

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie
= Swiss journal of sociology

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Soziologie

Band: 33 (2007)

Heft: 1

Artikel: Die Verschränkung zweier Dynamiken : jugendliche Mobilität in der Moderne

Autor: Tully, Claus J. / Baier, Dirk

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-814223>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Verschränkung zweier Dynamiken. Jugendliche Mobilität in der Moderne

Claus J. Tully und Dirk Baier*

Vor dem Hintergrund aktueller gesellschaftlicher Veränderungen ist davon auszugehen, dass moderne Gesellschaften mobile Gesellschaften sind. Unter Mobilität ist dabei nicht allein die soziale, sondern in erster Linie die räumliche Mobilität zu verstehen. Ortsveränderungen sind für Jobsuchende, Pendler, Migranten und auch für Jugendliche alltägliche Handlungen. Nach Urry (2000) oder Kaufman (2002) prägt die Allgegenwart der räumlichen Mobilität die sozialen Beziehungen. Sennett (1998) stellt sogar die Möglichkeit der Ausbildung von Identität unter dem Eindruck hoher räumlicher Flexibilität in Frage.

Bislang wenig beachtet ist, dass der Beginn der Mobilisierung der sozialen Verhältnisse, der mit der Herausbildung der Industriegesellschaft zusammenfällt, erst zur Herausbildung der Jugendphase geführt hat. Mit dem Ende der Industriegesellschaft löst sich Jugend allerdings nicht auf: Es entstehen neue Muster des Aufwachsens, in denen Mobilität eine ganz zentrale Rolle spielt. Die Jugendphase gilt heute als entstrukturiert und verlängert. Was sie weiterhin auszeichnet, ist die fortgesetzte Bemühung um Einbettung; dies setzt die Verfügbarkeit von Kommunikations- und Mobilitätstechnik voraus. Jugendliche greifen dabei die gesellschaftlichen Gegebenheiten auf und eignen sie sich im Dienste ihres «Projekts» der Verselbständigung an.

1 Die Ausdifferenzierung der Jugendphase

Die Ausdifferenzierung der Jugendphase ist ein Produkt der Industriegesellschaft. In Vorbereitung auf qualifizierte Tätigkeiten wird eine wachsende Anzahl Heranwachsender von der Arbeit freigestellt und in Schulen ausgebildet. Die Länge der Jugendphase hängt somit von der umfassenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung ab. Je grösser der Qualifikationsbedarf, desto länger der Verbleib im Bildungssystem und desto ausgedehnter die Jugendphase.¹ In allen hoch entwickelten Ländern ist die Bildungsphase entsprechend lang und der Anteil der Hochschulabsolventen hat sich im Vergleich zur Nachkriegsperiode vervielfacht. Mittlerweile

* Claus J. Tully, FU Berlin, DJI, München, FU Bozen, Tel: (0 89) 6 23 06 - 190, Fax: (0 89) 6 23 06 - 162, E-Mail: tully@dji.de; Dirk Baier, KfN, Hannover.

1 Noch in den 1970ern galt: mit 14 Jahren in die Lehre, mit 20 Jahren «einen ordentlichen Beruf haben» und mit 22 bis 25 Jahren eine Familie gründen. Der Übergang zum Erwachsensein war vergleichsweise früh abgeschlossen.

sind feste Arbeitszeiten aber ebenso die Ausnahme wie planvolle Übergänge von der Schule in den Beruf. Phasen der Bildung können mit Phasen des Gelderwerbs koexistieren. Statt des Nacheinanders von Bildung und Beschäftigung sind Formen des Nebeneinanders immer häufiger zu beobachten (Tully, 2004a, 2004b). Der Übergang zum Erwachsenenstatus ist insgesamt offener angelegt (Tully und Wahler, 1983, 1985).² Bedeutsam ist hierbei, dass Jugendliche heute Abhängigkeit und Selbständigkeit verbinden, dass sie trotz fehlender eigenständiger materieller Ressourcen qua regulärem Einkommen eigenständig konsumieren und auch sonst am gesellschaftlichen Leben teilhaben – und dabei eigene Stile kultivieren (vgl. Lange und Choi, 2004; Ferchhoff, 1999). Die «postindustrielle Gesellschaft» führt nicht zu einem Verschwinden der Jugendphase; ganz im Gegenteil: deren Eigengewicht hat weiter zugenommen.

Jugendliche wachsen in der «neuen Unübersichtlichkeit» auf. Sie durchlaufen in einer kurzen Lebensphase deutlich mehr Differenzierungsschritte als andere Altersgruppen. Hier erfolgt die Ablösung vom Elternhaus, die Hinwendung zu neuen, selbstgewählten sozialen Netzwerken, die zudem eigeninitiativ weiterentwickelt und ausgebaut werden. Die Entwicklungsziele sind dabei weniger offensichtlich wie früher: Welcher Bildungsgang, welche Schule soll gewählt werden? Welcher Sport, welcher Verein passt? Welcher Initiative kann sich angeschlossen werden? Antworten auf diese Fragen zu finden bedeutet lebensalltäglich eine breit gefächerte Suche, die Mobilität unterstellt. Unter Einschluss von Handy und SMS, die der Vorbereitung von Treffen dienen, wird die eigene Mobilität über mobile Kommunikationstechnik weiter gesteigert.

Die Mobilitätsanlässe und die Mobilitätsstile Jugendlicher unterscheiden sich dabei nicht nur von denen der Erwachsenen. Auch innerhalb der Gruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind Differenzierungen auszumachen. Die Lebensphase Jugend ist hochgradig differenziert. Relevante Differenzierungen sind u. a. über Schulbesuch, Alter, Geschlecht, juristische Regelungen, die die Voraussetzungen des Zugangs zu motorisierten Vehikeln bestimmen, vorgezeichnet. Insofern spielt die biographische Phase, in der sich Jugendliche zwischen 14 und 25 Jahren befinden, eine formgebende Rolle. Jugendliche im Alter zwischen 15 und 17 Jahren praktizieren andere Formen der Mobilität als die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen oder die Gruppe der 22- bis 26-jährigen (Hunecke et al., 2002). Darüber hinaus ist auf geschlechtsspezifische Umgangsweisen mit der Mobilität zu verweisen (vgl. Flade und Limbourg, 1999), auf Stadt-Land-Unterschiede (Tully, 1998) oder interpersonelle Unterschiede im Bereich von Einstellungen und Werthaltungen (u. a. Tully, 2002, für den Aspekt der Technikaffinität). Diese pluralen Lebenslagen Jugendlicher haben zur Folge, dass sehr heterogene Mobilitätsstile existieren. Eines ist diesen

2 Biographisch relevante Lebensereignisse sind aber fast durchweg nach hinten verlagert. Die Ausbildung dauert länger, die Qualifikation für den Beruf findet später statt, ebenso ist der Eintritt in reguläre Beschäftigungsverhältnisse und das Eingehen von festen Partnerschaften aufgeschoben.

Stilen aber gemeinsam: Aufwachsen ohne Zugang zu mobilen Bewegungsformen ist mittlerweile nahezu unmöglich. Jugendliche gehören zu den hochmobilen Akteuren der Gegenwartsgesellschaft.

2 Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft II

Industrialisierung gründet auf der Mobilisierung von Waren (Objekten) und Personen. Arbeit und Wohnen werden getrennt, viele Menschen verlassen das Land, um in der Stadt ihr Glück zu suchen und dem grösser werdenden Elend im ruralen Raum zu entfliehen.³ Dementsprechend wuchsen die Städte. In den vorangegangenen Jahrhunderten wurden nahezu alle Lebensvollzüge in der erweiterten Familie unter einem Dach organisiert, nun setzte eine Ausdifferenzierung von Funktionen und Ortsbezügen ein. Dies betrifft nicht nur die Trennung von Arbeit und Wohnen, sondern ebenso die von Arbeit und Freizeit oder von Arbeit und Bildung. All dies bedingt Mobilität, z. B. in Form von Pendler-, Ausbildungs- und Freizeitmobilität.

2.1 Reflexive Moderne – Globale Mobilität

Heute ist, ähnlich wie im ausgehenden 19. Jahrhundert, ein erneuter fundamentaler Wandel zu konstatieren. Vernetzung und informationstechnische Revolution ändern die Formen und Inhalte des Arbeitens und Lebens (vgl. Castells, 2001). Die Rede ist von einer Verschmelzung der vormals getrennten Bereiche. Erwerbsarbeit wird z. B. über Telearbeit zurück in den Wohnbereich geholt. Diese Re-Integration geht allerdings nicht mit einer Reduktion von Mobilität einher, sondern mit ihrer Akzeleration (vgl. Maurer, 2000, 122). Unter dem Eindruck der Globalisierung, die auf Basis neuer Kommunikations- und schneller Verkehrsmittel realisiert wird, scheint die Welt näher zusammenzurücken.⁴ Menschen, wie auch Arbeit, Waren, Kapital und Ideen sind weltweit «auf Achse». Neue Bedingungen der Gestaltung des sozialen Zusammenlebens werden in verschiedenen Globalisierungstheorien diskutiert (vgl. u. a. Brock, 1997; Schmidt und Trinczek, 2001; Wallerstein, 2004). Unter besonderer Beobachtung steht dabei der Nationalstaat, der gleichzeitig aus zweierlei Richtung einem Veränderungsdruck ausgesetzt wird. Einerseits sind weltweit agierende, korporative Akteure aus dem Bereich der Wirtschaft an der Auflösung

3 Die Freisetzung der Bauern aus den bis dato bestehenden Abhängigkeiten im Feudalsystem ist wohl einer der wichtigsten Faktoren in der Geschichte der Mobilität, weil dadurch auch die Entscheidung für die Wahl des Wohn- und Arbeitsortes zu einer rein persönlichen Angelegenheit wurde.

4 Dies zeigt sich u. a. in der Zunahme touristischer Aktivitäten. «Die Tourismusbranche gilt als «die» Zukunftsindustrie des 21. Jahrhunderts. Nach Ermittlungen der Welt-Tourismus-Organisation (WTO) zog es in den neunziger Jahren rund 530 Millionen Reisende pro Jahr ins Ausland – fast doppelt so viele wie 1980 (288 Mio.) und rund zwölf Mal so viele wie 1950 (25 Mio.)» (Opašowski, 2002, 196). Bauman (1997) macht den Touristen sogar zum Inbegriff des modernen Menschen, Urry (1990, 2 ff.) spricht von einem Tourismus-System.

nationalstaatlich organisierter Märkte interessiert. Andererseits, und nicht unabhängig davon, lassen sich Regionalisierungstendenzen feststellen, so dass innerhalb ein und desselben Nationalstaates sehr verschiedenartige Regionen miteinander konkurrieren. Die Globalisierung löst damit alte territoriale Einheiten sukzessive auf und bietet Chancen für neuartige, raumbasierte soziale Einheiten. Mobilität ist die Grundlage dafür. Diese neuen Einheiten entstehen zuerst an zentralen Knotenpunkten der Weltökonomie, den «global cities» (vgl. Sassen, 1998). In diesen Städten bilden sich auf Basis der verstärkten grenzüberschreitenden Mobilität neue Formen des Zusammenlebens heraus. Nicht zuletzt werden Mobilitätsdienste zum wichtigsten globalen Industriezweig. Alles muss mobil sein. Dieser Mobilitätsimperativ ist Kennzeichen der *Mobilitätsgesellschaft II*, von der in Anlehnung an die «reflexive Modernisierung» (Beck et al., 2001) gesprochen werden kann.

In Absetzung zur ersten Moderne, die als eine Epoche der Ausbildung und Verfestigung von gesellschaftlichen Strukturen verstanden wird, ist die reflexive Moderne als eine Kritik an diesen gesellschaftlichen Vorgaben zu verstehen, die unbeabsichtigt Nebenfolgen produzierten. Deutlich wurde dies anhand der Umweltproblematik. Die Technologien der Industrialisierung haben die Gefährdung der menschlichen Lebensgrundlagen zur Folge. Der einsetzende Diskurs über diese Gefährdung rückte die Natur in den Fokus des sozialen Handelns (vgl. zu den Anfängen: Club of Rome, 1972). Analog verlieren viele Selbstverständlichkeiten ihre Fraglosigkeit. Oder wie es Habermas formuliert: Reflexive Gesellschaften können nicht «ihre Massstäbe den Vorbildern anderer Epochen entlehnen», sondern sie müssen ihre «Normalität aus sich selbst schöpfen» (Habermas, 1985, 16).

So wird u. a. das Verständnis von Geschlecht von Vorurteilen befreit, Arbeit und Beruf werden flexibilisiert, Bildung und Lernen werden von starren Altersvorgaben entkoppelt. In den meisten sozialen Teilbereichen wachsen damit die Optionen des Handelns (vgl. Gross, 1994), Individuen müssen immer häufiger selbst Entscheidungen treffen, sich selbst festlegen und das eigene Leben planen. Die reflexive Modernisierung beschreibt damit einen «Meta-Wandel, in dem sich die Koordinaten, Leitideen und Basisinstitutionen einer bestimmten, längere Zeit stabilen Formation westlicher Industriegesellschaften und Wohlfahrtsstaaten verändern» (Beck et al., 2001, 31). Die Mobilisierung sozialer Verhältnisse bringt Bauman (2003) zum Ausdruck, wenn er von der «fluiden Moderne» spricht.⁵ Kennzeichen ist, dass sich die Menschen in dieser modernen Gesellschaft auf ständige Veränderungen gefasst machen müssen, was fortgesetzte Ortsveränderungen einschliesst.

5 «Wir beobachten heute eine Neuausrichtung der Moderne; ihre Hochöfen, die alles einschmelzen, werden mit neuen Materialien versorgt» (Bauman, 2003, 13). Die ersten «Opfer» der Einschmelzung waren hoch strukturierte Institutionen wie die Ehe, das Normalarbeitsverhältnis oder der normale Lebenslauf. Diesen Institutionen folgen nun auch die individuellen Gewissheiten. Als Resultat entsteht eine soziale Welt, in der die Individuen «in Heimarbeit und eigener Verantwortung» (ebd., 14) ihr Leben organisieren müssen. Sie müssen eine eigene individuelle Ordnung innerhalb der verflüssigten Strukturen etablieren.

Die meisten aktuellen Gegenwartsdiagnosen entwickeln eine recht ähnliche Perspektive, die sich wie folgt zusammenfassen lässt:

- Gewachsene gesellschaftliche Strukturen unterliegen einer Veränderung. Es kommt zu einer Mobilisierung von Institutionen und Organisationen, d. h. von kulturellen Selbstverständlichkeiten.
- Die Optionenvielfalt nimmt zu. An die Stelle kultureller Selbstverständlichkeiten treten keine neuen Selbstverständlichkeiten, sondern plurale Angebote.
- Aus diesen neuen Angeboten müssen die Individuen quasi in Eigenregie die eigenen Lebensentwürfe konstruieren. Die Notwendigkeit an Selbstorganisation nimmt zu. Einmal getroffene Entscheidungen erscheinen zu einem späteren Zeitpunkt als reversibel.

2.2 Von der Mobilitätsgesellschaft I zur Mobilitätsgesellschaft II

Dieser Umbruch findet seinen Ausdruck auch in einem neuen Verständnis von Mobilität. «Zu den verkehrlichen Merkmalen der Ersten Moderne gehört vor allem, die unmittelbare Ortsgebundenheit auf der Suche nach neuen erweiterten beruflichen und kulturellen Zugängen aufzuheben und daher quantitativ potente Verkehrsleistungen [...] zu gewährleisten. Zu den Charakteristika der Zweiten Moderne zählt offenbar, darüber hinaus auch qualitativ leistungsfähige Angebote vorzuhalten» (Projektgruppe Mobilität 1999, zitiert nach Tully und Baier, 2006, 100). Die Erste Moderne war demnach gekennzeichnet durch eine Fixierung auf Verkehrswachstum mit dem Ziel der Gewährleistung von Wohlstand. In der Zweiten Moderne wird die dabei erzeugte Struktur hinterfragt; das Geschaffene wird zum Hindernis erklärt, insofern Individualisierung einen anderen Zugriff auf Mobilität nahe legt.

Ähnliche Überlegungen präsentieren Bonss und Kesselring (1999, 2001). Sie unterscheiden drei Gesellschaftsformen, denen sie vier Mobilitätsstile zuordnen. In der traditionellen Gesellschaft gab es Mobilität nur als Schicksal, als Notwendigkeit. Typische Vertreter der traditionellen Mobilität sind der arme Reisende, der Pilger oder der Händler. Die Zeit der Industrialisierung, die von Beck (1986) als Erste Moderne bezeichnet wird, liess neue Mobilitätsstile entstehen. Innerhalb der sich entwickelnden Nationalstaaten sind die Pendler, die Flaneure, Wanderer und bei Jugendlichen die Halbstarken⁶ zu nennen. Zugleich begannen Menschen, die eigenen nationalen Grenzen zu überwinden. Die Rede ist vom Kosmopoliten; viel häufiger werden nationale Grenzen aber von den Migranten passiert. In der Zweiten Moderne, der reflexiven Moderne, kommen die Touristen und bestimmte wirtschaftliche Akteure (global tätige Manager) hinzu. Möglich ist nun, dass sich eine weitere «Spezies» entwickelt, die nicht mehr auf räumliche, sondern auf

⁶ Die erste bürgerliche Jugendbewegung, die Wandervogelbewegung, entstand um 1900; ihr ging es um die Überwindung der Grossstadtzivilisation und die Gestaltung jugendspezifischer Lebensstile (vgl. u. a. Herrmann, 2006). Eine Beschreibung der Halbstarken findet sich u. a. in Hermann Hesses Roman «Unterm Rad».

informationelle Mobilität setzt, die digitalen Nomaden und Netsurfer. Klar wird auch in dieser Darstellung, dass Mobilität von Beginn zum Bild von Gesellschaften gehört hat, dass aber die Chancen auf Mobilität erst nach und nach für weitere Bevölkerungskreise gegeben waren. Ein Pendler, Tourist oder auch Netsurfer ist heute jeder – den Zugang zum technischen Equipment vorausgesetzt. Zudem wird klar, dass Mobilität mit dem jeweiligen Entwicklungsniveau einer Gesellschaft zusammenhängt. Viele gering entwickelte Gesellschaften stehen heute noch auf einer niedrigeren Stufe der Mobilität.

Die *Mobilitätsgesellschaft I* ist durch die Hochphase der industriellen Gesellschaft gekennzeichnet, d. h. vor allem dadurch, dass das Leben institutionell geregelt wurde. Es gab eine eindeutige Trennung von Leben und Arbeit, von Aktivitäts- und Ruhephasen im Leben. Diese Struktur war insbesondere räumlich differenziert und führte dazu, dass die Wege zwischen den einzelnen Elementen der differenzierten Struktur anwuchsen. Beispiele sind der Weg zur Schule, zum Einwohnermeldeamt oder zur Oper. Zur Überwindung der Distanzen stehen technische Artefakte zur Verfügung, wobei sich das Auto zum wichtigsten Verkehrsmittel entwickelte: «Die Eisenbahn wurde durch das Auto abgelöst ... Die Menschen reisen streng voneinander isoliert auf Gummireifen» (Horkheimer und Adorno 1969, 233). In der *Mobilitätsgesellschaft I* ist Mobilität vor allem Verkehr, also planvoll realisierbare Mobilität. In der *Mobilitätsgesellschaft II* hat Mobilität deutlichen Optionscharakter.

Die eindeutige Struktur der *Mobilitätsgesellschaft I* gerät seit geraumer Zeit in Bewegung; nicht nur die Menschen sind mobil, sondern auch Institutionen und kulturelle Selbstverständlichkeiten. Diese gesellschaftlichen Entwicklungen werden von technischen Veränderungen getragen: Die Technik der Industriegesellschaft ist die Welt der Maschinen, zur Anwendung kommen systematische Regeln. Wir haben es also mit einer Welt zu tun, in der es um berechenbare Verhältnisse geht – ganz so wie Webers Bürokratiemodell der Maschine abgeschaut wurde. Moderne Technik ist ergebnisoffen, es fehlen klare und eindeutige Regeln ihrer Benutzung (vgl. zur Unterscheidung von verschiedenen Techniken Tully, 2003 und 2003a). Klare Regeln wären auch gänzlich unangebracht, denn ergebnisoffene Technik agiert mit offenen Grenzen, ist nach vielen Seiten anschlussfähig, bietet ihre Dienste einem erweiterten Kreis potenzieller Benutzer an. Von daher versteht sich auch, dass klassische Grenzziehungen – wie die zwischen Arbeit und Nichtarbeit – ebenso überholt sind, wie die zwischen Konsumenten und Produzenten einer Dienstleistung (Tully, 2003, 90 f.). Lebensalltäglich bedeutet dies, dass Lernen und Arbeit parallel stattfindet, dass unter der Bedingung von Entgrenzung in der Familie gearbeitet wird usw. (vgl. u. a. Kratzer, 2003). Diese Entwicklung lässt die Mobilität rasant anwachsen und fortgesetzte (Mobilitäts-)Entscheidungen sind unabdingbar. In der *Mobilitätsgesellschaft II* ist das Wahrnehmen und das Ausschöpfen von Mobilitätsoptionen in allen Bereichen Voraussetzung zur Teilhabe. Das Automobil wird dabei wohl nicht mehr das Verkehrsmittel Nummer eins bleiben. Multimodalität dürfte die praktische Form

der Ausschöpfung von Optionen sein, d. h., alle Verkehrsmittel werden auf ihren Beitrag im Dienste der Gewährleistung der eigenen Mobilität geprüft. Technisch geraten verstärkt die Kommunikationstechniken in den Blick, die auf der einen Seite die Nachfrage nach Mobilität steigern, auf der anderen Seite aber auch der individuellen Koordinierung der Mobilitätsmotive dienlich sind und damit dem Paradigma entsprechen (vgl. Tully, 2002a). Bisherige Beschränkungen der Mobilität im Hinblick auf bestimmte Gruppen werden neu gefasst.

Aufbauend auf diesen Überlegungen lassen sich insgesamt drei Gesellschaftsformen unter Rekurs auf die in ihr existente Mobilität unterscheiden, wobei nur zwei davon tatsächlich als Mobilitätsgesellschaften zu bezeichnen sind (Tabelle 1). Der erste Typ, die Vor-Mobilitätsgesellschaft, ist eine fröhe, wenig differenzierte Gesellschaft, in der Mobilität eher Notwendigkeit ist und i. d. R. als Zwang erlebt wird. Dieser Zwang trifft auch nur auf ganz bestimmte Bevölkerungskreise zu, bspw. die Händler oder Krieger. Die meisten für ein normales Leben unausweichlichen Wege liegen in füssiger örtlicher oder regionaler Entfernung, Kleinräumigkeit ist das Kennzeichen. Technik wird kaum zur Überwindung von Distanzen eingesetzt, Mobilität gründet auf Muskelkraft. Wenn Mobilität überhaupt einmal thematisiert wird, dann weil auf längeren Reisen Personen verschollen oder verunglückt sind, d. h., das Thema Unfall ist bereits bekannt und wird mit Mobilität in Verbindung gebracht.

Tabelle 1: Mobilitätsgesellschaften im Vergleich

	Historische Zeit	Entbettungsprozess	Mobile Bevölkerung	Räumliche Grenzen	Technik	Nebenfolgen	Paradigma
Vor-Mobilitäts-gesellschaft	vor Industrialisierung (bis 1850)		Hochselektive Gruppen	Ort, Region	Transformation von Muskelkraft (Mensch, Tier)	Unfälle	Zwangsmobilität
Mobilitäts-gesellschaft I	Hochphase der Industrialisierung (bis 1990)	Räumlich	Selektive Vermassung (Frauen, Ältere, Ärmere weniger)	Nation	Motorisierte Technik (Eisenbahn, Auto)	Umweltverschmutzung	Automobilität
Mobilitäts-gesellschaft II	Gegenwart	Sozio-kulturell	Keine stabilen Selektionen mehr, Immobilität als Entscheidung	Welt	Kommunikationstechnik	Gesellschaftliche Institutionen	Intermodalität

Quelle: Tully/Baier, 2006, 103.

2.3 Lebensalltägliche Konsequenzen

Die sozio-kulturellen Effekte der *Mobilitätsgesellschaft II* werfen neue Fragen auf: Was bedeutet es für das soziale Zusammenleben, wenn die örtliche Gebundenheit nur noch vorübergehend ist? Wie kann ein Mensch, in «fluiden Strukturen» lebend, noch

Identität aufbauen? Die *Mobilitätsgesellschaft II* schliesst die Merkmale des individualisierten Alltags ein. Das heisst: Leben mit vielen Bezügen, Changieren zwischen verschiedenen Settings, Eigenverantwortlichkeit für das Gelingen, Kompensation von klaren Regeln und Vorgaben, Anpassung an dynamische Verhältnisse. Zeit und Raum werden peu à peu zu veränderlichen Grössen: Langfristiges, an Orte gebundenes Denken verliert an Bedeutung, längerfristige Bindungen (Nachbarschaften, Kollegen) verlieren an Bedeutung. Flexibilität und mit ihr Mobilität gelten «heute als Gegenbegriff zu Starre und Leblosigkeit» (Sennett, 2000, 58). Sennett folgend ist die «Fähigkeit, sich von der Vergangenheit zu lösen und Fragmentierung zu akzeptieren [...] der herausragende Charakterzug der flexiblen Persönlichkeit [...]» Doch diese Eigenschaften kennzeichnen die Sieger. Auf den Charakter jener, die keine Macht haben, wirkt sich das neue Regime ganz anders aus» (ebd., 80). Das Sich-Beugen unter den Mobilitätsimperativ macht es sehr viel schwieriger, befriedigende Beziehungen zu führen, sich mit dem eigenen Beruf zu identifizieren, sich für ein Gemeinwesen einzusetzen. Das sich entwickelnde Menschenbild impliziert den «*homo mobilis*», den allseits flexiblen und mobilen Menschen. Aber welche Folgen erwachsen daraus insbesondere für jene, deren lebensbiographische Aufgabe in der Identitätsfindung liegt, die Jugendlichen?

Von einer eigenständigen Jugendphase kann in Deutschland erst für die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg gesprochen werden; ab den 1960er-Jahren beginnt sich diese durch jugendtypische Musik und jugendtypische Kleidung auszudrücken. Erst mit der Verlängerung der Bildungsphasen durch die Bildungsreform kommt es zur Herausbildung typischer jugendkultureller Stile. Letztlich fällt das Ende der Industriegesellschaft mit der Durchsetzung von Jugend als eigenständige Lebensform zusammen. Heute dauert die Jugendphase länger, dem Übergang in das Ausbildungssystem folgen Übergangshürden ins Beschäftigungssystem. Diese sprechen für die gewachsene Eigenverantwortlichkeit der Subjekte, für das Gelingen ihrer Biographie, aber auch für das Nebeneinander von Abhängigkeit und Selbständigkeit. Unübersehbar geht mit der Verlängerung der Jugendphase eine gewachsene Eigenständigkeit der Jugendlichen bei der Gestaltung ihres mobilen Alltags einher. Noch bis in die 1960er-Jahre war das Fahrzeug in der Familie eindeutig im Besitz des Familienvorstandes, heute sind Formen der geteilten Nutzung zu beobachten. Aus der sozialen Konfliktsituation heraus, dass die junge Generation zunächst bei der Benutzung des Autos zusehen muss, während das Alter darüber die Verfügung hat, resultiert ein jugendspezifischer Beweiszwang, der immer wieder zum öffentlichen Thema wird: Der jugendliche Held wartet nicht erst, bis er fahren darf, sondern fährt in bewusster Verletzung der Erwachsenennormen hier und jetzt und zeigt seinem Publikum, dass er diese Technik besser beherrscht. Insbesondere in seiner filmischen Umsetzung hat dieses Thema immer wieder eine wichtige Folie für die Darstellung des Generationenkonflikts abgegeben (Tully und Schulz, 1999). Wichtig daran ist, dass seit dieser Zeit ein um Metaphern von Dynamik, Schnelligkeit, Un-

abhängigkeit und Geschicklichkeit zentriertes Bild die öffentliche Thematisierung der Jugend wie auch ihr Selbstverständnis prägt (vgl. Tully und Wahler, 1996). Der weltweit populäre Rennfahrer-Kult ist hier ebenso anzuführen wie die verschiedenen Szenarien rund um das Motorrad (Cremer, 1992).

Mit der 1968er-Jugend wurde das Auto veralltäglich; zu dieser Zeit gehört der Begriff der «Emanzipation». Selbstbestimmt zu leben war eine, zumindest in den Kreisen der studierenden Jugendlichen, verbreitete Maxime. Nicht Chrom und Lack, nicht PS und Ausstattung, sondern überhaupt ein Fahrzeug sollte es sein. Es entstand eine Art Jugendauto (preiswerte Fahrzeuge wie VW Käfer, 2-CV, R 4, NSU Prinz, Fiat 500), von denen vor allem der 2-CV in der Folgezeit mit dem Image eines jugendlichen, unbeschwert Lebensstils nachhaltig und werbewirksam verbunden wurde. In den 1970er-Jahren wandelten sich diese Normvorstellungen unter dem Einfluss der politischen Protestbewegung und der sie begleitenden kulturellen Revolution. Eigene Fahrzeuge gehören seither zu den gesellschaftlich anerkannten Ausstattungen und Freiräumen einer modernisierten jugendlichen Lebenswelt. Die zunehmende Angleichung des jugendlichen Lebenszuschnitts an die Erwachsenengeneration macht sich insbesondere auf dem Feld der Mobilität geltend (vgl. Tully und Wahler, 1996).

Die heutigen Jugendlichen wachsen in einer individualisierten Gesellschaft auf. Der Jugendalltag selbst ist als Entbettung aus gegebenen sozialen Einheiten (Herkunftsfamilie) und zugleich Einbettung in neue, selbstgewählte Kontexte (Peergruppe, Sportverein, Partnerbeziehung usw.) zu beschreiben. Der Mobilitätsimperativ «sei mobil», der die *Mobilitätsgesellschaft II* kennzeichnet (erste Dynamik), trifft auf einen biographischen Mobilitätsimperativ (zweite Dynamik). Die Verschränkung zweier Dynamiken hat zur Folge, dass Jugendalltag in der Moderne hochmobil ist. Dies soll nachfolgend mit empirischen Untersuchungen aufgezeigt werden.

3 Empirische Befunde zum mobilen Alltag Jugendlicher

3.1 Methodische Vorbemerkungen

Überlegungen zum Wechsel mobiler Gesellschaftsformen, wie sie im zweiten Abschnitt formuliert wurden, empirisch nachzuzeichnen, setzt voraus, dass zu verschiedenen Erhebungszeitpunkten Bestandsaufnahmen des Mobilitätsverhaltens bestimmter Bevölkerungsgruppen (hier: der Jugendlichen) durchgeführt wurden. Leider existieren derartige Trendstudien, die bis in die 1950er-Jahre hineinreichen, nicht. Zu der Frage, wie sich innerhalb einer Jugendgeneration die Mobilitätsmotive und -stile herausbilden, gibt es ebenfalls nur wenige empirische Studien. Eine Ausnahme stellt die Längsschnittstudie von Scholl und Sydow (2003) dar, in der dieselben Jugendlichen über einen Zeitraum von mehreren Jahren begleitet wurden (s. u.). Aufgrund der bestehenden Desiderata im Bereich der empirischen Mobilitäts-

forschung ist es nicht das Anliegen der nachfolgenden Auswertungen, tatsächlich den Übergang von der Mobilitätsgesellschaft I zur Mobilitätsgesellschaft II zu belegen. Stattdessen wird es um eine Beschreibung der gegenwärtigen Struktur des Mobilitätsverhaltens Jugendlicher gehen. Ein Vergleich zur früheren Struktur wird dabei ebenso wenig erfolgen wie ein systematischer Vergleich mit anderen Altersgruppen (vgl. hierzu z. B. Flade und Limbourg, 1999, Flade et al., 2001).

Die Auswertungen beziehen sich auf Daten, die im Rahmen des Projekts «U.Move» erhoben wurden (Hunecke et al., 2002). Hierbei wurden 4.417 Jugendliche im Alter von 15 bis 26 Jahren zu ihren Mobilitätseinstellungen und -verhaltensweisen befragt. Bei der Zusammensetzung des Samples wurde auf eine gleichmässige Verteilung hinsichtlich des Geschlecht, der Herkunftsregion (Stadt/Land) und des Herkunftsgebiets (Ost/West) geachtet. In der Untersuchung eingeschlossen waren ebenso viele Männer (49 %) wie Frauen (51 %), Stadt- wie Landbewohner (48 % zu 52 %) und Ost- wie Westdeutsche (51 % zu 49 %). Die Befragung konzentrierte sich auf die Regionen Greifswald, Potsdam, Dortmund und Passau, ist also nicht deutschlandweit repräsentativ (vgl. für weitere Informationen Hunecke et al., 2002).

3.2 Jugendtypische vs. Mobilität von Erwachsenen

Unabhängig davon, ob es sich um Jugendliche oder Erwachsene handelt, haben die verschiedenen Bevölkerungsgruppen sehr ähnliche, alltägliche Mobilitätsanlässe: Arbeits- bzw. Ausbildungswege sowie Versorgungs-, Freizeit- oder Partizipationswege. Jugend heute bedeutet aber, in eine hochdifferenzierte Gesellschaft hinzuwachsen. Jugendliche müssen in einer relativ kurzen Zeit diese Differenziertheit verarbeiten. Im biographischen Verlauf werden neue Rollen, neue Mitgliedschaften usw. herausgebildet, die zugleich neue Notwendigkeiten des mobilen Verhaltens mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass die jugendliche Bevölkerung anders und häufiger unterwegs ist als die erwachsene.

Laut KONTIV 2002⁷ legt ein erwachsener Bundesbürger am Tag im Durchschnitt 3,6 Wege zurück, überwindet dabei eine Entfernung von 40 Kilometern, ist dabei 74 Minuten lang unterwegs und nutzt bei zwei Dritteln der Wege den Pkw. Im Vergleich zu den 1970er-Jahren hat sich der Anteil an Fusswegen halbiert, die Wegentfernung hat sich nahezu verdoppelt (Brög, 2000, 199). Für Jugendliche zeigen die Daten der U.Move-Studie, dass sie im Schnitt vier Tagesausflüge im Monat unternehmen und zweimal im Jahr in den Urlaub fahren. Die Häufigkeit beider Ausflugstypen sinkt mit zunehmendem Alter. Besonders Schüler lieben beide Formen des Eskapismus. Berufstätige haben dafür offensichtlich am wenigsten Zeit.

7 Die kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens (KONTIV) ist eine bundesweite Befragung von mehreren zehntausend Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Im Hinblick auf die alltägliche Mobilität zeigt sich folgendes Bild: Werktags legen Jugendliche im Schnitt vier Wege von 22-minütiger Dauer zurück und Samstags bzw. Sonntags durchschnittlich drei à 21 Minuten (vgl. Tully, 2002b). Da an den Samstagen Schulwege und Wege zur Arbeit entfallen, handelt es sich ausschliesslich um Freizeit- und Besorgungswege. Werktags gibt es die Pflichtwege zur Arbeit und zur Schule⁸ sowie die Freizeitwege.

Von allen Wegen, die Jugendliche werktags erledigen, werden ein Viertel zur Schule bzw. zur Uni unternommen. Für einen kleineren Teil ist auch bereits die Arbeit relevant, zu der tägliche Wege anstehen (13 %). Alle anderen Wege, d. h. etwa zwei Drittel, werden in der Freizeit unternommen. Hierbei stehen Besuche von Freunden oder Einkaufen und Ausgehen im Vordergrund. Am Wochenende steigt die Möglichkeit, Wege zu Freunden und zum Zweck des Ausgehens zurückzulegen, noch einmal stark an (vgl. Tully und Baier, 2006, 129 f.).

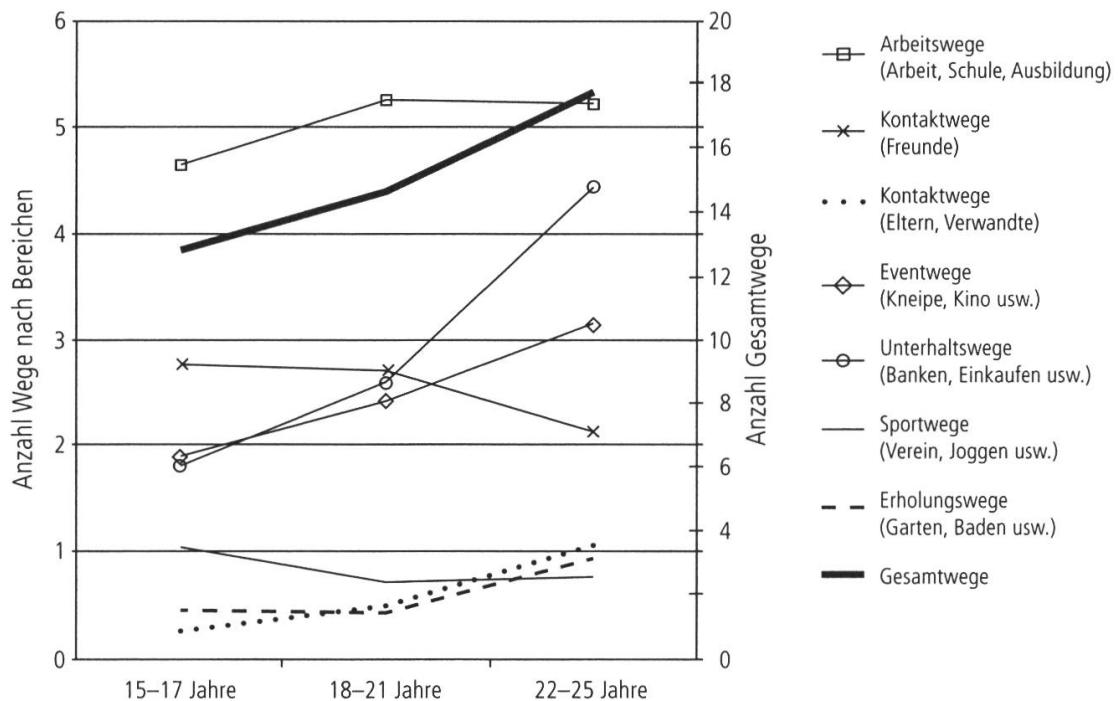
Wie Abbildung 1 zeigt, nimmt die Mobilität in Form der Anzahl an wöchentlich zurückgelegten Wegen mit steigendem Alter zu; die entscheidenden mobilitätssteigernden Ausdifferenzierungsprozesse scheinen in die Zeit des Übergangs in die Nach-Jugendphase zu fallen. Immerhin nimmt die durchschnittliche Anzahl der Wege im Vergleich der jüngeren (15–17 Jahre) mit der älteren Gruppe (22–25 Jahre) um über einen Viertel zu. Diese Zunahme geht in erster Linie auf das Konto häufiger Versorgungswege (Einkaufen) und vermehrter sonstiger Freizeitaktivitäten (z. B. Erholung und Events). Die Anzahl an Pflichtwegen (Arbeitswegen) bleibt etwa konstant, ebenso diejenige der Beziehungswege. Bei letzteren ist zu erkennen, dass die Freundeswege weniger werden; stattdessen sind es Eltern und Verwandte, zu denen mit zunehmendem Alter häufiger Wege unternommen werden.

3.2 Verkehrsmittelnutzung und Führerschein

Die Jugendlichen greifen, um ihre alltäglichen Wege zurückzulegen, altersbedingt auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurück (vgl. Tully und Baier, 2006, 130). Können Jugendliche unter 18 Jahren ihr eigenes Mobilitätsverhalten noch recht gut ohne das Auto gestalten, so nutzen ältere Jugendliche für mehr als einen Drittel aller Wege das eigene Auto. Das 18. Lebensjahr ist ein entscheidender Wendepunkt in der Mobilitätsbiographie. Er geht einher mit einer Perspektivenverengung, denn alle anderen Fortbewegungsmittel werden schlagartig unwichtiger. Besonders stark wenden sich ältere Jugendliche von den öffentlichen Verkehrsmitteln ab: Der Anteil mit ihnen zurückgelegter Wege sinkt von 15 auf 6%. Aber auch das motorisierte Zweirad, bis dato die einzige Jugendlichen zur Verfügung stehende motorisierte Fortbewegungsart, wird unwichtiger. Dabei zeigt sich allerdings eine u-förmige Entwicklung (vgl. Tully und Baier, 2006, 197 ff.), da bei Jugendlichen, die das 20. Lebensjahr überschritten haben, das Zweirad wieder an Relevanz gewinnt. Vor allem

⁸ Bei 50 % der Befragten ist der Ort der Ausbildung, der Arbeit bzw. des Unterrichts verschieden vom Wohnort.

Abbildung 1: Typische Mobilitätsprofile Jugendlicher, älterer Jugendlicher und junger Erwachsener



Quelle: U.Move; eigene Berechnungen.

männliche Heranwachsende zieht dieses sportlich konnotierte Fahrzeug in seinen Bann, auch mit den negativen Folgen der alljährlichen Motorradunfälle.

Für uneingeschränkte Mobilität ist der Jugendgeneration der *Mobilitätsgesellschaft II* der Führerschein wichtig. Insgesamt verfügen 59% aller Befragten über eine Fahrberechtigung, bevorzugt über einen Autoführerschein. Wie wichtig ein Führerschein ist, zeigt der Übergang vom 17. zum 18. Lebensjahr: Haben die 17-Jährigen nur zu 29% eine Fahrerlaubnis, so besitzt schon mehr als jeder zweite 18-Jährige einen Führerschein. Schliesslich verfügen 92% der 26-Jährigen über solch ein Papier. Das durchschnittliche Alter beim Erwerb des Autoführerscheins liegt aufgrund der vorliegenden Daten bei 18 Jahren und 9 Monaten, was in etwa dem bundesdeutschen Mittel entspricht, welches exakt bei 19 Jahren liegt.⁹ Insbesondere bei weiblichen Jugendlichen ist in den letzten Jahrzehnten eine Absenkung des Führerscheinalters erkennbar. Die Daten der U.Move-Studie bestätigen zudem, dass der Führerschein auf dem Land früher erworben wird als in der Stadt.¹⁰ Vermutlich wird so das Fehlen der öffentlichen Verkehrsangebote kompensiert.

⁹ Die Vergleichsdaten beziehen sich auf das Jahr 2001 und wurden vom Kraftfahrzeubundesamt zur Verfügung gestellt.

¹⁰ In der U.Move-Studie machen Landbewohner den Führerschein 2 Monate früher als Jugendliche aus städtischen Gebieten. Diese Berechnung basiert allerdings auf einer sehr geringen Anzahl an Befragten und ist deshalb ungenau. Das Kraftfahrzeubundesamt errechnet auf Basis der Sta-

Lediglich die Art des zur Verfügung stehenden Führerscheins ist geschlechtsabhängig. Männer beginnen ihre motorisierte Karriere häufiger mit dem Moped/Mofa: Jeder dritte männliche Befragte hat einen Moped- bzw. Leichtkraftradführerschein (bei den Frauen nur jede siebente). Frauen besitzen geringfügig häufiger Autoführerscheine. Auf dem Land ist plausiblerweise das Bedürfnis nach Mopedführerscheinen bei beiden Geschlechtern grösser.

Schliesslich bedarf es, um mobil zu sein, auch der passenden Fahrzeuge. Vier von fünf Jugendlichen haben ein eigenes Fahrrad. Knapp 60% können bei Bedarf ein Auto benutzen (22- bis 26-jährige: 80%). Wer einen Autoführerschein besitzt, hat mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch die Möglichkeit, ein eigenes oder ein Auto von Verwandten/Bekannten zu fahren. Nur 8% aller Befragten geben an, kein Fahrzeug (also auch kein Fahrrad) zu besitzen.

Wenn nicht nur die Verfügbarkeit, sondern auch die Wertschätzung der Fahrzeuge¹¹ beurteilt wird, dann unterscheiden sich die einzelnen Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Attraktivität wie folgt: Das Auto wird am attraktivsten eingeschätzt. Danach folgen das Radfahren, die öffentlichen Verkehrsmittel und zum Schluss das Zu-Fuss-gehen (vgl. Tully und Baier, 2006, 151 f.). Auch hier sind Differenzierungen angebracht. Besonders für das Auto gilt, dass Frauen eine weniger enge Beziehung zu ihm pflegen, und dass Ältere bzw. Jugendliche aus der Stadt weit weniger auto-euphorisch sind. Die Einschätzung der Attraktivität der Mobilitätstechniken variiert zusätzlich mit den Einstellungen zur Umwelt. «Umweltbewusste» schätzen das Radfahren am attraktivsten ein. Erst danach kommt das Auto, dicht gefolgt von öffentlichen Nahverkehrsmitteln. Allerdings schlägt sich das noch lange nicht im tatsächlichen Mobilitätsverhalten nieder. Umweltbewusstsein hilft zwar dabei, die Vor- und Nachteile von Verkehrsmitteln besser einzuschätzen; umsetzen lässt sich diese Einschätzung aber nicht immer.

Fahrzeuge und insbesondere das Auto sind also zentrale Mittel der Befriedigung der ausdifferenzierten Mobilitätsbedürfnissen der Jugendlichen. Aufwachsen in der *Mobilitätsgesellschaft II* heisst in einer Welt aufzuwachsen, in der Strassenverkehr, aber auch Fahrpläne grosse Bedeutung haben. Die Abfahrtszeit und die Zeit der Ankunft von Eltern und Geschwistern oder Schulbussen strukturieren den Alltag. Wer hingegen ein Auto hat, muss sich diesen äusseren Zwängen weniger beugen; er ist selbständig, und die Verfügbarkeit eines Autos und die entsprechende Fahrerlaubnis gehören zur wichtigsten Zäsur in der eigenen Biographie. Innerhalb eines Vierteljahrhunderts hat sich die Altersgrenze beim Erwerb eines Autoführerscheins um ein Jahr abgesenkt.

tistiken von Mecklenburg-Vorpommern und Frankfurt am Main einen Altersunterschied von 8 Monaten.

11 Die Einschätzung der Attraktivität verschiedener Verkehrsmittel wurde über Skalen, d. h. mehrere Aussagen, die alle Ähnliches beinhalten, erfasst. Eine Beispielaussage lautet: «Ich gehe gern zu Fuss.»

3.4 Modelle zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens in der Mobilitätsgesellschaft II

Hypothesen bzgl. der Wirkung unterschiedlicher Faktoren auf das Mobilitätsverhalten können existierenden Untersuchungen entnommen werden. So findet sich bspw. bei Scholl (2003) ein umfangreiches Erklärungsmodell jugendlichen Mobilitätsverhaltens. Er untersucht, wie sich die Nutzung von a) ÖPNV, b) Auto und c) Rad als die drei typischen Muster jugendlicher Verkehrsteilnahme vorhersagen lässt. Theoretisch können zwei Argumentationsstränge benannt werden: Der *Ressourcenansatz* geht von der Verfügbarkeit über Verkehrsmittel als entscheidendes Kriterium der Entscheidung aus. Zudem sind andere Ressourcen wie z. B. der sozioökonomische Status oder die Bildung in diesem Bereich zu verorten. Wenn also ein Auto im Haushalt ist, dann wird es wahrscheinlich auch häufiger benutzt. Und mit zunehmenden finanziellen und kognitiven Möglichkeiten steigt die Optionsvielfalt und vor der Entscheidung können verschiedene Mittel auf ihre Zweckhaftigkeit geprüft werden. Als zweite theoretische Ausrichtung werden *psychologische und soziologische Theorien* herangezogen, die sich auf andere Faktoren, wie die kulturellen Vorlieben oder die Werthaltungen eines Individuums als Ursache für ein bestimmtes Mobilitätsverhalten beziehen. Allerdings sind die von Scholl (2003) aufgenommenen Variablen nur schwach mit der tatsächlichen Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel korreliert, wobei dem Ressourcenansatz durch die Daten am besten entsprochen wird. Werthaltungen und Freizeitvorlieben schlagen sich nur vermittelt über die «Bereitschaft zur eingeschränkten Autonutzung» im Autofahren bzw. in der Bereitschaft, eine ÖPNV-Monatskarte zu erwerben, nieder.

Ein etwas weniger umfangreiches Modell präsentiert Hunecke (2002), der den Anteil der MIV¹²-Nutzung an den täglichen Fahrten zu erklären versucht. Bei den über 18-jährigen, denen sämtliche Arten der Verkehrsteilnahme offen stehen, findet er, dass sich sowohl personelle als auch strukturelle Faktoren niederschlagen, wiederum mit einem Erklärungsvorteil für die Ressourcenvariablen. Vor allem wer auf dem Land wohnt, greift häufiger auf MIV zurück; die reine Verfügbarkeit von Auto/Zweirad ist dabei nicht ganz so entscheidend. Zugleich finden sich für die symbolische Dimension («Autofan sein») und für psychologische Variablen (u. a. die Absicht, ÖPNV nutzen zu wollen) signifikante Effekte auf den Anteil mittels MIV zurückgelegter Wege.

Aus beiden Studien kann gefolgert werden, dass für die Erklärung eines bestimmten Mobilitätsverhaltens mehrere Faktoren entscheidend sind. Wichtig sind die strukturellen und die persönlichen Umstände. Diese wirken einerseits höchstwahrscheinlich direkt auf das Verhalten ein, andererseits legen sie einen bestimmten mobilitätsbezogenen Lebensstil nahe. Ein Lebensstil setzt sich zusammen aus verschiedenen Dimensionen, wozu u. a. die Einstellungen und Werthaltungen einer Person gehören oder aber auch die Ausstattung eines Haushalts mit speziellen Gütern. Bei Bourdieu (1986) findet sich der Begriff des Habitus, der als Reaktion

12 MIV = Motorisierter Individualverkehr (Auto, Moped usw.).

auf die sozialstrukturelle Position eines Individuums verstanden wird. Ganz ähnlich ist der Begriff des Lebensstils aufzufassen. Er «bezeichnet ästhetisch-expressive, relativ ganzheitliche Muster der alltäglichen Lebensführung von Personen und Gruppen, die in einem bestimmten Habitus und einem strukturierten Set von Konsumpräferenzen, Verhaltensweisen und Geschmacksurteilen zum Ausdruck kommen» (Band/Müller 1998, 419). In der Mobilitätsforschung gibt es verschiedene empirische Untersuchungen, die ein Lebensstilkonzept verfolgen (u. a. Götz et al., 2003; Hunecke et al., 2003).

Die verschiedenen Erklärungsfaktoren werden nachfolgend durch verschiedene Variablen operationalisiert. Die strukturellen Umstände werden über drei Variablen bestimmt (Tabelle 2). Dabei handelt es sich um die Zugehörigkeit zu einer städtischen bzw. ländlichen Wohnregion, um die Einschätzung der Anbindung an den ÖPNV¹³ und die Einschätzung der Freizeitmöglichkeiten am Wohnort. Als ländlich wurden dabei alle Orte kodiert, die weniger als 20.000 Einwohner besitzen. Ortschaften, die eher ländlich geprägt sind, eine schlechtere Anbindung aufweisen und wenige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung besitzen, sollten mehr Mobilität, insbesondere mehr MIV-Mobilität erzeugen.¹⁴

Die persönlichen Umstände ergeben sich einerseits aus soziodemographischen Variablen wie dem Geschlecht oder dem Alter. Die zentrale Annahme ist, dass vor allem das Alter einen starken Einfluss auf die Mobilität besitzt, weil erst ab einer bestimmten, gesetzlich festgelegten Altersgrenze der Erwerb eines Führerscheins möglich ist, und weil mit zunehmendem Alter auch mehr Rollen zu erfüllen sind, die, um ihnen nachzukommen, Mobilität erzeugen. Andererseits geht es um die Verfügung über Ressourcen in Form von Kapital. Wer mehr Kapital besitzt, sollte auch mehr Möglichkeiten haben, mobil zu sein. Als Kapitalien kommen das ökonomische Kapital (also die finanzielle Situation), das Humankapital (der Bildungsabschluss) und das soziale Kapital (hier erfasst über die Vereinszugehörigkeit) in Frage. Ein letzter Indikator aus diesem Block bezieht sich auf den Status: Es wird davon ausgegangen, dass im Vergleich zu Schülern alle anderen Statusgruppen häufiger unterwegs sind bzw. unterwegs sein müssen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die anderen Statusgruppen meist bereits mehreren Rollenanforderungen zu entsprechen haben.

Der Lebensstil ist ein mehrdimensionales Konstrukt, weshalb er durch mehrere Indikatoren erfasst werden muss. In den vorangegangenen Ausführungen wurde u. a. das Umweltbewusstsein angesprochen, allerdings sind die empirischen Befunde hierzu widersprüchlich. Bamberg (1996) identifiziert Personen, bei denen das Umweltbewusstsein sich direkt in der Wahl umweltschonender Verkehrsmittel niederschlägt. Andere Umweltbewusste wägen hingegen recht rational ab, welche

13 ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr (Bus, Straßenbahn usw.).

14 Weitere strukturelle Umstände wurden im Rahmen der Befragung nicht erfasst und können daher nicht in die Analysen aufgenommen werden.

Tabelle 2: Variablen des Modells zur Erklärung jugendlichen Mobilitätsverhaltens

Variable	Erhebung (Antwortkategorien)	Deskriptive Statistik
Strukturelle Umstände		
Stadt/Land	Einwohneranzahl (0 = Stadt, 1= Land)	Anteil: 37,5% Land
Anbindung an ÖPNV	Wie zufrieden sind Sie mit der Anbindung Ihrer Wohnung an den ÖPNV? (1= sehr; 5 = gar nicht)	Mittelwert: 2.7
Freizeitmöglichkeiten Wohnort	Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. (1 = stimmt sehr, 5 = stimmt nicht)	Mittelwert: 3.4
Persönliche Umstände		
Geschlecht	Welches Geschlecht haben Sie? (0 = männlich, 1 = weiblich)	Anteil: 50,9% weiblich
Vereinsmitgliedschaft	Gehören Sie zur Zeit einem Verein/einer Organisation an? (0 = nein, 1= ja)	Anteil: 51,4% Vereinsangehörige
Bildung	Welchen Schulabschluss haben Sie erreicht bzw. streben sie an? (0 = unter Abitur, 1 = Abitur und höher)	Anteil: 46,5% Abitur und höher
Alter	Wie alt sind Sie? (Alter in Jahren)	Mittelwert: 19.8
Status	Welchen Status haben Sie?	Anteil: 45,2% Schüler Anteil: 23,9% Ausbildung Anteil: 16,8% Studium Anteil: 14,1% Beruf
Finanzielle Situation	Wieviel Geld steht Ihnen im Monat zur Verfügung? (0 = unter 250 , 1 = über 250)	Anteil: 24,6% über 250
Lebensstil		
Umweltbewusstsein	Skala aus 3 Items; Beispiel: Der Schutz der Umwelt spielt in meinem Verhalten eine grosse Rolle. (1 = trifft überhaupt nicht zu, 6 = trifft voll und ganz zu); Cronbachs Alpha: .71	Mittelwert: 2.9
Technikinteresse	Ich interessiere mich für Technik. (1 = stimmt nicht, 5 = stimmt sehr)	Mittelwert: 2.7
Autoorientierte Freizeitgestaltung	Skala aus 2 Items; Beispiel: Wie häufig reparierst du in deiner Freizeit Autos/Mopeds/Motorräder? (1 = nie, 5 = immer); Cronbachs Alpha: .59	Mittelwert: 2.3
Positive Einstellung zum Auto	Skala aus 6 Items; Beispiel: Autofahren bedeutet für mich Freiheit. (1 = stimmt nicht, 5 = stimmt sehr); Cronbachs Alpha: .75	Mittelwert: 3.9
Autoverfügbarkeit	Besitzen Sie ein eigenes Auto? (0 = nein, 1 = ja)	Anteil: 31,1% Besitz
Besitz eines Autoführerscheins	Besitzen Sie einen Autoführerschein? (0 = nein, 1 = ja)	Anteil: 49,7% Besitz
Mobilitätsverhalten		
Wegeanzahl	Anzahl an Wegen innerhalb einer Woche (werktag und Samstag/Sonntag zusammengefasst)	Mittelwert: 26.8 Wege
Häufige Benutzung des Autos	Skala aus 3 Items; Autonutzung bei hypothetischer Situation, Anteil Pkw-Nutzung bei Wegen an Wochentagen, Autonutzung bei Reisefahrten (0 = nie Pkw-Nutzung, 1 = immer Pkw-Nutzung); Cronbachs Alpha: .89	Mittelwert: 0.28

Quelle: U. Move; eigene Berechnungen.

Form der Mobilität für einen bestimmten Zweck am effektivsten ist und greifen je nach Ergebnis der Überlegung auch auf die umweltschädigendere Variante zurück. Es kann von einer grossen Gruppe Jugendlicher ausgegangen werden, die der Umweltproblematik gegenüber aufgeschlossen und zugleich automobil ist, die also konsequent inkonsistent handelt (Tully, 1998). Trotz dieser widersprüchlichen Befunde erscheint das Umweltbewusstsein tendenziell als wichtiger Einflussfaktor, mit dem die These verbunden wird, dass ein Mehr an Bewusstsein – wenn schon nicht die Mobilität insgesamt – dann doch zumindest die Art und Weise der Mobilität zu erklären hilft.

Darüber hinaus sind andere Variablen zu berücksichtigen: Wie an anderer Stelle gezeigt werden konnte, ist das Technikinteresse entscheidend dafür, inwiefern der eigene Mobilitätsalltag MIV-bezogen gestaltet wird (Tully, 2002); Personen, die der Technik gegenüber aufgeschlossen sind, fahren mehr Auto. Damit verbunden ist ein spezifischer auto-bezogener Lebensstil, der sich darin äussert, dass dem Auto generell mehr zugeneigt wird (positive Autoeinstellung), dass sich in der Freizeit mehr mit Autos beschäftigt wird (autoorientierte Freizeitgestaltung), dass entsprechend häufiger ein Auto zur Verfügung steht und dass eher der Führerschein erworben wird. All diese Variablen formen einen Lebensstil, in dem das Auto eine zentrale Rolle spielt.

Geklärt werden sollen mit diesen Variablen zweierlei Fragen: 1. Warum sind Jugendliche überhaupt mobil? 2. Warum setzen manche Jugendliche mehr auf das Auto als auf andere Verkehrsmittel, zumindest ab einem bestimmten Alter? Um die erste Frage zu beantworten, wurden die wöchentlich von einer Person zurückgelegten Wege aufsummiert; im Schnitt legt ein Befragter pro Woche fast 27 Wege zurück. Dabei gibt es eine erhebliche Varianz, da manche Befragte so gut wie gar nicht mobil waren, andere hingegen pro Woche 70 oder mehr Wege zurücklegten. Zur Beantwortung der zweiten Frage wurde eine Variable definiert, die sich aus drei Teilbereichen zusammensetzt. Zunächst wurde mit einer Mini-Vignette gefragt, auf welche Verkehrsmittel ein Befragter in verschiedenen hypothetischen Fällen zurückgreifen würde (z. B. Freund besuchen, Einkaufen). Dann wurde berechnet, wie häufig er bei seinen wöchentlichen Wegen faktisch auf den Pkw zurückgreift. Schliesslich wurde festgehalten, welches Verkehrsmittel bei den letzten Reiseaktivitäten (Urlaub, Tagesausflug) benutzt wurde. Etwa jeder dritte bis vierte Befragte der Stichprobe kann als konsequenter Autonutzer klassifiziert werden. Dennoch besteht auch hier eine beträchtliche Varianz, da es Personen gibt, die in keinem der genannten Fälle auf das Auto zurückgreifen, andere hingegen machen dies teilweise oder immer.

Die Anzahl an zurückgelegten Wegen lässt sich mit den in die Untersuchung einbezogenen Variablen kaum vorhersagen (vgl. Tully und Baier, 2006, 182 ff.). Die stärksten Effekte gehen vom Alter, vom Geschlecht und der Vereinsmitgliedschaft aus, d. h. ältere Jugendliche, Frauen und Vereinsmitglieder neigen zu erhöhter Mobilität, was mit Bezug auf die soziale Vernetzung und die Rollenvielfalt zu erklären

ist. Ältere, Frauen und Vereinsmitglieder haben höchstwahrscheinlich mehr soziale Beziehungen als andere Befragte. Diese Beziehungen erfordern, wie dies u. a. Urry (2003) ausgeführt hat, Mobilität. Die Gründe für eine erhöhte Mobilität im Jugendalter werden mit diesen Variablen aber nur teilweise geklärt, was auch als Hinweis auf die einführend erwähnte Entwicklung verstanden werden kann, dass die Gesellschaft «fluid» wird. Gleichsam befinden sich die individuellen Biographien der Jugendlichen im Fluss; die Anlässe für Mobilität sind zahlreich und vielgestaltig.

Die zweite Frage, warum manche Jugendliche auf das Auto zurückgreifen und andere nicht, lässt sich mit den einbezogenen Variablen sehr viel besser beantworten. Um die diesbezüglich vorhandene, komplexe Verursachungsstruktur erkennbar zu machen, wurde ein Strukturgleichungsmodell berechnet (Abbildung 2).¹⁵ Die Lesbarkeit der komplexen Darstellung wird dadurch erleichtert, dass die einzelnen Bereiche grau unterlegt und wichtige Pfade fett gedruckt wurden. Das Gesamtmodell kann als sehr gut bezeichnet werden, d. h., es passt sehr gut zu den zugrunde liegenden empirischen Daten.¹⁶

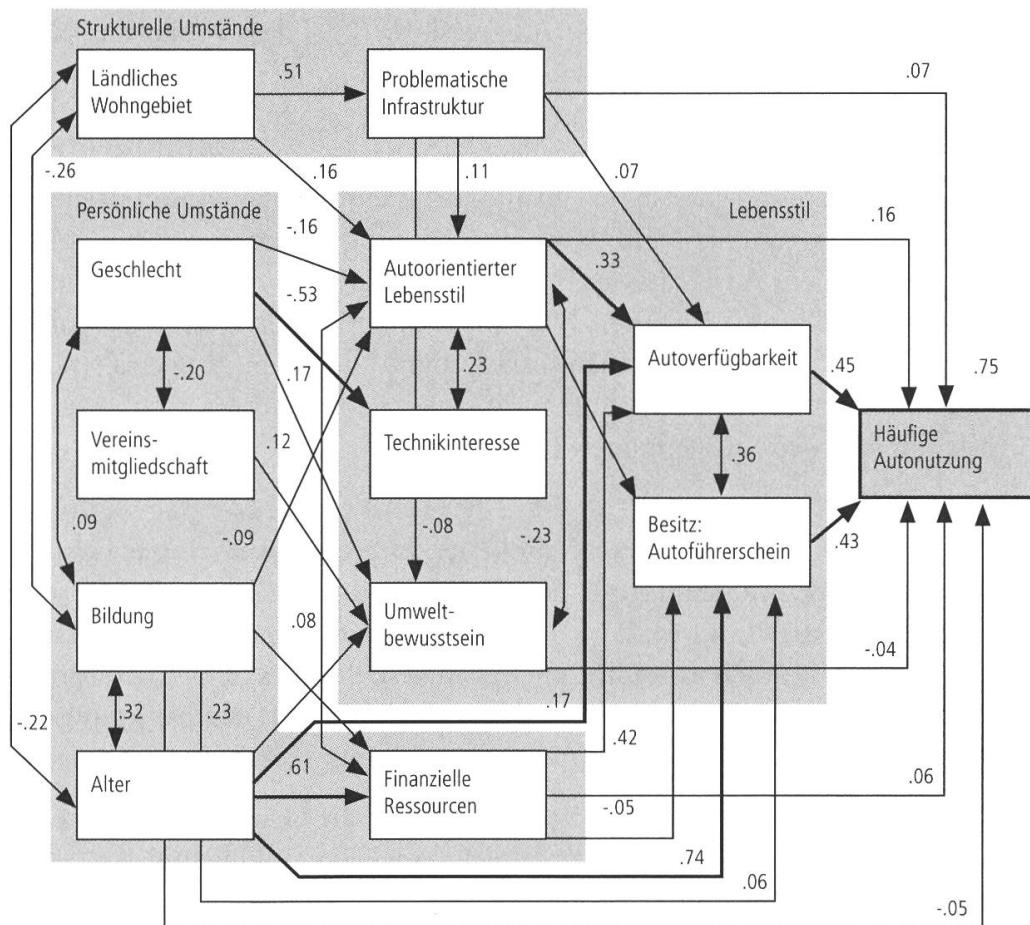
Erkennbar ist, dass insbesondere von den Lebensstilvariablen hochsignifikante Effekte auf die Häufigkeit der Autonutzung ausgehen. Der Besitz eines Autos wie eines Führerscheins motivieren besonders stark dazu, häufiger auf das Auto als Fortbewegungsmittel zurückzugreifen. Da dieser Befund wenig überrascht, kommt der Frage, was diese doppelte Verfügbarkeit (Fahrerlaubnis, Auto) beeinflusst, erhöhte Aufmerksamkeit zu. Folgende Befunde sind diesbezüglich hervorzuheben:

1. Das Wohnen auf dem Land schlägt sich sehr deutlich in einer negativeren Wahrnehmung und Bewertung der Infrastruktur nieder. Eine schlechte Infrastruktur ihrerseits lässt das Auto in mehrfacher Hinsicht als alternativlos erscheinen: Sie legt einen autoorientierten Lebensstil nahe; sie führt dazu, dass man sich eher ein Auto anschafft; und sie führt direkt zu einer häufigeren Autonutzung. Allerdings sind alle drei Pfade eher gering. Es kann also nicht einfach darauf geschlossen werden, dass eine schlechte Infrastruktur per se zu erhöhter Autonutzung führt, d. h. räumliche Strukturen wirken sich insgesamt eher schwächer aus. Zu bedenken ist bei diesem Befund allerdings, dass die strukturellen Umstände nur mit sehr wenigen Variablen erfasst wurden.

15 An drei Stellen wurden Zusammenfassungen von Variablen durchgeführt. Die beiden Variablen «Anbindung an ÖPNV» und «Freizeitmöglichkeiten am Wohnort» wurden zur Variablen «Problematische Infrastruktur» zusammengelegt; die Variablen «Autoorientierte Freizeitgestaltung» und «positive Einstellung zum Auto» wurden zur Variablen «autoorientierter Lebensstil» zusammengefasst; schliesslich wurden die «finanzielle Situation» und der Status der Berufstätigkeit zu «finanziellen Ressourcen» zusammengefasst. Dies war möglich, da diese Variablen hohe Interkorrelationen aufgewiesen hatten. Für die Berechnungen wurde das Programm Amos 4 (Arbuckle und Wothke, 1999) benutzt (Maximum-Likelihood-Verfahren). Aufgenommen wurden nur manifeste Variablen.

16 Zur Bewertung der Güte eines Modells können verschiedene Fit-Masse herangezogen werden (vgl. Hu und Bentler, 1999). Sämtliche abgebildete Fit-Masse liegen in einem Bereich, der von den Autoren als sehr gut bezeichnet wird.

Abbildung 2: Modell zur Vorhersage der Autonutzung



(GFI = .99; AGFI = .98; RMSEA = .03; SRMR = .02; $\chi^2 = 180.34$; df = 39; alle Pfade signifikant bei $p < .01$; fett: Beta $> .30$)

Quelle: U.Move; eigene Berechnungen.

2. Persönliche Umstände haben sowohl einen Einfluss auf den Lebensstil als auch auf das tatsächliche Verhalten und sie wirken stärker als die räumlichen Umstände. Allen voran steht das Alter: Mit zunehmendem Alter erhöhen sich einerseits die finanziellen Ressourcen – die selbst allerdings nur einen geringen Einfluss auf den Lebensstil bzw. das Verhalten besitzen. Andererseits führt ein höheres Alter unmittelbar dazu, dass Jugendliche bzw. Heranwachsende öfter einen Autoführerschein bzw. ein Auto besitzen. Diese Effekte sind derart stark, dass gesagt werden kann, dass gerade das Alter – und dahinter stehen natürlich die rechtlichen Rahmenbedingungen – die entscheidende Variable für die Erklärung der Automobilnutzung ist. Mit Erreichen des 18. Lebensjahrs bekommt der Wunsch am automobilen Verkehr teilzuhaben und Auto zu fahren eine hohe Wertigkeit. Notwendige Zwischenschritte sind Führer-

scheinerwerb und die Verfügbarkeit über ein Auto. Es zeigt sich aber auch, dass das Alter nicht direkt die Präferenz fürs Autofahren erklärt, sondern nur auf die zwei wichtigen Voraussetzungen einwirkt. Diese wiederum schlagen sich auch nicht eins zu eins im häufigen Autofahren nieder. Neben dem Alter spielen noch weitere Faktoren eine etwas weniger wichtige, aber keinesfalls zu unterschätzende Rolle. Wichtig erscheinen auch der autoorientierte Lebensstil und das Umweltbewusstsein. Personen, die einen solchen autoorientierten Lebensstil pflegen (eher Landbewohner, eher Jungen, eher geringer Gebildete), neigen stärker zur Anschaffung eines Pkw (und zugehöriger Fahrerlaubnis) und ebenfalls zu dessen häufigeren Nutzung. Zu verhindern, dass sich solch ein Lebensstil verfestigt, bietet einen Anfangspunkt für mobilitätsgestaltende Projekte. Dieser Lebensstil geht einher mit einem geringeren Umweltbewusstsein. Wer hingegen ein ausgeprägteres Umweltbewusstsein besitzt, greift weniger auf das Auto zurück.

3. Neben dem Alter ist bei den persönlichen Umständen noch das Geschlecht als wichtiger Einflussfaktor zu erwähnen: Weibliche Befragte sind seltener technikinteressiert und weisen seltener einen autoorientierten Lebensstil auf, sie sind dafür deutlich umweltbewusster eingestellt. Dies führt dazu, dass weibliche Jugendliche letztlich auch seltener auf das Auto als Fortbewegungsmittel zurückgreifen und stärker Alternativen berücksichtigen.

Auf Grundlage des Modells lässt sich festhalten, dass die Gründe für höhere Automobilität weniger in den sozialen Beziehungen eines Jugendlichen liegen, sondern vielmehr von seinem institutionellen, d.h. rechtlichen Status abhängt. Mit Erreichen des führerscheinfähigen Alters liegt es nahe, die Fahrerlaubnis zu machen und sich ein Auto zu kaufen. Der Lebensstil ist damit eine Reaktion auf die Veränderungen der persönlichen Umstände, die von Stadt- wie von Landjugendlichen erfahren werden. Damit wird es entscheidend, die rechtlichen Möglichkeiten von Jugendlichen zu ändern, womit keinesfalls eine Richtung der Veränderung vorgeschrieben wird. Denn ebenso wie einen «Führerschein mit 17» könnte man auf Basis dieser Ergebnisse auch einen «Führerschein mit 20» fordern (vgl. Tully und Baier, 2006, 202 ff.). Neben dem Ansatzpunkt im rechtlichen Bereich ergeben sich aber auch welche im Bereich des Lebensstils: Vor allem bei Jungen ist zu fragen, ob eine, wie derzeit wohl noch existierende, sozialisatorische Fixierung auf die Autotechnik notwendig ist oder ob diese in der modernen Gesellschaft nicht vielmehr reflexive Elemente (Stichworte: Umweltbewusstsein und Multimodalität) einschliessen müsste.

4 Jugend: kommunikativ und mobil

Die Dateninterpretation bezieht sich auf den mobilen Jugendalltag in der reflexiven Moderne. Gezeigt werden kann einerseits wie mobil Jugendliche heute sind. Die Jugend wird als eine hoch mobile Lebensphase ausgewiesen. Die Vielfalt der Bezüge, in denen Jugendliche leben, werden als mobilitätsstifend ausgewiesen. Die Vernetzung als Bestandteil des modernen Jugendalltags ist mithin nicht nur Metapher, sondern Alltagspraxis, was die Wege zu Freunden, Schule, Nebenjob, Sport, Musik, Event usw. anzeigen. Im Rahmen der Dateninterpretation wurde weiter den Differenzierungen des jugendbezogenen Mobilitätsalltags nachgegangen, wobei strukturelle Unterschiede (Stadt/Land), persönliche Umstände (Alter, Bildung usw.) und Lebensstil-Merkmale kombiniert wurden. Insofern belegen die Ausführungen die Verschränkungen zweier Dynamiken, nämlich die der modernen Gesellschaft und die der jugendbezogenen Biographien. Jugendliche wachsen heute in einer hochmobilen Gesellschaft auf und es lassen sich für sie spezifische Mobilitätsstile, Mobilitätsbedürfnisse und Umgangsweisen mit Mobilität ausmachen.

Was es heisst in einer hochmobilen Gesellschaft aufzuwachsen zeigt eindrucksvoll die Jugendstudie «Null zoff – voll busy» (Zinnecker et al., 2002). Als Antwort auf die Frage, was Gesellschaft und Politik für sie tun könne, forderten bereits die meisten der 12-Jährigen eine kostenfreie ÖPNV-Nutzung. Die heranwachsende Generation weiss um den Stellenwert der Mobilität; ihr geht es um ihre Ermöglichung, weil nur so die plurale Teilhabe am ausdifferenzierten Jugendalltag möglich ist. Mobilität ist der sichtbare Ausweis für biographische und gesellschaftliche Ausdifferenzierungsprozesse. Jugendliche lösen sich von gewachsenen Beziehungsnetzwerken und institutionellen Vorgaben des Kindesalters und gehen eigeninitiativ neue Bindungen ein. Jugend ist Entbettung und Wieder-Einbettung zugleich. Nahezu alles, was den Jugendlichen wichtig ist, hängt damit von Mobilität ab. Dies lässt zwei Schlussfolgerungen zu:

1. *Mobilität ist ein Mittel* und Automobilität ist das allgemeinste Mittel der Bewältigung von Entwicklungsaufgaben im Jugendalter; d. h., mit dem Auto ist die Grundlage geschaffen, um all die lebensweltbezogenen Angelegenheiten der Jugendlichen angehen zu können. Wenn man etwas an der bisherigen Art verändern will, wie sich Jugendliche bewegen (Stichwort: riskante Mobilität; vgl. Tully und Baier, 2006, 188 ff.), dann setzt das voraus, dass man um den Stellenwert von Mobilität im Allgemeinen und von Automobilität im Speziellen weiss. Ein Verzichtsdiskurs wird die Bedürfnisse der Jugendlichen verfehlten. Eher kommt es darauf an – im Sinne der *Mobilitätsgesellschaft II* – der heranwachsenden Generation die Augen für die vielen Alternativen zur Automobilität zu öffnen.

2. *Mobilität ist Teil des Sozialisationsprozesses*, und der mündige Umgang damit ist selbst eine Art Entwicklungsaufgabe (vgl. Mienert, 2003), d. h., das Mobil-Sein ist ein eigenständiges Ziel des Aufwachsens. Um Mobilität zu erlernen, sind verschiedene Schritte – wie im Sozialisationsprozess üblich – zu gehen, wobei das Ausprobieren, das «Spielen» ein zentrales Lernmedium ist. Die Möglichkeiten des Erlernens multimodaler Mobilität kann dementsprechend am besten kontextualisiert erfolgen (vgl. Tully, 2003). Ähnlich wie beim Vertrautmachen mit Computer oder Handy gilt es zu erlernen, wann eine bestimmte Form der Fortbewegung einer anderen überlegen ist, wann es Sinn macht, die eigene Bewegung mit der der anderen abzustimmen usw. Zur Realisierung von Mobilität können Jugendliche heute auf mehrere Optionen zurückgreifen. Das Auto war das allgemeinste Mittel der 1968er-Generation, heute könnten Jugendliche ganz so wie es die *Mobilitätsgesellschaft II* vorsieht, changieren. Mit Kommunikationstechnik lassen sich Wege vorbereiten und auch planen, lassen sich Zeiten und Preise unterschiedlicher Verbindungen abgleichen usw. Im mobilen Alltag Jugendlicher spiegelt sich die reflexive Moderne als «Mobilisierung des Mobilen». Mobilität wird mit MP3 und Handy zur potenziellen Nische, z. B. für Annehmlichkeiten (Musik, SMS, Foto, Spiele). Mobilität ist also nicht mehr Verkehr, nicht mehr die Bewältigung von Wegen, sondern Möglichkeit für die Entfaltung anderer Präferenzen.

Wie sich zeigt, hat sich seit den sozialwissenschaftlichen Analysen der 1970er- und 1980er-Jahre zur Automobilität viel verändert. Automobilität wurde früher aus dem Blickwinkel der Produktion von Mobilität, d. h. einer ingenieurwissenschaftlichen, verkehrstechnischen Perspektive betrachtet. Ab den 1980er-Jahren wurden die Nebenfolgen, insbesondere die Umweltbelastung zum Thema. Heute ist die Betrachtung umfassender und schließt sozialwissenschaftliche Elemente mit ein. Die Sozialforschung ist dabei auf Grundlage der empirischen Befunde ihre Perspektive zu reformulieren, um neue, nachhaltige Gestaltungsmöglichkeiten zu entwickeln. Unverzichtbar sind dennoch weitere Forschungen zu dem letztlich sehr komplexen Themenfeld jugendlicher Mobilitätsstile, die ein Ergebnis des Zusammenspiels jugendkultureller biographischer Motive und gesamtgesellschaftlicher Vorgaben darstellen. Auch wenn dies unter dem Eindruck gewachsener Dynamiken – wie unsere Auswertungen zeigen – immer aufwendiger wird.

5 Literaturverzeichnis

Arbuckle, J. L. und W. Wolthke (1999), *Amos users guide*, Chicago: Small Wates Corp.

Bamberg, S. (1996), Allgemeine oder spezifische Einstellungen bei der Erklärung umweltschondenden Verhaltens eine Erweiterung der Theorie des geplanten Verhaltens um Einstellungen gegenüber Objekten, *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 27, 47–60.

Band, H. und H.-P. Müller (1998), Lebensbedingungen, Lebensformen und Lebensstile, in: Schäfers, B., Zapf, W. (Hrsg.), *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*, Opladen: Leske und Budrich, 419–427.

Bauman, Z. (1997), *Flaneure, Spieler und Touristen. Essays zu postmodernen Lebensformen*, Hamburg: Hamburger Ed..

Bauman, Z. (2003), *Flüchtige Moderne*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Beck, U. (1986), *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Beck, U.; W. Bonss und C. Lau (2001), Theorie reflexiver Modernisierung – Fragestellungen, Hypothesen, Forschungsprogramme, in: U. Beck und W. Bonss (Hrsg.), *Die Modernisierung der Moderne*, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 11–59.

Bonss, W. und S. Kesselring (1999), Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs, in: C.J. Tully (Hrsg.), *Erziehung zur Mobilität*, Frankfurt am Main: Campus, 39–66.

Bourdieu, P. (1986), *Die feinen Unterschiede*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Brock, D. (1997), Wirtschaft und Staat im Zeitalter der Globalisierung. Von nationalen Volkswirtschaften zur globalisierten Weltwirtschaft, Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung *Das Parlament*, 33–34, 12–19.

Brög, W. (2000), Der nichtmotorisierte Verkehr und seine Einbindung in ganzheitliche Mobilitätskonzepte, in: Bundesministerium für Bildung und Forschung/ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), *Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert*, Köln: TÜV-Verlag, 197–212.

Castells, I. (2001), *Das Informationszeitalter. Wirtschaft – Gesellschaft – Kultur: Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft 1*, Opladen: Leske + Budrich.

Club of Rome (1972), *Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit*, Stuttgart: Dt. Verlagsanstalt.

Cremer, G. (1992), *Die Subkultur der Rocker. Erscheinungsform und Selbstdarstellung*, Pfaffenweiler: Centaurus Verlagsgesellschaft.

Ferchhoff, W. (1999), Jugend an der Wende vom 20. zum 21. Jahrhundert. Lebensformen und Lebensstile, Opladen: Leske + Budrich.

Flade, A. und M. Limbourg (1999), *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*, Opladen: Leske + Budrich.

Flade, A.; M. Limbourg und B. Schlag (2001), *Mobilität älterer Menschen*, Opladen: Leske + Budrich.

Götz, K. et al., (2003), Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs, *Umweltbundesamt UBA Berichte Nr. 2/03*, Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Gross, P. (1994), *Die Multioptionsgesellschaft*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Habermas, J. (1985), *Der philosophische Diskurs der Moderne*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Herrmann, U. (Hrsg.) (2006), «Mit uns zieht die neue Zeit.» *Der Wandervogel in der deutschen Jugendbewegung*, Weinheim: Juventa.

Hunecke, M. (2002), Umweltbewusstsein, symbolische Bewertung der Mobilität und Mobilitätsverhalten, in: M. Hunecke, C.J. Tully und D. Bäumer (Hrsg.), *Bewegte Jugend*, Opladen: Leske und Budrich, 47–63.

Hunecke, M.; C.J. Tully und D. Bäumer (Hrsg.) (2002), *Bewegte Jugend*, Opladen: Leske und Budrich.

Kaufmann, V. (2002), *Re-thinking Mobility*, Hampshire: Ashgate.

Kratzer, N. (2003), *Arbeitskraft in Entgrenzung: Grenzenlose Anforderungen, erweiterte Spielräume, begrenzte Ressourcen*, Berlin: Ed. Sigma.

Lange, E. und S. Choi, (2004), *Jugendkonsum im 21. Jahrhundert. Eine Untersuchung der Einkommens-, Konsum- und Verschuldungsmuster der Jugendlichen in Deutschland.*, Wiesbaden: VS-Verlag.

Maurer, J. (2000), *Mobilität ohne Grenzen?* Frankfurt am Main: Campus.

Mienert, M. (2003), Entwicklungsaufgabe Automobilität. Psychische Funktion des PKW- Führerscheins für Jugendliche ins Erwachsenenalter, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 49, Heft 1–4.

Opaschowski, H. W. (2002), *Tourismus*, Opladen: Leske und Budrich.

Sassen, S. (1998), *Globalization and its discontents*, New York: New Press.

Schmidt, G. und R. Trinczek (Hrsg.) (2001), *Globalisierung. Ökonomische und soziale Herausforderungen am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts*, Baden-Baden: Nomos.

Scholl, W. (2003), Verkehrsmittelnutzung: Jugendliche im Übergang zum Erwachsenenalter, in: W. Scholl und H. Sydow (Hrsg.), *Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter*, Münster: Waxmann, 173–249.

Scholl, W. und H. Sydow, H. (Hrsg.) (2003), *Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter*, Münster: Waxmann.

Sennet, R. (1998), *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*, Berlin: Berlin-Verlag.

Tully, C.J. (1998), *Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zum Auto. Eine Jugendstudie*, München: AKTUELL.

Tully, C.J. (2002), Technik im Jugendalltag, in: M. Hunecke, C.J. Tully und D. Bäumer (Hrsg.), *Mobilität von Jugendlichen*, Opladen: Leske + Budrich, 65–88

Tully, C.J. (2002a), Technik und Kommunikation – I+K aus der Sicht Jugendlicher, in: M. Hunecke, C.J. Tully und D. Bäumer (Hrsg.), *Mobilität von Jugendlichen*, Opladen: Leske + Budrich, 111–120.

Tully, C.J. (2002b), Bewegte Jugend – kommunikativ und mobil, in: M. Hunecke, C.J. Tully und D. Bäumer (Hrsg.), *Mobilität von Jugendlichen*, Opladen: Leske und Budrich, 13–38.

Tully, C.J. (2003), *Mensch – Maschine – Megabyte. Technik in der Alltagskultur. Eine sozialwissenschaftliche Hinführung*, Opladen: Leske + Budrich.

Tully, C.J. (2003a), Growing Up in Technological Worlds: How Modern Technologies Shape the Everyday Lives of Young People, *Bulletin of Science, Technology & Society*, 23, 444–456.

Tully, C.J. (2004a), Arbeitsweltkontakte von Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen, *Zeitschrift für Soziologie der Erziehung*, 24, 408–430.

Tully, C.J. (2004b), Der Nebenjob – Alltagslernen jenseits der Schule, in: P. Wahler, C.J. Tully, C. Preiss (Hrsg.), *Jugendliche in neuen Lernwelten.*, Wiesbaden: VS Verlag, 71–112.

Tully, C.J. und D. Baier, (2006), *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, Wiesbaden: VS Verlag.

Tully, C.J. und U. Schulz (1999), Sozialisation zur Mobilität – Unterwegssein als Baustein jugendkulturellen Alltags, in: C.J. Tully (Hrsg.), *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*, Frankfurt am Main: Campus.

Tully, C.J. und P. Wahler (1983), Ausbildung als Lebenslage – das Ausbildungsverhältnis als Fokus jugendspezifischer Problemlagen, *Soziale Welt*, 34, 372–397.

Tully, C.J. und P. Wahler (1985), Jugend und Ausbildung – von der Statuspassage zur Übergangsbiographie mit «open end», *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*, 11, 191–213.

Tully, C.J. und P. Wahler (1996), Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft. Ein soziales Muster vor dem Umbruch, *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, 1, 25–58.

Urry, J. (1990), *The Tourist Gaze*, London: Sage.

Urry, J. (2000), *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*, London: Sage.

Urry, J. (2003), Social networks, travel and talk, *British Journal of Sociology*, 54, 155–175.

Wallerstein, I. (2004), *Das moderne Weltsystem*, Wien: Promedia.

Zinnecker, J.; I. Behnken, S. Maschke, und L. Stecher (2002), *Null Zoff und voll busy*, Opladen: Leske und Budrich.



Schweizerisches Rotes Kreuz (Hrsg.)

Migration – ein Beitrag zur Entwicklung?

276 Seiten, Fr. 38.—, ISBN 978-3-03777-052-8

Ursula Renz und Barbara Bleisch (Hrsg.)

Zu wenig Dimensionen der Armut

292 Seiten, Fr. 38.—, ISBN 978-3-03777-050-4

Publikationen des NFP 51 Ausschluss und Integration

Andrea Baechtold, Laura von Mandach (Hrsg./Dir.)

Arbeitswelten Integrationschancen und Ausschlussrisiken

172 Seiten, 17 cm x 24 cm, ca. SFr. 28.—
ISBN 3-03777-056-6

**Hans-Ulrich Grunder, Laura von Mandach
(Hrsg./Dir.)**

Auswählen und ausgewählt werden

**Integration und Ausschluss von Jugendlichen
und jungen Erwachsenen in Schule und Beruf**

144 Seiten, 17 x 24 cm, ca. SFr. 28.—
ISBN 3-03777-048-3