

Mobilitätsbiografien

Autor(en): **Heinickel, Gunter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 22: **Vom Wissen zum Handeln**

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

MOBILITÄTSBIOGRAFIEN

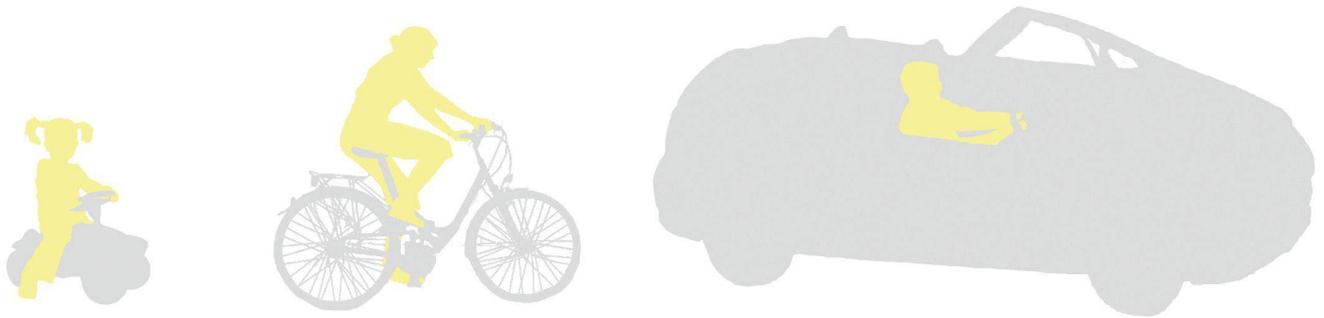
Das Zentrum Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin hat im Raum Berlin das Mobilitätsverhalten verschiedener Jahrgangsguppen untersucht. Ein Ziel des Forschungsprojektes¹ war es, einen methodischen Ansatz zur Erfassung generationaler und biografischer Verhaltensparameter zu entwickeln.

Im Gegensatz zur klassischen Verkehrs- und Mobilitätsforschung, die aus zahlenmässig erfassten Daten zu Mobilitätsentscheidungen der Vergangenheit wie Wahl der Verkehrsmittel, Destinationen, Distanzen oder Frequenzen ein wahrscheinliches zukünftiges Verhaltensszenario zu entwickeln versucht, handelt es sich bei den Biografie- und Generationenansätzen um die Erforschung der Flexibilität von Verhaltensparametern und der Wahrscheinlichkeit von Verhaltensänderungen. Wie verlaufen individuelle Reaktionen auf Brucherfahrungen oder auf Erfahrungen mit einem sich wandelnden Handlungsrahmen? Bleiben individuelle Verhaltensstile auch unter veränderten Voraussetzungen erkennbar? Wie unterscheiden sich Verhaltenstypen in der Flexibilität ihrer Verhaltensanpassung? Eine Mobilitätsbiografie wird nicht allein durch feststehende Grössen wie Wohnort- und Verkehrsmittelwahl, Zahl sozialer Kontakte und nachweisbarer Zielentscheidungen in Alltag und Freizeit charakterisiert, sondern durch Präferenzen und Tendenzen in raumbezogenen Entscheidungssituationen, der Bewertung bestimmter räumlicher Herausforderungen.

Ein Vergleich von biografischen Persönlichkeitsmustern in unterschiedlichen Altersgruppen lässt Rückschlüsse auf generationale Themen der Mobilitätsbewältigung zu. Dazu müssen sich Mobilitätsmuster über Milieu- und Statusgruppenunterschiede hinweg einem Alterszusammenhang und generationel geteilten Erfahrungszusammenhängen zuordnen lassen, zum Beispiel einer grundsätzlichen positiven Bewertung von vielen und weiträumigen Reisen als Ausweis eines erfolgreichen Lebensentwurfs, der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel als Beleg zeitgemässer Fortbewegung, unabhängig davon, ob das eigene Verhalten diesen Parametern entspricht. Denn nicht über das gleiche Verhalten, sondern über den gemeinsamen Bezug auf zeithistorische Themen werden Jahrgangsguppen in einem sozial-kulturellen Sinne als eine «Generation» erkenn- und beschreibbar. Oft zeigen sich dieser gemeinsame Bezug und die geteilten Einstellungen in stilbildenden Minderheiten besonders deutlich. Eine individuelle Mobilitätsbiografie ist keineswegs als eine widerspruchsslose Untergrösse einer Mobilitätsgeneration zu verstehen, vielfach treten Konflikte zwischen den individuellen mobilitätsbiografischen Parametern und den generationenübergreifenden sozial-kulturellen Erwartungsstrukturen auf.

MOTIV- UND URSACHENFORSCHUNG FÜR MOBILITÄTSVERHALTEN

Individuelle (biografische) und generationale (kollektive) Verhaltensparameter treten vor allem in Selbstdeutungen zutage. Die Aussagen von Menschen über ihr räumliches Mobilitätsverhalten sind immer mit Ideen und Werten aufgeladen. Bei der Untersuchung dieser Deutungsmuster handelt es sich um eine Motiv- und Ursachenforschung: Nicht ob und wie oft eine Person ein Auto oder den öffentlichen Verkehr benutzt, sondern das Wie und Warum stehen im Vordergrund. Denn neben der praktischen Zugänglichkeit zu Mobilitätsmöglichkeiten (abhängig von finanziellen und örtlich-infrastrukturellen Grössen) ist der sozial-kulturell vermittelte Zugang für das Verhalten entscheidend. Darin wirken Erfahrungen mit, die durch soziale Vorbilder in der Familie und im Freundeskreis vermittelt wurden und die positive oder negative Anregungen zu mobilitätsrelevanten Lebensentscheidungen setzten. Die individuelle Befähigung zu einem bestimmten mobilen Verhalten (Motilität) sowie die Motivation hierzu (Mobilitätsbereitschaft) werden besonders in diesem sozialen Kontext ausgebildet. Die Motilität und die Mobilitätsbereitschaft entscheiden in der Reaktion auf



01

Herausforderungen wie zum Beispiel die Berufswahl, die Familiengründung oder die Karrierechancen über die eingesetzten Mobilitätsstrategien. Da persönliche Mobilitätserfahrungen im späteren Lebensverlauf wieder auf die eigene Mobilitätsbefähigung und Motivation rückwirken, müssen Mobilität, Mobilitätsbereitschaft und Mobilität als gleichberechtigte, sich gegenseitig prägende Verhaltensgrößen betrachtet werden.

BEFRAGUNG VERSCHIEDENER JAHRGANGSGRUPPEN IN BERLIN

Das Zentrum Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin hat verschiedene Jahrgangsguppen im Grossraum Berlin interviewt und neben den in der Herkunftsfamilie gemachten Mobilitätserfahrungen die eigenverantwortete Freizeit- und Urlaubsmobilität, das Umzugsverhalten und die mobilitätsbezogene Reaktion auf einschneidende Ereignisse im Lebensverlauf untersucht.² Die Auswertung bestätigte, dass die sozialen Verbindungen den räumlichen vorausgehen. Die Ortsbindung entspricht in der Regel der Verbundenheit mit einem sozialen Umfeld. Werden diese sozialen Verbindungen aufgehoben, kann die völlige Loslösung von den bestehenden räumlichen Bezügen erfolgen. Generell lässt sich aufgrund dieser Untersuchung die Frage, ob das individuelle Mobilitätsverhalten vom biografischen Hintergrund und den gemachten Erfahrungen abhängt, klar bejahen. Doch das menschliche Verhalten ist nicht einfach eine Folge der familiären Prägungserfahrungen. Dies zeigt sich insbesondere bei der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens unter dem Aspekt der sozialen Mobilität. Ist beispielsweise aufgrund eines bestimmten Familienhintergrundes die Befähigung zu einem extrovertierten Mobilitätsverhalten eher gering ausgeprägt, so kann dies durch eine starke soziale Aufstiegsorientierung ausgeglichen werden. Zwischen aktivem Mobilitätsverhalten und der Wahrscheinlichkeit eines sozialen Aufstiegs besteht eine auffällige Korrelation, gleich ob dieser hohen Mobilitätsbereitschaft eine eigene ideelle Wertschätzung von Mobilität entspricht oder ob sie aus pragmatischen Erwägungen resultiert. Entscheidend ist die individuelle Mobilitätsbereitschaft, die negativ, aus dem persönlichen Wunsch, sich von der Herkunftsfamilie abzugrenzen, oder positiv angeregt, zum Beispiel über persönliche Vorbilder, zu Mobilitätsmustern führen kann, die von den in der Familie vorgelebten Formen abweichen.

UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE DER ÄLTEREN JAHRGÄNGE

Bei den Jahrgängen nach 1940 bis in die frühen 1960er-Jahre ist fast übergreifend der Wunsch zu entdecken, sich durch eigene Wohnortwahl und ein bewusst extrovertiertes und aussenorientiertes Mobilitätsverhalten von der Familie und der Elterngeneration abzugrenzen; ein Bedürfnis, dem die zeitgeschichtlichen Faktoren wie wachsender materieller Wohlstand, technischer Fortschritt und vergrösserte Bildungschancen wirksam entgegenkamen. Für diese Jahrgänge ist ausserdem die auffällig positive Bewertung des Autofahrens (Autofahrenkönnens) und des Autobesitzes charakteristisch. Wie sich diese Wünsche nach persönlicher Autonomie in Abhängigkeit vom Milieu und den individuellen Verhaltenstypen

01 Individuelle Lebensereignisse und das Durchlaufen bestimmter Lebensstationen beeinflussen das Mobilitätsverhalten des Einzelnen

(Illustration: Red./Anna-Lena Walther)



äusserten, soll in einem zweiten Schritt untersucht werden. Ähnliches ist für die Jahrgänge ab ca. 1960 bis 1975 zu klären, für deren Reise- und Motivationsmerkmale die (erhoffte) Erweiterung der eigenen Persönlichkeitsmerkmale ins Zentrum rückte. Wurde diese Sehnsucht über die Vielfalt der aufgesuchten Destinationen zu befriedigen gesucht oder über die Exklusivität bestimmter Reiseformen und -ziele?

DIE HEUTE ZWANZIG- BIS DREISSIGJÄHRIGEN

Im Gegensatz zu diesen älteren Jahrgangsgruppen, für die übergreifend die rückhaltlos positive Besetzung des Mobilitätsparadigmas typisch ist, zeigen sich unter den jüngeren Jahrgängen der ab ca. 1980 Geborenen deutlich ambivalenteren Haltungen gegenüber den neuen Möglichkeiten wie auch Zwängen zur Mobilität. Mobilität wird zwar noch immer als Chance, doch zugleich auch als «Anforderung» bewertet. Diese jüngeren Jahrgänge sehen sich als eine «Generation der Möglichkeiten», anerkennen die revolutionäre Horizonterweiterung in der Ära der Billigflieger, bekommen aber auch die Kehrseite dieser offeneren und flexibleren gesellschaftlichen Strukturen zu spüren. «Wurzeln schlagen» und «stabile Positionen im Raum finden» sind in einem Generationenvergleich der letzten sechzig Jahre recht neue, noch nicht klar ausformulierte Ziele. Gleichzeitig ist das Bedürfnis nach einer sozio-kulturellen Abgrenzung von der Elterngeneration gering ausgeprägt, wie auch das Gefühl, in der Kindheit durch mangelnde Mobilitätsmöglichkeiten etwas verpasst zu haben.

FRAGEN FÜR KÜNFTIGE ERHEBUNGEN

Die Auswertung der Interviews zeigt, dass Kinder, nachdem sie eigene Erfahrungen und Erprobungen neuer Lebensstile durchlebt hatten, in fortgeschrittenem Alter häufig wieder zu den Verhaltensmustern ihrer Eltern auch bezüglich der Mobilität und gewählten Wohnstandorte zurückkehren. Für die Verkehrs- und Raumplanung und für die Vorhersage von Mobilitätstrends ergeben sich daraus vielversprechende Möglichkeiten. Schon seit einigen Jahren beschäftigt sich die Raumplanung mit Fragen der biografischen und generationalen Überlieferung räumlicher Verhaltensmustern. Dies hängt mit der zunehmenden Wahrnehmung des demografischen Wandels zusammen, der die Lebensgewohnheiten in Stadt und Land infrage stellt. Wird die Alterung der europäischen Gesellschaften eine Umkehrung des Trends zu Wohneigentum ausserhalb der städtischen Agglomerationen nach sich ziehen? Wie wird die aktuelle Wirtschaftskrise das Mobilitätsverhalten beeinflussen? Interessant ist die Motivation bei der Wahl von Arbeits- und Lebensstandort, bei der Nutzung von Zweit- und Nebenwohnungen, dem Aufbau und Unterhalt räumlicher Beziehungsnetze oder beim Zusammenspiel von Alltags- und Freizeitmobilität. Durch weitere Untersuchungen, auch unter Einbezug von Praxispartnern, sollen diese Fragen geklärt werden.

Anmerkungen

1 Das Forschungsprojekt «Mobilitätsbiografien» am Zentrum Technik und Gesellschaft an der TU Berlin wird von der Deutschen Forschungsgesellschaft (DFG) unterstützt. Die Forschung erfolgt in enger Abstimmung mit Prof. Kay W. Axhausen, Institut für Verkehrsplanung/Transportsysteme, ETH Zürich (www.ivt.ethz.ch/people/axhausen)
2 Das Material besteht aus über 100 qualitativen, leitfadengestützten Interviews mit Männern und Frauen aller Altersklassen, Berufsgruppen und sozialen Hintergründe. Leitfrage der Interviews war: «Wie wirken biografische und generationale Einflüsse auf die langfristigen Kontinuitäten und Veränderungen des gesellschaftlichen Mobilitätsverhaltens?»

Gunter Heinicke, heinicke@ztg.tu-berlin.de, Zentrum Technik und Gesellschaft an der TU Berlin