungen abbilden lassen. Dabei werden Veränderungen des Haushaltskontextes simultan berücksichtigt. Dieser Abschnitt ordnet sich in die gegenwärtige Diskussion um Mobilitätsbiografien ein. Als methodische Grundlage dienen vorwiegend multivariate Verfahren. Abschnitt 3 stützt sich auf Regressionsmodelle, die Abschnitte 4 und 5 basieren im Wesentlichen auf den in der Verkehrsforschung vergleichsweise wenig gebräuchlichen linearen Strukturgleichungsmodellen. Abschnitt 6 fasst die Ergebnisse der empirischen Analysen zusammen und zieht einige Konsequenzen für die weitere Forschung sowie für die Raum- und Verkehrsplanung.

2 Theoretische Grundlagen

And you may find yourself living in a shotgun shack
And you may find yourself in another part of the world
And you may find yourself behind the wheel of a large automobile
And you may find yourself in a beautiful house, with a beautiful wife
And you may ask yourself – Well... How did I get here?

David Byrne: Once in a Lifetime (from Talking Heads: Remain in Light, 1980)

Zum Verständnis der Diskussion um die Bedeutung des sozialen Wandels, insbesondere der Rolle von Lebensstilen und Einstellungen für den Verkehr ist es wichtig, sich die Entwicklung der Forschung zur Entstehung von Verkehr (Verkehrsgenese-forschung) zu vergegenwärtigen. Vor allem im Zusammenhang mit der Relevanz von Lebensstilen stellt Individualisierung dabei einen Kernbegriff dar. Individualisierung äußert sich u.a. in der Ausdifferenzierung von Lebensstilen und in zunehmender Heterogenität von individuellen Lebenszielen, Mustern des Alltagsverhaltens und biografischen Verläufen.

Bevor wir darauf zurückkommen, werfen wir im Folgenden zunächst einen Blick zurück auf die Ursprünge der modernen Verkehrsgenese-forschung (Kapitel 2.1). Darauf aufbauend lässt sich die Lebensstildiskussion im Rahmen der Verkehrsforschung besser verstehen (Kapitel 2.2). Diese steht in engem Bezug zur vorwiegend im angloamerikanischen Sprachraum geführten Diskussion um die Bedeutung standortbezogener Einstellungen und residenzieller Selbstselektion (Kapitel 2.3). Nach einem Zwischenresümee (Kapitel 2.4) wird als möglicher Weg zur Verbindung einer längsschnittorientierten Perspektive mit einer mikroskopischen Sichtweise, die dem sozialen Wandel und der Individualisierung von Mobilitätsprozessen Rechnung trägt, eine mobilitätsbiografische Perspektive vorgeschlagen (Kapitel 2.5). Diese ermöglicht gleichzeitig einen neuen Zugang zur Diskussion um die Relevanz von Raumstrukturen und Selbstselektion.

2.1 Lebenslagen – Beginn der modernen Verkehrsgeneseforschung

Der Beginn der modernen Verkehrsgeneseforschung kann Ende der 1960er bis Anfang der 1970er Jahre datiert werden, als man sich sowohl in den Verkehrswissenschaften als auch in der Sozialgeografie von den auf der Aggregatebene angesiedelten Gravitationsmodellen abwandte und nach Ursachen für die Verkehrsnachfrage auf der disaggregierten Ebene des Individuums suchte. In der Wanderungsforschung vollzog sich etwa zeitgleich eine Verschiebung zur Mikroperspektive (Killisch 1979, Franz 1984); beides wurde in starkem Maße durch die sich entwickelnden Möglichkeiten zur Verarbeitung großer Datenmengen mit ausgelöst. Verkehrshandeln wurde in der Folge zunächst primär aus soziodemografischen Strukturen erklärt, die unter dem Begriff der Lebenslage zusammengefasst werden können. Die Lebenslage bezeichnet (im Gegensatz etwa zum Lebensstil) objektive, strukturelle Ungleichheiten, die sich mittels sozioökonomischer und demografischer Merkmale beschreiben lassen, etwa Geschlecht, Alter, Nationalität oder Kohortenzugehörigkeit (Berger/Hradil 1990: 10). Diese Merkmale umreißen die einem Individuum oder Haushalt gegebenen Handlungsspielräume für die eigene Lebensgestaltung. Von Schichtmodellen grenzt sich der Lebenslage-Begriff ab, indem neben beruflichen bzw. erwerbswirtschaftlichen auch andere Ungleichheitsmerkmale berücksichtigt werden, um die Zentrierung der Sozialstrukturanalyse und Ungleichheitsforschung auf Beruf und Arbeitsleben zu mildern (ebd.)³. In der Verkehrsforschung wird in der Regel von 'Personenmerkmalen' oder 'socio-demographics' gesprochen. Dies sind allerdings bloße formale Bezeichnungen, die nichts darüber aussagen, warum die entsprechenden Merkmale von Bedeutung für das Verkehrshandeln sein sollten, während Lebenslage explizit auf die situativen Umstände, in denen eine Person lebt, deutet.

Ein wichtiges Beispiel für diese Forschungsrichtung bildet Kutters (1972) Konzept der verhaltenshomogenen Gruppen. Diese Segmentierung der Bevölkerung beruht auf den Merkmalen Stellung im Erwerbsprozess, Altersgruppe, Geschlecht und Pkw-Verfügbarkeit. Die theoretische Begründung dafür bilden soziale Rollen, die sich in den genannten Merkmalen ausdrücken und an be-

³ Im Detail wird der Lebenslage-Begriff recht unterschiedlich ausgelegt. So ist beispielsweise auch die Wohnregion als Lebenslagemerkmal interpretierbar (Berger/Hradil 1990); dies sollte allerdings in einem raumwissenschaftlichen Forschungsansatz zur begrifflichen Klarheit vermieden werden. Andere Forscher betrachten die Wahrnehmungen, Deutungen und Handlungen von Menschen als Teil ihrer Lebenslage (vgl. dazu ausführlich Backes/Clemens 2000: 12ff). Eine solche Begriffsausdehnung scheint mir allerdings wenig zielführend. Sicherlich besteht hier ein dialektisches Verhältnis, insofern als Lebenslagen bestimmte Wahrnehmungen, Deutungen und Handlungen nach sich ziehen können und umgekehrt. Dies heißt jedoch noch lange nicht, dass die Wahrnehmungen, Deutungen und Handlungen selbst *Teil* von Lebenslagen sind.