

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

RESEARCH

Thomas Klinger

Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge



Springer VS

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Herausgegeben von

Matthias Gather, Erfurt

Andreas Kagermeier, Trier

Sven Kesselring, Geislingen

Martin Lanzendorf, Frankfurt am Main

Barbara Lenz, Berlin

Mathias Wilde, Frankfurt am Main

Mobilität ist ein Basisprinzip moderner Gesellschaften; daher ist die Gestaltung von Mobilität im Spannungsfeld von ökonomischen, sozialen und ökologischen Interessen eine zentrale Herausforderung für ihre Institutionen und Mitglieder. Die Schriftenreihe Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung versteht sich als gemeinsame Publikationsplattform für neues Wissen aus der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Sie fördert ausdrücklich interdisziplinäres Arbeiten der Sozial-, Politik-, Wirtschafts-, Raum-, Umwelt- und Ingenieurwissenschaften. Das Spektrum der Reihe umfasst Analysen von Mobilitäts- und Verkehrshandeln; Beiträge zur theoretischen und methodischen Weiterentwicklung; zu Nachhaltigkeit und Folgenabschätzungen von Verkehr; Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Mobilitätsmanagement und Interventionsstrategien; Güterverkehr und Logistik.

Herausgegeben von

Prof. Dr. Matthias Gather
Verkehrspolitik und Raumplanung
Fachhochschule Erfurt

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Freizeit- und Tourismusgeographie
Universität Trier

Prof. Dr. Sven Kesselring
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt
Geislingen

Prof. Dr. Martin Lanzendorf
Institut für Humangeographie
Goethe Universität Frankfurt am Main

Prof. Dr. Barbara Lenz
Institut für Verkehrsforschung
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt (DLR) Berlin

Dr. Mathias Wilde
Institut für Humangeographie
Goethe Universität Frankfurt am Main

Thomas Klinger

Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge

 Springer VS

Thomas Klinger
Frankfurt am Main, Deutschland

Dissertation Goethe-Universität Frankfurt am Main, 2014

D30

Fortgeführte Reihe Band 34

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung
ISBN 978-3-658-17230-5 ISBN 978-3-658-17231-2 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-658-17231-2

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

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 2017

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, 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.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist Teil von Springer Nature

Die eingetragene Gesellschaft ist Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Danksagung

Diese Arbeit ist das Ergebnis eines akademischen Reifungsprozesses, der seinen Anfang vor mehreren Jahren an der Universität Trier genommen hat. Heiner Monheim hat dort meine Begeisterung für das Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ geweckt, mich für die umfassenden gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen, die mit ihm einhergehen, sensibilisiert und vorgelebt, wie eine engagierte Wissenschaft sich für ein dringend erforderliches Umdenken in der Verkehrspolitik einsetzen kann. Diese Perspektive wurde dann durch den Wechsel an das Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main um eine theoretisch fundierte, sozialwissenschaftliche Ausrichtung ergänzt. Martin Lanzendorf bin ich sehr dankbar, dass er die Erstbetreuung meiner Dissertation übernommen, mir eine aufwändige Empirie ermöglicht und nicht zuletzt dafür gesorgt hat, dass Stringenz und Zielorientierung unterwegs nicht verloren gegangen sind. Joachim Scheiner vom Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der TU Dortmund danke ich für die Zweitbetreuung der Dissertation sowie dafür, dass er mir in methodischen Fragen die nötige Sicherheit gegeben hat. Bei Matthias Gather von der FH Erfurt möchte ich mich dafür bedanken, dass er kurzfristig und ohne zu Zögern die Erstellung eines dritten Gutachtens übernommen hat.

Mein zu Hause am Institut für Humangeographie war und ist die Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung. Die Kolleginnen und Kollegen haben mir während der gesamten Promotionszeit wichtigen Rückhalt gegeben, sei es durch fachliche Hinweise im AG-Kolloquium oder beim traditionellen „Waffeln essen“ auf dem Univesitätscampus. Besonders danken möchte ich Mathes Wilde, mit dessen Hilfe der Schreibprozess den nötigen Schwung aufgenommen hat, sowie Annika Busch-Geertsema für die akribische Durchsicht und Kommentierung der kompletten Dissertation. Andrea Mösgen, Barbara Lauck, Katharina Abdo und Miriam Ulrich möchte ich für die Korrektur von einzelnen Kapiteln herzlich danken. Ansgar Engbert danke ich für die unermüdliche Unterstützung bei der Formatierung der Arbeit.

Last but not least, gilt mein Dank meiner Familie, meinen Eltern, Renate Phyllis und Bernd Klinger, die mich immer ermutigt haben, in Studium und Berufswahl meinen eigenen Weg zu finden und ihn konsequent zu beschreiten, sowie Jule, meiner Schwester, die während des gesamten Bearbeitungsprozesses meine engste Ansprechpartnerin war und immer die richtigen Worte gefunden hat.

Inhalt

Tabellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
1 Einleitung	13
2 Mobilitätsbiographien, Mobilitätskulturen und Wohnmobilität – theoretische und konzeptionelle Zugänge.....	19
2.1 Mobilitätsverhalten im Längsschnitt – Das Konzept der Mobilitätsbiographien	20
2.1.1 Mobilitätsbezogene Routinen und Einstellungen.....	21
2.1.2 Sozialisation: Phasen und Einflussfaktoren	27
2.1.3 Kontextwechsel und biographische Schlüsselereignisse.....	33
2.1.4 Das Konzept der Mobilitätsbiographien	38
2.2 Mobilitätskulturen.....	43
2.2.1 Raumstruktur, Sozioökonomie und Mobilitätsstile – zwischen objektiver und subjektiver Dimension städtischer Mobilität	44
2.2.2 Kulturbezogene Sozial- und Mobilitätsforschung.....	52
2.2.3 Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen	55
2.2.4 Exkurs: Kritik an kulturbezogenen Erklärungsansätzen städtischer Mobilität.....	62
2.3 Mobilitätsverhalten und Wohnstandortentscheidungen	65
2.3.1 Wohnumzüge als Prozess – Motive und Phasen.....	66
2.3.2 Wohnumzüge als Kontextwechsel – Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten	72
2.3.3 Wechselwirkungen von Wohn- und Alltagsmobilität zwischen Raumstruktureffekten und residential self-selection	77
3 Erfassung städtischer Mobilitätskulturen in Deutschland.....	85
3.1 Indikatoren städtischer Mobilitätskulturen	86
3.2 Städtische Mobilitätskulturen in deutschen Großstädten – Methode und Ergebnisse	96

3.3 Diskussion der Ergebnisse – etablierte und gestaltbare Mobilitätskulturen.....	100
4 Wohnumzüge, Verkehrsmittelnutzung und kontrastierende Mobilitätskulturen – Untersuchungsdesign	105
4.1 Auswahl der Untersuchungsstädte	105
4.2 Stichprobenziehung und Befragungsform.....	110
4.3 Pretest.	113
4.4 Aufbau und Bestandteile der Befragung.....	115
4.5 Rücklauf: Maßnahmen und Ergebnis.....	117
5 Mobilitätsverhalten – Mobilitätskulturen – Wohnumzüge: Empirische Ergebnisse.....	125
5.1 Wohnumzüge als Schlüsselereignis in der Mobilitätsbiographie.....	125
5.1.1 Mobilitätsverhalten vor und nach dem Umzug.....	126
5.1.2 Einfluss der Wohndauer am Zielort und Herkunftsort auf die Verkehrsmittelnutzung.....	132
5.1.3 Umzugsgründe und Änderungen der Verkehrsmittelnutzung.....	135
5.1.4 Zwischenfazit: Wohnumzüge als Umbruchereignis in der Mobilitätsbiographie	142
5.2 Mobilitätskulturen in vergleichender Wahrnehmung	144
5.2.1 Operationalisierung des Mobilitätskultur-Konzeptes.....	144
5.2.2 Vergleichende Wahrnehmung städtischer Mobilitätskulturen	151
5.2.3 Dimensionen städtischer Mobilitätskulturen – eine Faktorenanalyse	164
5.3 Wohnumzüge und Alltagsmobilität – bi- und multivariate Analysen im Spannungsfeld von Raumstruktur, Einstellungen und Mobilitätskulturen.....	168
5.3.1 Verkehrsmittelnutzung nach einem Wohnumzug – Diskussion der Einflussvariablen	169
5.3.2 Verkehrsmittelnutzung nach einem Wohnumzug – multiple Regressionsmodelle	182
6 Wohnumzüge und kontrastierende Mobilitätskulturen – Bilanz und Ausblick.....	193
Literaturverzeichnis.....	199

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1:</i>	Kennzeichen von Routinen	22
<i>Tabelle 2:</i>	Vorzüge und Grenzen objektiver und subjektiver Indikatoren individuellen Mobilitätsverhaltens.....	51
<i>Tabelle 3:</i>	Schlüsselfaktoren zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätskultur.....	60
<i>Tabelle 4:</i>	Studien zum Zusammenhang zwischen Wohnumzügen und Alltagsmobilität unter Berücksichtigung raumstruktureller und einstellungsbezogener Einflüsse	81
<i>Tabelle 5:</i>	Indikatoren städtischer Mobilitätskulturen – Übersicht	88
<i>Tabelle 6:</i>	Ausgewählte Indikatoren für die Stichprobe und alle deutschen Großstädte (Grundgesamtheit)	90
<i>Tabelle 7:</i>	Faktoren städtischer Mobilitätskulturen in deutschen Städten	97
<i>Tabelle 8:</i>	Clusterset - Clusternamen und Städte pro Cluster.....	98
<i>Tabelle 9:</i>	Rückmeldungen von den Meldebehörden aus 44 deutschen Städten bezüglich einer Anfrage zur Übermittlung von Adressdaten.....	106
<i>Tabelle 10:</i>	Wanderungsverflechtungen zwischen ausgewählten deutschen Großstädten (1991-2008)	108
<i>Tabelle 11:</i>	Kenndaten zu den Untersuchungsstädten.....	110
<i>Tabelle 12:</i>	Struktur und Inhalt des Fragebogens.....	116
<i>Tabelle 13:</i>	Umgesetzte Maßnahmen zur Rücklaufsteigerung.....	118
<i>Tabelle 14:</i>	Stichprobenumfang und Ausschöpfungsquote.....	122
<i>Tabelle 15:</i>	Verteilung von soziodemographischen Merkmalen in der deutschen Gesamtbevölkerung und der Stichprobe	123
<i>Tabelle 16:</i>	Einfluss der Wohndauer am Herkunfts- und Zielort auf die Verkehrsmittelnutzung (aktuell und Änderung).....	134
<i>Tabelle 17:</i>	Prozentuale Verteilung der angegebenen Umzugsgründe....	136

<i>Tabelle 18:</i>	Zusammenhang zwischen Umzugsgründen und sozioökonomischen Verhältnissen am Beispiel von Einkommen, Pkw-Verfügbarkeit und Preissensibilität bei der Wohnungswahl	137
<i>Tabelle 19:</i>	Veränderung der Autonutzung nach Umzugsgründen	139
<i>Tabelle 20:</i>	Veränderung der Busnutzung nach Umzugsgründen.....	140
<i>Tabelle 21:</i>	Veränderung der Nutzung des schienengebundenen Nahverkehrs nach Umzugsgründen	140
<i>Tabelle 22:</i>	Veränderung der Fahrradnutzung nach Umzugsgründen.....	141
<i>Tabelle 23:</i>	Veränderung des zu Fuß Gehens nach Umzugsgründen.....	142
<i>Tabelle 24:</i>	Mobilitätskulturen in vergleichender Wahrnehmung - Faktoren und Faktorladungen	166
<i>Tabelle 25:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach Zielstadt.....	170
<i>Tabelle 26:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach soziodemographischen Kriterien.....	172
<i>Tabelle 27:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach Pkw-Verfügbarkeit	173
<i>Tabelle 28:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach Zeitkartenverfügbarkeit.....	174
<i>Tabelle 29:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach Fahrradverfügbarkeit.....	175
<i>Tabelle 30:</i>	Wohnstandortpräferenzen nach Zielstadt.....	179
<i>Tabelle 31:</i>	Veränderung der Verkehrsmittelnutzung nach Wohnstandortpräferenzen	180
<i>Tabelle 32:</i>	Multiple Regressionsmodelle zur Änderung der Verkehrsmittelnutzung nach Wohnumzügen zwischen kontrastierenden Mobilitätskulturen	185

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1:</i>	Theoretische Zugänge der vorliegenden Arbeit	19
<i>Abbildung 2:</i>	Theorie des geplanten Verhaltens Schematische Darstellung	24
<i>Abbildung 3:</i>	Elemente von Mobilitätsbiographien nach Lanzendorf	39
<i>Abbildung 4:</i>	Elemente von Mobilitätsbiographien nach Scheiner	41
<i>Abbildung 5:</i>	Benzinverbrauch nach Benzinpreis (links) und Siedlungsdichte (rechts)	47
<i>Abbildung 6:</i>	Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen	56
<i>Abbildung 7:</i>	Prozessuales Modell räumlicher Mobilität vor, während und nach Wohnumzügen	82
<i>Abbildung 8:</i>	Mittelwertabweichungen nach Cluster und Indikator	99
<i>Abbildung 9:</i>	Fahrradnutzung und Wohnumzüge nach / aus Bremen	127
<i>Abbildung 10:</i>	Nutzung des schienengebundenen Nahverkehrs und Wohnumzüge nach / aus Hamburg	129
<i>Abbildung 11:</i>	Autonutzung und Wohnumzüge in das / aus dem Ruhrgebiet	131
<i>Abbildung 12:</i>	Vergleichende Wahrnehmung der Mobilitätskulturen in Bremen und Hamburg	152
<i>Abbildung 13:</i>	Vergleichende Wahrnehmung der Mobilitätskulturen in Hamburg und dem Ruhrgebiet	157
<i>Abbildung 14:</i>	Vergleichende Wahrnehmung der Mobilitätskulturen im Ruhrgebiet und in Bremen	160

1 Einleitung

Die Organisation des Verkehrs in westlichen Großstädten steht vor wachsenden Herausforderungen. Die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffvorräten (Schindler und Held 2009), negative Auswirkungen auf den Klimawandel (Chapman 2007; Schwanen et al. 2011) sowie Flächenverbrauch und Zersiedlung infolge einer starken Automobilorientierung (Siedentop und Kausch 2004) sind nur einige der Aspekte, die in diesem Zusammenhang diskutiert werden. Um diesen Problemlagen begegnen zu können, wird häufig auf das Leitbild einer Nachhaltigen Mobilität verwiesen (Schade et al. 2011; Schiller et al. 2010), worunter allgemein die Vermeidung, Verlagerung und effizienzorientierte Verbesserung von Verkehrsleistungen verstanden wird (Bongardt et al. 2013: 45-148). Darüber, wie diese Ziele am sinnvollsten zu erreichen sind, wird lebhaft diskutiert (z.B. Kutter 2013 und Scheiner 2013). So nimmt die konventionelle Verkehrsplanung schon lange vor allem die strukturellen Rahmenbedingungen des Verkehrsgeschehens in den Blick. Maßnahmen der Raumordnung und Stadtplanung zielen dabei etwa auf die integrierte Entwicklung von Siedlungs- und Verkehrsstrukturen ab. Preispolitische Instrumente wie die vielerorts diskutierte Einführung einer City-Maut (Börjesson et al. 2012) sind weitere Beispiele für sogenannte „harte Maßnahmen“. Als Ergänzung und Alternative hierzu haben sich in den letzten Jahren Maßnahmen des Mobilitätsmanagements etabliert (Enoch 2012; Stiewe und Reutter 2012), die mithilfe von kommunikations- und koordinationsbasierten Strategien auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und eine bessere Auslastung vorhandener Angebote hin ausgerichtet sind. Hierbei steht die Einwirkung auf mobilitätsbezogene Routinen und Sozialisationsphasen im Mittelpunkt (Lanzendorf und Tomfort 2012), beispielsweise wenn im Rahmen des städtischen Neubürger-Marketings die relativ hohe Offenheit von zugezogenen Personen in Bezug auf ihr neues Wohnumfeld genutzt wird, um sie auf Alternativen zur Autonutzung aufmerksam zu machen (Bamberg et al. 2003; Haefeli 2008a).

Die geschilderte Dichotomie zwischen *hard policies* und *soft policies* spiegelt sich auch in der theoretisch-konzeptionell ausgerichteten Verkehrs- und Mobilitätsforschung der letzten Jahre wider. Einerseits gehören nachfrageorientierte Ansätze wie Handlungstheorien und Konzepte sozialer Praktiken (Wilde 2014), Lebens- und Mobilitätsstilkonstrukte (Götz et al. 2014) sowie biograph-

ische und längsschnittorientierte Ansätze (Axhausen 2008; Lanzendorf 2003; Scheiner 2007) inzwischen zum festen Kanon interdisziplinärer Mobilitätsforschung, andererseits wird mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass von strukturellen Faktoren wie etwa den sozioökonomischen und raumstrukturellen Rahmenbedingungen ein weiterhin nicht zu unterschätzender Einfluss ausgeht (Kutter 2013; Wegener 2013). Folgerichtig werden seit einiger Zeit vermehrt Vorschläge in die Diskussion eingebracht, die darauf abzielen, mithilfe von integrativen Konzepten handlungs- und strukturorientierte Erklärungspotentiale miteinander zu verbinden (Geels 2012; Sheller und Urry 2006). Einen eben solchen Vorschlag stellt auch das von Deffner et al. (2006) entwickelte Konzept städtischer Mobilitätskulturen dar, auf das für diese Arbeit als ein theoretischer Ausgangspunkt zurückgegriffen wurde. Es umfasst neben siedlungsstrukturellen und sozioökonomischen Aspekten auch die Verhaltensweisen und Lebensstilo-orientierungen der dort lebenden Menschen. Zudem werden mobilitätsbezogene Diskurse und Kommunikationsprozesse sowie verkehrspolitische und planerische Strategien berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund dieser gleichzeitig zueinander abgegrenzten und ineinander verflochtenen Forschungsansätze ergibt sich die Frage, wie gerade städtische Mobilität am sinnvollsten zu erklären ist. Dass hierzu noch ein erheblicher Forschungsbedarf besteht, wird deutlich, wenn man berücksichtigt, dass in Städten, die sowohl hinsichtlich ihrer Lage und topographischen Eigenschaften als auch in Bezug auf die politischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen eine vergleichbare Ausgangssituation aufweisen, dennoch immense Unterschiede, etwa bei den Modal Split-Anteilen einzelner Verkehrsmittel, vorzufinden sind. Offenbar bestehen also gerade in urbanen Verdichtungsräumen entsprechend große Handlungsspielräume zur Herausbildung von unterschiedlichen Mobilitätsprofilen, so dass etwa von *Fahrradstädten* (Scheiner und Witte 2013) oder *transit metropolises* (Cervero 1998) die Rede ist. Im Rahmen dieser Arbeit wird daher die Hypothese aufgestellt, dass derart augenfällige Unterschiede zwischen einzelnen Städten eben nicht ausschließlich auf topographische und raumstrukturelle Gegebenheiten oder die infrastrukturelle Ausstattung zurückgeführt werden können, sondern dass hierbei auch verkehrspolitische Strategien, das Image einer Stadt sowie kollektiv erprobte und akzeptierte Fortbewegungspraktiken zu berücksichtigen sind. Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass von solch soziokulturell verfestigten Konstellationen eine sozialisierende Wirkung ausgeht, etwa wenn Menschen ihren Wohnsitz von außerhalb in dieses Umfeld verlagern. Folgerichtig soll mit dieser Arbeit der Frage nachgegangen werden, inwieweit der mit einem Wohnumzug einhergehende Wechsel zwischen städtischen Mobilitätskulturen, also etwa von einem autoorientierten Umfeld in

eine fahrradfreundliche Stadt, das Mobilitätsverhalten beeinflusst. Dabei sind zunächst zwei Zusammenhänge denkbar. Einerseits kann vermutet werden, dass sich das am Herkunftsort erlernte und eingeübte Mobilitätsverhalten derart verfestigt und in die individuellen Routinen eingeschrieben hat, dass auch veränderte soziokulturelle Rahmenbedingungen daran kaum etwas ändern können. Andererseits ist die Lebensphase unmittelbar im Anschluss an einen Wohnortwechsel ohnehin von einer Umstellung zahlreicher Alltagsroutinen geprägt und kann daher als biographisches Umbruchereignis bezeichnet werden kann (Prillwitz et al. 2007). Hieraus lässt sich die Vermutung ableiten, dass die gerade umgezogenen Personen während dieses Zeitraums gegenüber neuen Verhaltensoptionen vergleichsweise aufgeschlossen sind. So ist etwa vorstellbar, dass sie ihr neues Wohnumfeld und Stadtviertel buchstäblich erkunden und sich dabei bisher eher unbekannte Nutzungspotentiale erschließen, etwa weil sie von der Qualität des ÖPNV-Angebotes oder der Fahrradinfrastruktur überrascht werden. Weiterhin kann vermutet werden, dass das soziale Umfeld am neuen Wohnstandort, also etwa Empfehlungen oder Erwartungen von neuen Nachbar-Innen oder KollegInnen nicht ohne Einfluss auf mobilitätsbezogene Entscheidungen bleiben. Sowohl das verkehrliche Angebot als auch die von Mitgliedern des sozialen Umfelds vermittelten Werte und Normen können dabei mit Deffner et al. (2006) als Bestandteil der Mobilitätskultur am Zielort konzeptionalisiert werden.

Es ist wahrscheinlich, dass die beschriebenen Prozesse der Bewahrung erprobter Verhaltensweisen und der Anpassung an das neue Umfeld parallel ablaufen und sich gegenseitig überlagern. So ist etwa vorstellbar, dass jemand, der erstmals mit einem fahrradfreundlichen Umfeld in Berührung kommt, dieses neue Angebot zwar wahrnimmt, aber dennoch nicht derart routiniert darauf zurückgreift wie jemand, der in einer fahrradfreundlichen Stadt aufgewachsen ist. Des Weiteren ist nicht zwangsläufig davon auszugehen, dass etwaige Änderungen des Mobilitätsverhaltens tatsächlich auf die jeweilige Mobilitätskultur, also das spezifische Zusammenspiel von Verkehrspolitik, Diskursen, Infrastruktur und den Mobilitätsorientierungen der Einwohner, zurückzuführen sind. Unbedingt sind deshalb auch die Begleitumstände des Wohnortwechsels zu beachten. Mit Blick auf die internationale Diskussion zu den Wechselwirkungen zwischen Wohnumzügen und dem alltäglichen Mobilitätsverhalten sind dabei insbesondere die mit dem Umzug einhergehenden raumstrukturellen und erreichbarkeitsspezifischen Veränderungen sowie die für die Wohnstandortwahl ausschlaggebenden Präferenzen und damit letztlich wiederum individuelle Lebensstil- und Wertebezüge maßgebend. In zahlreichen Studien konnte nachgewiesen werden, dass beide Gesichtspunkte Auswirkungen auf verschiedene Aspekte des Mobilitätsverhaltens haben (Cao et al. 2009, Ewing und

Cervero 2010). Letztlich wird also beabsichtigt, das komplexe Gefüge aus Raumstruktur, Wohnstandortpräferenzen und städtischen Mobilitätskulturen insofern zu verstehen, dass die jeweiligen Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten nachvollzogen werden sollen. Weitere Gesichtspunkte wie etwa soziodemographische Rahmenbedingungen oder die Verkehrsmittelverfügbarkeit der Haushalte werden – dem üblichen Standard entsprechend – als Kontrollvariablen berücksichtigt. Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens wird zunächst ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrsmittelnutzung gelegt um herauszufinden, ob etwa das Autofahren nach einem Umzug von anderen Faktoren abhängt als die Nutzung von Fahrrad oder ÖPNV.

Ausgehend von der geschilderten Problemlage verfolgt diese Arbeit im Wesentlichen zwei Ziele:

- 1) Für eine Auswahl deutscher Großstädte sollen verschiedene Gruppen mit jeweils vergleichbaren Mobilitätskulturen identifiziert werden. Ausgangspunkt ist hierbei das Konzept von Deffner et al. (2006), das mithilfe eines geeigneten Indikatorsystems quantifiziert werden soll.
- 2) Es soll herausgefunden werden, ob und inwiefern Personen, die ihren Wohnort zwischen zwei unterschiedlichen Mobilitätskulturen verlagern, ihr Mobilitätsverhalten verändern. Anschließend sollen die Ursachen dieser Verhaltensänderungen in den Blick genommen werden, wobei neben raumstrukturellen Faktoren und Wohnstandortpräferenzen insbesondere das Erklärungspotential der städtischen Mobilitätskulturen identifiziert werden soll.

Methodisch wurde das erste Ziel zunächst mithilfe einer Faktoren- und Clusteranalyse verfolgt, wobei ein Indikatorenset zur Anwendung kommt, das neben sozioökonomischen und raumstrukturellen Faktoren sowohl das verkehrsinfrastrukturelle Angebot als auch nachfrageseitige Aspekte wie die Verkehrsmittelnutzung und Bewertungen des verkehrlichen Angebotes umfasst. Mit diesem Ansatz werden unter 44 deutschen Großstädten insgesamt sechs Städtegruppen mit jeweils vergleichbaren Mobilitätskulturen identifiziert. Ausgehend von diesem Ergebnis wurden drei Agglomerationsräume ausgewählt, die prototypisch jeweils ein Städtecluster repräsentieren. Bremen steht dabei stellvertretend für die *fahrradfreundlichen Städte*, Hamburg für die *ÖPNV-Metropolen* und das Ruhrgebiet für vergleichsweise autoorientierte Mobilitätskulturen. In einem nächsten Schritt wurden solche Personen, die im Zeitraum von 2006 bis 2011 innerhalb dieses Städtedreiecks umgezogen sind, im Rahmen einer standardisierten Erhebung kontaktiert. Befragungsinhalte

waren dabei etwa das Mobilitätsverhalten vor und nach dem Wohnumzug, die Wahrnehmung des Mobilitätsgeschehens in beiden Städten oder die Begleitumstände des Wohnumzugs.

Im Spiegel der Ergebnisse wird deutlich, dass sowohl für verschiedene Aspekte der städtischen Mobilitätskulturen als auch für spezifische Raumstrukturelemente und Wohnstandortpräferenzen signifikante Auswirkungen auf die Verkehrsmittelnutzung der Befragten nachweisbar sind. Es zeigt sich allerdings auch, dass sich das spezifische Zusammenwirken dieser Einflüsse je nach Verkehrsmittel sehr differenziert darstellt, wobei insbesondere für die Fahrradnutzung die Wirkkraft soziokultureller Faktoren in besonders hohem Maße nachgewiesen werden kann.

Der Aufbau der Arbeit gliedert sich wie folgt. Die Ausführungen zu den theoretisch-konzeptionellen Zugängen in Kapitel 2 beginnen mit der Herleitung und Diskussion des Konzepts städtischer Mobilitätskulturen. Daran anschließend werden Wohnumzüge als biographisches Umbruchsereignis eingeführt, womit auf die theoretische Perspektive der Mobilitätsbiographien rekurriert wird. Schließlich werden grundsätzliche Zusammenhänge zum Wechselverhältnis von Wohn- und Alltagsmobilität thematisiert. In Kapitel 3 wird die bereits beschriebene und aus dem Mobilitätskultur-Ansatz abgeleitete Kategorisierung deutscher Großstädte vor- und zur Diskussion gestellt. In Kapitel 4 werden die Untersuchungsstädte und das Erhebungsdesign der standardisierten Befragung von kürzlich umgezogenen Personen beschrieben und damit die empirische Grundlage zur Überprüfung der Wechselwirkungen zwischen städtischen Mobilitätskulturen und alltäglichem Mobilitätsverhalten dokumentiert. Im sechsten Kapitel werden die zentralen Ergebnisse präsentiert, wobei zunächst anhand der Verschiebungen in der Verkehrsmittelnutzung der Umbruchscharakter von Wohnumzügen verdeutlicht wird. Im Anschluss wird die Wahrnehmung der Mobilitätskulturen in der Herkunfts- und Zielstadt des Wohnortwechsels differenziert betrachtet, woraufhin beide Aspekte – Verkehrsmittelnutzung und soziokultureller Kontext – mithilfe von multiplen Regressionsmodellen zusammengeführt werden. Den Abschluss der Arbeit bilden Ableitungen und Empfehlungen für die weitere Forschung zu und die praktische Gestaltung städtischer Mobilität.

2 Mobilitätsbiographien, Mobilitätskulturen und Wohnmobilität – theoretische und konzeptionelle Zugänge

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

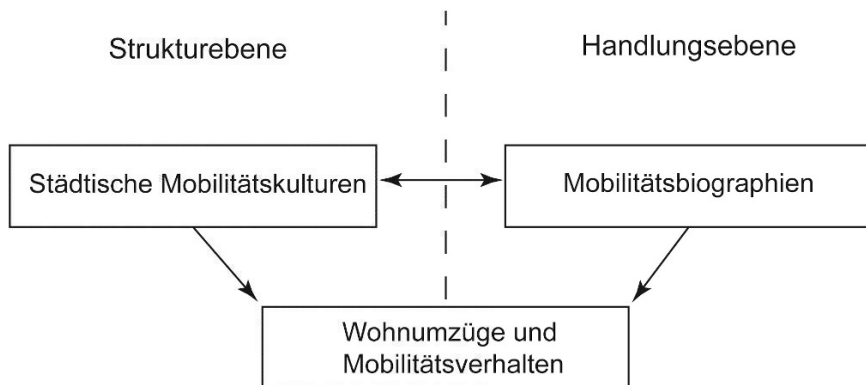


Abbildung 1: Theoretische Zugänge der vorliegenden Arbeit (eigene Darstellung)

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

2.1 Mobilitätsverhalten im Längsschnitt – Das Konzept der Mobilitätsbiographien

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

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

2.1.1 Mobilitätsbezogene Routinen und Einstellungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

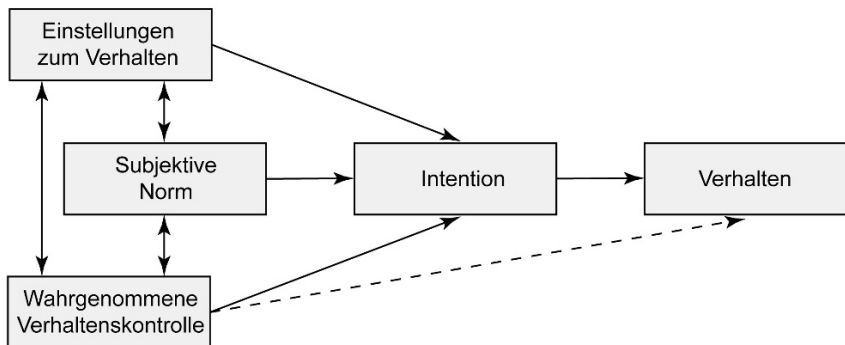


Abbildung 2: Theorie des geplanten Verhaltens Schematische Darstellung
(Quelle: Ajzen 1991: 182)

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