

**Kerstin Stark**

**Zu Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung  
und ihrer Vermeidung im Kontext  
ökologischer Nachhaltigkeit**

Entwicklung und Anwendung eines Konstellationsansatzes  
zur differenzierten Betrachtung sozialer  
und ökologischer Anforderungen an Mobilität

kassel  
university



press

Kerstin Stark

## **Zu Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung und ihrer Vermeidung im Kontext ökologischer Nachhaltigkeit**

Entwicklung und Anwendung eines Konstellationsansatzes  
zur differenzierten Betrachtung sozialer  
und ökologischer Anforderungen an Mobilität

Die vorliegende Arbeit wurde vom Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung der Universität Kassel als Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (Dr. rer. pol.) angenommen.

Gutachter: Prof. Dr. Ulf Hahne, Universität Kassel  
Prof. Dr. Katrin Großmann, Fachhochschule Erfurt

Tag der mündlichen Prüfung: 17. Dezember 2020



Diese Veröffentlichung – ausgenommen Zitate und anderweitig gekennzeichnete Teile – ist unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen International (CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>) lizenziert.

 <https://orcid.org/0000-0002-1129-9015> (Kerstin Stark)

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

Zugl.: Kassel, Univ., Diss. 2020  
ISBN 978-3-7376-0925-8  
DOI: <https://doi.org/doi:10.17170/kobra-202101152973>

© 2021, kassel university press, Kassel  
<https://kup.uni-kassel.de>

Printed in Germany

# Zusammenfassung

In der Arbeit wird untersucht, wie *Mobilitätsbenachteiligung* entsteht, wer davon betroffen ist, welche Konflikte zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität bestehen und wie sich diese Anforderungen vereinbaren lassen. In den Blick genommen werden dabei Menschen mit sehr unterschiedlichen Merkmalen an unterschiedlichen Orten. Ein Untersuchungspfad ist der Einfluss der Automobilität, einerseits als ein ökologisches Problem, andererseits als ein Motor für soziale Ungleichheit.

Methodisch erfolgt dies in Form eines qualitativen Forschungsdesigns, bei dem *Konstellationen* von Mobilitätsbenachteiligung rekonstruiert werden. Es wird eine gegenstandsbasierte Theorie, der *Konstellationsansatz* entwickelt. Er beschreibt die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung anhand des Zusammenwirkens verschiedener Konstellationselemente und unterscheidet vier *Konstellationsgruppen*. Der Ansatz berücksichtigt zudem die Veränderlichkeit, das *Destabilisierungspotenzial* aktueller Betroffenheit am Beispiel veränderter ökologischer Mobilitätsanforderungen. Neben der jeweils aktuellen Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung kann so die mögliche Betroffenheit zu einem späteren Zeitpunkt unter veränderten Bedingungen erfasst werden.

Die vier Konstellationsgruppen werden hinsichtlich ihrer typischen Merkmale analysiert. Es wird gezeigt, wie veränderte ökologische Anforderungen eine Mobilitätskonstellation destabilisieren können und welche Konflikte sowie Schnittmengen zwischen sozialen und ökologischen Mobilitätsanforderungen bestehen. Zur Vereinbarung der Anforderungen, so eine Schlussfolgerung, müssen die gemeinsamen *Konfliktfaktoren* adressiert und vermieden werden.

In der Diskussion werden die Ergebnisse in den Forschungsstand eingeordnet, die theoretischen, methodologischen und empirischen Beiträge der Dissertation herausgestellt, sowie mögliche Konsequenzen für eine sozialverträgliche und zugleich ökologisch nachhaltige Verkehrswende abgeleitet.

# Summary

The study examines how *mobility disadvantage* develops, who is affected by it, what conflicts exist between social and ecological demands on mobility, and how these demands can be reconciled. The focus is on people with very different characteristics in different places. One path of investigation is the influence of automobility, on the one hand as an ecological problem, on the other hand as a motor for social inequality.

Methodologically, this takes the form of a qualitative research design in which *constellations* of mobility disadvantage are reconstructed. A *grounded theory*, the constellation approach, is developed. It describes the emergence of mobility disadvantage on the basis of the interaction of different constellation elements and distinguishes four *constellation groups*. The approach also takes into account the variability, the *destabilization potential* of current affectedness using the example of changed ecological mobility requirements. In addition to the current degree to which people are affected by mobility disadvantage, the potential degree to which they will be affected at a later point in time under changed conditions may also be assessed.

The four constellation groups are analyzed with regard to their typical characteristics. It is shown how changed ecological requirements can destabilize a mobility constellation and which conflicts as well as intersections between social and ecological mobility requirements exist. To reconcile the demands, one conclusion is that the common *conflict factors* must be addressed and avoided.

In the discussion, the results are placed in the state of research, the theoretical, methodological and empirical contributions of the dissertation are highlighted, and possible consequences for a socially acceptable and at the same time ecologically sustainable transport transition are derived.

# INHALT

Zusammenfassung.....	i
Summary .....	ii
Abbildungsverzeichnis.....	vi
Tabellenverzeichnis .....	vii
Abkürzungen.....	viii
A Einleitung .....	I
1. Mobilitätsbenachteiligung und ökologisch nachhaltige Mobilität als politische Gestaltungsaufgabe .....	I
2. Motivation und Forschungsfragen.....	5
3. Zum Aufbau der Arbeit.....	7
B Bedingungen und Folgen eingeschränkter Mobilität: zum Stand der Forschung.....	9
1. Mobilität als soziale Frage .....	12
2. Mobilitätsbenachteiligung als Frage sozialer Exklusion .....	15
3. Mobilitätsbenachteiligung als Frage von Entscheidungen und Bedürfnissen .....	21
4. Mobilitätsbenachteiligung als Frage verkehrs-planerischer Gestaltung und Autoabhängigkeit.....	26
5. Konflikte zwischen ökologischen und sozialen Anforderungen an Mobilität .....	28
6. Fazit zum Stand der Literatur und adressierten Forschungslücken.....	33
7. Fazit zur Verwendung der Begriffe Mobilität, Mobilitätsbenachteiligung und ökologisch nachhaltiger Mobilität.....	37
C Methodologie und Vorgehen .....	39
1. Qualitatives Forschungsdesign mit Ziel der Theorieentwicklung .....	39
2. „Sensibilisierende“ Konzepte.....	40

2.1.	Akteur-Netzwerk-Theorie und Praxistheorie .....	40
2.2.	Wirkungszusammenhänge rekonstruieren: Konstellationen .....	43
2.3.	Fazit zum vorläufigen Begriff der Mobilitätsbenachteiligung.....	46
3.	Methodische Herausforderungen.....	46
3.1.	Zum Fallbegriff .....	47
3.2.	Kombination von ANT und Grounded-Theory-Methodologie .....	48
4.	Vorgehen .....	49
4.1.	Forschungsprozess 1: Auswahl der Akteure und Sites .....	50
4.2.	Forschungsprozess 2: Analyse und Theoriebildung .....	69
4.3.	Forschungsprozess 3: Erweiterung der Theorie.....	91
5.	Reflexion des gewählten Forschungsdesigns und Vorgehens .....	94
D	Ergebnisse .....	97
1.	Mobilitätsbenachteiligung – Entstehung und Betroffenheit.....	98
1.1.	Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation.....	98
1.2.	Konstellationsgruppen .....	114
1.3.	Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung: der Konstellationsansatz.....	191
2.	Konflikte zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischen Anforderungen.....	193
2.1.	Konstellationsgruppen im Vergleich .....	194
2.2.	Fallkonstellationen mit Destabilisierungspotenzial .....	201
2.3.	Destabilisierende Faktoren für eine <i>nichtbenachteiligte</i> und <i>ökologisch nachhaltige</i> Mobilität.....	214
3.	Erweiterter Konstellationsansatz: Entstehen, Bestehen und Destabilisieren von Mobilitätsbenachteiligung.....	218
4.	Fazit: Einflussfaktoren auf Mobilitäts-benachteiligung und Destabilisierungspotenzial ökologischer Anforderungen.....	223
4.1.	Konstellationsgruppen von Mobilitätsbenachteiligung.....	224
4.2.	Gemeinsame Konfliktfaktoren: Mobilitätsbenachteiligung und ökologisch nicht nachhaltige Mobilität .....	228

4.3.	Vergleich der Ergebnisse mit den Untersuchungspfaden der „Start-Heuristik“ .....	231
4.4.	Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse .....	235
E	Diskussion .....	237
1.	Zur Erweiterung der Perspektive auf Mobilitätsbenachteiligung.....	238
1.1.	Betroffene und Entstehung .....	238
1.2.	Weiterentwicklung der praxistheoretischen Forschungsperspektive in Form des Konstellationsansatzes .....	241
1.3.	Empirischer Beitrag .....	245
2.	Destabilisierungspotenzial und Vereinbarkeit von Prioritäten – Parallelen und Anknüpfungspunkte.....	246
2.1.	Vulnerabilität.....	246
2.2.	Zeit und Raum.....	248
2.3.	Prioritäten und Capabilities.....	249
3.	Plädoyer für die kontextualisierte Analyse von Mobilitätsbenachteiligung und Exkurs zur deutschen Situation im Vergleich zu Nordamerika .....	253
4.	Mobilitätsbenachteiligung in der Verkehrswende .....	256
	Literaturverzeichnis.....	263
	Danksagung .....	275
	Anhang.....	276
	Leitfaden .....	276
	Erläuterung zu Transkriptionsregeln .....	278

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anforderungen an den Forschungsprozess .....	50
Abbildung 2: Erster Prozess „Akteure und Sites“ .....	51
Abbildung 3: „Start-Heuristik“ .....	54
Abbildung 4: Karte zur Verortung der Erhebungsteile .....	60
Abbildung 5: Analyse und Theoriebildung I .....	69
Abbildung 6: Fallkonstellation Sub3 .....	74
Abbildung 7: Fallübergreifende Mobilitätskonstellation .....	77
Abbildung 8: Analyse und Theoriebildung II .....	79
Abbildung 9: Vergleichsanalyse Fallkonstellationen.....	82
Abbildung 10: Vergleichsanalyse Fallkonstellationen 2.....	83
Abbildung 11: Mobilitätsbenachteiligungskonstellation der Gruppe I .....	86
Abbildung 12: Schlüsselkategorien des Konstellationsansatzes.....	191
Abbildung 13: Zusammenhang Konstellationselemente und Mobilitätsbenachteiligungsmodell .....	192
Abbildung 14: Entscheidungsbaum zur Bildung der Konstellationsgruppen.....	193
Abbildung 15: Erweiterter Konstellationsansatz, erweitert um den zweiten zeitlichen Horizont .....	222
Abbildung 16: Konzeptentwicklungsstufen .....	223

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Stichprobe und Auswahlkriterien.....	61
Tabelle 2: Kategorien der Mobilitätskonstellation.....	76
Tabelle 3: Kategorien im Vergleich, Mobilitäts- und Mobilitätsbenachteiligungskonstellation .....	85
Tabelle 5: Zusammengeführte Prozesse: Erweiterung der Theorie.....	92
Tabelle 6: Zuordnung Fallkonstellationen zu Konstellationsgruppen .....	115
Tabelle 7: Konstellationsgruppe 2 .....	116
Tabelle 8: Konstellationsgruppe 3 .....	138
Tabelle 9: Konstellationsgruppe 4 .....	167
Tabelle 10: Konstellationsgruppe 1 .....	178
Tabelle 11: Konstellationsgruppen, Steckbrief.....	190
Tabelle 12: Übersicht der Fallanalyse zu Konflikten zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischen Anforderungen.....	198
Tabelle 13: Übergreifende Konfliktbereiche und Kriterien für Vereinbarkeit mit sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität. ....	217

# Abkürzungen

ANT	Akteur-Netzwerk-Theorie
Bzgl.	Bezüglich
Bzw.	Beziehungsweise
CA	Capabilities-Ansatz
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
GT	Grounded Theorie
GTM	Grounded-Theorie-Methodologie
KG	Konstellationsgruppe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NOX	Stickstoffoxide
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
Lkw	Lastkraftwagen
MB	Mobilitätsbenachteiligung
Öko (in „zulasten Öko“)	(Nachteilige Auswirkungen in Bezug auf die) ökologische Qualität
z. B.	Zum Beispiel

# A Einleitung

## I. Mobilitätsbenachteiligung und ökologisch nachhaltige Mobilität als politische Gestaltungsaufgabe

In Deutschland werden jeden Tag viele und lange Wege zurückgelegt. Die Verkehrsleistung steigt, insbesondere auch der Anteil berufsbedingter Mobilität (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020). Die Menschen sind heute länger unterwegs und legen längere Wege zurück (Nobis et al. 2019).

Den größten Anteil an den Wegen wie auch der Verkehrsleistung hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) – weit über die Hälfte entfällt hierauf, den Rest teilen sich der öffentliche Verkehr sowie der Rad- und Fußverkehr. Es bestehen zwar große Unterschiede zwischen den Raumtypen: In Metropolen wird weniger Auto gefahren als in ländlichen Gebieten (Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias 2019, S. 5). Aber selbst in Berlin beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs der Berliner\*innen am Modal Split rund ein Drittel (TU Dresden 2013). Dabei nicht eingerechnet ist der Pendelverkehr aus dem Umland, der wesentlich zum Verkehrsaufkommen beiträgt.

Die Bedingungen für die Mobilität vieler Menschen in Deutschland werden sich absehbar ändern. Klimaziele müssen erreicht und Feinstaub- und NOX-Grenzwerte eingehalten werden. Der Druck auf die Politik, die *Verkehrswende* zu befördern, wird vielfach von der Zivilgesellschaft, aber auch von der Europäischen Union ausgeübt und er wird größer. Hervorzuheben sind Initiativen und Bewegungen wie die Radentscheide für bessere Bedingungen für den Radverkehr, die globale Bewegung *Fridays for Future* sowie Nichtregierungsorganisationen wie die Deutsche Umwelthilfe.

Der Druck steigt damit auch auf die Autofahrenden. Bereits heute bestehen die ersten Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge und es werden aus Lärmschutzgründen Tempo-30-Zonen eingerichtet. Im Rahmen des Klimapakets des „Klimakabinetts“ wurden zudem die Bepreisung von CO<sub>2</sub> sowie eine CO<sub>2</sub>-abhängige Kfz-Steuer auf den Weg gebracht (Die Bundesregierung 2019). Die Nutzung eines konventionellen Autos wird teurer werden.

Die Erwartung, dass Mobilität teurer wird, ist auch bereits in der Bevölkerung angekommen. Laut einer aktuellen Studie zu *Mobilität und Klimaschutz* von acatech (2019) glauben 73 % der deutschen Bevölkerung ab 16 Jahren, dass ihre Kosten für Mobilität in Folge veränderter Rahmenbedingungen steigen werden (acatech - Deutsche Akademie der Technikwissenschaften 2019, S. 29). Immerhin 37 % glauben, dass sich die nötige Verringerung der Umweltbelastungen im Verkehr nur über Einschränkungen und nicht (allein) mithilfe technischer Lösungen erreichen lässt (S. 30), und 40 % gehen davon aus, dass die Entscheidungsfreiheit der Bürger\*innen bezüglich ihrer Mobilität eingeschränkt wird (S. 29).

Ein Kernziel der klimapolitischen Interventionen im Verkehrsbereich ist die CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Als wesentliches Instrument dafür dient die Förderung der Elektromobilität in Form von Kaufanreizen für Elektroautos und des Ausbaus der Ladeinfrastruktur (Die Bundesregierung 2019).

Von den politischen Entscheidungsträger\*innen wird das Gelingen der *Verkehrswende* damit von der Entwicklung und Übernahme bestimmter Technologien abhängig gemacht. Die Automobilität selbst wird kaum infrage gestellt und ihre nachteiligen Auswirkungen jenseits der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden nur am Rande thematisiert: Die Auswirkungen im Bereich der Verkehrssicherheit oder bezüglich des Flächenverbrauchs werden mit effizienteren Antrieben oder Elektromobilität nicht adressiert.

Nicht adressiert werden auch soziale Anforderungen.

Elektroautos kommen für die meisten Verbraucher\*innen aus Kostengründen nicht infrage. Dies geben 75 % der Befragten in der acatech-Studie an. Elektroautos sind vielen Menschen zu teuer, besonders, weil sie als Neuwagen erworben werden müssten. Das durchschnittliche Alter eines Autos betrug 2019 in Deutschland mehr als neun Jahre (Kraftfahrtbundesamt (kba) 2019). Zudem erwerben 60 % der Autokäufer\*innen keinen Neuwagen, sondern einen Gebrauchtwagen (acatech - Deutsche Akademie der Technikwissenschaften 2019). „Bis E-Mobile in einer größeren Zahl als Gebrauchtwagen angeboten werden, werden jedoch noch viele Jahre vergehen.“, so die Einschätzung der Autor\*innen der acatech-Studie (acatech - Deutsche Akademie der Technikwissenschaften 2019, S. 23).

Der Anteil von Elektrofahrzeugen am Fahrzeugbestand ist sehr gering, zum 1. Januar 2019 betrug er 0,2 %. Mehr als die Hälfte der Elektrofahrzeuge sind Firmenwagen. Dreiviertel der Haushalte mit einem Elektroauto verfügen zudem über mindestens ein weiteres Auto (Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias 2019, S. 79–81). Das Elektroauto ersetzt also zum einen überwiegend kein konventionelles Auto, zum anderen ist es Personen mit höherem Einkommen vorbehalten. Von der Förderung der Elektromobilität profitieren also derzeit nur wenige. Zudem ist die ökologische Wirkung zweifelhaft, wenn weniger ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ersetzt als vielmehr die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt weiter erhöht wird.

Die Automobilität ist nicht nur ein ökologisches Problem, sondern lässt sich auch als ein Motor für soziale Ungleichheit betrachten. So gilt mangelnde Autoverfügbarkeit als einer der zentralen Faktoren für Mobilitätsarmut bzw. *transport poverty* oder *transport disadvantage*, wie das Phänomen in der englischsprachigen Literatur genannt wird. Frauen, Erwerbslose, Angehörige von ethnischen Minderheiten, Kinder und Jugendliche – alle, die mit größerer Wahrscheinlichkeit kein eigenes Auto führen, tragen ein erhöhtes Risiko der Mobilitätsbenachteiligung (Lucas 2004b; Delbosc und Currie 2011b).

Zum Verhängnis wird dies, wenn sie in einem Umfeld leben, in dem die meisten anderen Menschen ein Auto nutzen und daher die Entfernungen, das öffentliche Verkehrsangebot, die Erwartungen zu Reisezeiten sowie die Erreichbarkeit zentraler Orte der Versorgung, Arbeit oder Freizeit auf die Autonutzung ausgelegt sind. Das Phänomen wird unter dem Begriff der *Autoabhängigkeit* behandelt (z. B. Mattioli 2013) oder als *System der Automobilität* (Urry 2004). Nach Urry schafft das System der Automobilität selbst erst die Notwendigkeit der Flexibilität: Automobilität wird zur Lösung der räumlichen und zeitlichen Anforderungen, die erst durch die Automobilität erzeugt wurden. Urry fasst es so zusammen:

*Automobility is thus a system that coerces people into an intense flexibility. It forces people to juggle fragments of time so as to deal with the temporal and spatial constraints that it itself generates. Automobility is a Frankenstein-created monster [...] (Urry 2004, S. 28)*

Es wäre vielversprechend, das „System Automobilität“ (Urry 2004) infrage zu stellen, anstelle mit einem Weiter-so nur einzelne nachteilige Auswirkungen dieses Systems, wie z. B. die CO<sub>2</sub>-Emissionen, zu adressieren.

Bisher wird die Verkehrswende zu wenig als eine gesamtgesellschaftliche Gestaltungsaufgabe diskutiert, bei der nicht nur die Dekarbonisierung als Ziel zu verfolgen ist, sondern auch soziale Verträglichkeit und soziale Anforderungen. Mobilität ist ein gesellschaftlich brisantes Thema, das im Zusammenhang von sozialer Teilhabe sowie von Interessen- und Zielkonflikten steht.

In Deutschland richtet sich bisher noch relativ wenig Aufmerksamkeit auf die Zusammenhänge von Mobilität und sozialer Ausgrenzung oder Ungleichheit – anders als z. B. in Großbritannien oder den USA.

Dabei gilt Mobilität auch hierzulande als Schlüsselressource zu beruflichem Erfolg und sozialer Teilhabe. Wie Hesse und Scheiner es formulieren:

*In einer zunehmend flexibilisierten, mobilen Gesellschaft werden Probleme der sozialen Integration zunehmend über den fehlenden Zugang zu räumlicher Mobilität vermittelt. (Hesse und Scheiner 2010, S. 96)*

In der deutschen wie internationalen Debatte zur sozialen Ungleichheit im Zusammenhang mit Mobilität sind Fragen der *Mobilitätsarmut* oder mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion vorherrschend. Vordergründig geht es dabei um die Bestimmung von Grundbedürfnissen und Anforderungen an eine Basismobilität für von Armut oder sozialer Exklusion betroffene Gruppen. Inwieweit auch nichtexkludierte Bevölkerungsteile Belastungen durch ihre Mobilität erfahren und welche Gemeinsamkeiten sich zwischen verschiedenen sozialen Gruppen und gesellschaftlichen Anforderungen zeigen lassen könnten, wird hingegen wenig betrachtet.

Deutlich machte es Karen Lucas, eine der führenden Autor\*innen auf dem Forschungsgebiet, im Rahmen ihres *Keynote*-Vortrags zur „Transport Poverty“ im Rahmen der Hoyle Lecture auf der jährlichen Konferenz der Royal Geography Society (RGS-IGB) (Lucas 2019b). Sie sagte sinngemäß, dass es sein möge, dass

auch „Reiche“ unter ihren Mobilitätsbedingungen leiden würden, aber das interessiere sie nicht. Für sie müsse „diese zusätzliche Dimension sozialer Ungleichheit dazukommen“ [eigene Übersetzung].<sup>1</sup>

Dabei haben andere Autor\*innen durchaus auch Lasten durch ein Zuviel an Mobilität entdeckt, durch ständiges Unterwegssein oder tägliches Pendeln, unabhängig vom sozioökonomischen Status. So sehen Cass et al. (2005) eine „Last der Mobilität“ in unserer „networked society“, also eine auf sozialen Netzwerken aufbauende Gesellschaft, die ständig und über längere Distanzen hinweg Netzwerke aufbauen und unterhalten muss (Cass et al. 2005, S. 548).

Insgesamt ist zu vermuten, dass Mobilitätsprobleme gruppenübergreifend ähnlich und vielfältig sind, ebenso auch mögliche Lösungen. Ein Vater mit einem Kinderwagen wird sich ähnlich durch einen defekten Aufzug zum Zuggleis ausgebremst fühlen wie eine Rollstuhlfahrerin. Die Herausforderungen für eine Familie ohne Auto im Ländlichen werden in vielen Punkten ähnlich sein, egal ob der Autoverzicht aus Überzeugung oder aus finanziellen Gründen geschieht.

Die Aktivitäten im Rahmen der Verkehrswende sollten sich daran ausrichten, wie Mobilitätsprobleme der unterschiedlichen Personengruppen gelöst werden können, wie sich die Bedingungen für die Mobilität gestalten lassen, sodass sie für den Vater mit Kinderwagen wie auch für die Rollstuhlfahrerin, für den Erwerbstätigen wie auch die Rentnerin geeignet sind.

## 2. Motivation und Forschungsfragen

Vor dem aufgezeigten Hintergrund ist meine Motivation für diese Arbeit, Benachteiligung in Verbindung mit Mobilität zu untersuchen und dabei den Blick nicht auf einzelne soziale Gruppen zu richten. Vielmehr soll *Mobilitätsbenachteiligung* – diesen Begriff werde ich in der Arbeit verwenden – als potenzielles Problem für die

---

<sup>1</sup>„I would say to a certain extent, people who spent a lot of time travelling might be poor, might be excluded as a result of having to travel a lot, and you really see that in the Global South where for example women are travelling 4, 5 hours to and from work every day and as a consequence of their travel they don't have any quality of life in their home, for example. So you know, *that* kind of transport poverty. But I'm not entirely sure whether I would call someone transport poor if they had to travel 5 or 6 hours a day in their limousine, to get to the film set. You know what I mean. [...] So you see what I'm coming from. So you could have transport poverty that looks like that, but for me it has to have that sort of extra social inequality dimension to it. And so I'm not really interested so much in rich people travelling too much or too far.“ [00:13:27] Lucas 2019b, Minute 00:12 - 00:14 (Eigene Transkription des Vortrags).

gesamte Gesellschaft untersucht werden. Die Auswirkungen von Mobilitätsbenachteiligung sollen nicht im Vorfeld auf Gruppen mit bestimmtem Einkommen, Geschlecht oder mit anderen sozialstatistischen Merkmalen reduziert werden. Darüber hinaus sollen einzelne soziale Gruppen nicht isoliert betrachtet werden – etwa die „normale“ Bevölkerung versus die „exkludierten“ Gruppen -, um so den Blick für übergreifende, gemeinsame Lösungsansätze zu erweitern.

Mein Betrachtungsraum für die empirische Erhebung ist im Wesentlichen auf Orte in Deutschland beschränkt – abgesehen von einem Exkurs im Schlusskapitel, bei dem ich Eindrücke von meiner Forschungsreise in Nordamerika vergleichend hinzuziehe. Ein wesentlicher Teil der Forschungsliteratur zu Mobilitätsbenachteiligung versteht sich als universal (Lucas 2012, S. 112), wenn auch die empirische Basis größtenteils auf den angelsächsischen, nordamerikanischen und australischen Raum begrenzt ist (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2015).

Für Deutschland wird ein Nachholbedarf auf diesem Forschungsfeld gesehen. Die Passfähigkeit der theoretischen Ansätze wird dabei aber nicht grundsätzlich infrage gestellt, vielmehr soll die empirische Basis um deutsche Erkenntnisse erweitert werden (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2015; Runge 2005; Daubitz 2016).

Die Automobilität lässt sich als ein wesentlicher Faktor für Einschränkungen der Mobilität in vielerlei Hinsicht erkennen. In ihr vereinen sich, wie dargestellt, soziale wie auch ökologische Probleme. Insofern die Automobilität im Zuge der klima- und umweltpolitischen Transformation absehbar zunehmend unter Druck geraten wird, interessieren mich in dieser Arbeit besonders die Zusammenhänge und Konflikte zwischen einerseits den Anforderungen an eine sozialverträgliche sowie ökologisch nachhaltige Mobilität und andererseits der Automobilität. Verschärfen sich die Mobilitätseinschränkungen also, wenn sich neue Anforderungen an die ökologische Nachhaltigkeit der Mobilität ergeben? Lassen sich übergreifende, sozialverträgliche und ökologische Anforderungen an Mobilität identifizieren und Kriterien für eine sozialverträgliche und zugleich ökologische Mobilität ableiten, die dem Programm der Verkehrswende zur Orientierung dienen können?

## Meine Forschungsfragen sind folgende:

- Wie entsteht Mobilitätsbenachteiligung und wer ist betroffen?
- Welche Konflikte entstehen zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität?
- Wie lassen sich soziale und ökologische Anforderungen an Mobilität vereinbaren?

Übergeordnete Ziele der Arbeit bestehen erstens in einer thematischen Erweiterung der Debatte zu Mobilitätsbenachteiligung über sozialökonomisch definierte Erklärungszusammenhänge hinaus und damit einhergehend um die Berücksichtigung von ökologischen Anforderungen. Zweitens möchte ich einen theoretischen und methodologischen Beitrag liefern, indem ich Mobilitätsbenachteiligung mit einer praxistheoretischen Denkrichtung untersuche. Ein drittes Ziel ist, mit einem offenen und induktiven Vorgehen empirische Erkenntnisse zu den Anforderungen an eine sozialverträgliche Mobilität und zu vermeidbaren Konflikten mit ökologischen Aspekten zu gewinnen.

### 3. Zum Aufbau der Arbeit

Vorab möchte ich auf die Schwierigkeit der Ergebnisdarstellung bei explorativen Arbeiten wie der vorliegenden hinweisen. Die einzelnen Schritte des Forschungsprozesses lassen sich weniger eindeutig sequenziell anordnen und voneinander abgrenzen. Przyborski und Wohlrab-Sahr (2014) befassen sich in ihrem Handbuch zur qualitativen Sozialforschung mit diesem Problem im besonderen Fall von Qualifizierungsarbeiten (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 407–408). Die übliche Struktur solcher Arbeiten entspreche eher der Darstellung quantitativer Studien, deren Ziel nicht die Generierung eigener Konzepte und Hypothesen, sondern die Überprüfung vorhandener Arbeiten sei.

Das als Vorbemerkung. Die Arbeit ist wie folgt aufgebaut:

Zunächst wird in einer ausführlichen Analyse der Stand der Literatur dargestellt, die anhand der in der Analyse identifizierten Forschungsperspektiven strukturiert ist und sich auf die adressierten Forschungslücken konzentriert (Kap. II). Anschließend werden die Methodologie und das Vorgehen erläutert (Kap. III). Teil davon

sind die „sensibilisierenden“ Konzepte, die im Rahmen der verfolgten theoriegenerierenden Vorgehensweise an die Stelle eines Theoriekapitels treten. Das heißt, in der Arbeit wird keine bestehende Theorie als Ansatz verwendet, sondern aus dem empirischen Material eine eigene entwickelt. Dennoch wird auf bestehenden Konzepten aufgebaut, die vor allem methodologische, ontologische und epistemologische Festlegungen umfassen und damit die Forschungsperspektive prägen. Darauf folgt die Darstellung der sich daraus ergebenden methodischen Herausforderungen sowie des Vorgehens. Die Ergebnisdarstellung folgt den drei Forschungsfragen. Abschließend werden in der Diskussion zum einen die Erkenntnisse aus meiner Untersuchung bestehenden Erkenntnissen und Ansätzen gegenübergestellt und entsprechend eingeordnet. Zum anderen werden Schlussfolgerungen für eine Mobilitätsbenachteiligung vermeidende und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik gezogen.

## B Bedingungen und Folgen eingeschränkter Mobilität: zum Stand der Forschung<sup>2</sup>

Mobilität und die Folgen einer eingeschränkten Mobilität haben in den Sozialwissenschaften an Aufmerksamkeit gewonnen und werden zunehmend als sozialpolitisch relevante Gegenstände untersucht (Lucas 2012, 2019a). Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität und die erfolgreiche Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Mobilität gehört zu den festen Posten im durchschnittlichen Haushaltsbudget, hier entfallen durchschnittlich 14 % aller Konsumausgaben auf den Verkehr. Das ist der drittgrößte Posten und fast genauso viel, wie ein Haushalt für Nahrungsmittel aufwendet (Statistisches Bundesamt 2019). Deutlich mehr gibt ein Haushalt nur für den Bereich Wohnen – wozu auch die Energieausgaben zählen – aus (ebd.).

Mit Blick auf die internationale Debatte wird für einen Großteil der Weltbevölkerung eine eingeschränkte Mobilität angenommen, aufgrund von schlechter Infrastruktur, Treibstoffmangel, großen Entfernungen, langen Reisezeiten und hohen Kosten (Woodcock et al. 2007). Insbesondere werden der fehlende Zugang zu motorisierten Verkehrsmitteln oder unzureichende Ressourcen für deren Betrieb als Grund für prekäre Mobilität gesehen: Arme Menschen müssen zu Fuß gehen oder sind auf Fahrrad, Rikscha, Handkarren oder Pferdekarren angewiesen (Sovacool et al. 2012). Vor diesem Hintergrund ist der Begriff der *fuel poverty* aus der englischsprachigen Debatte auch hier passend. Er lässt sich als *Treibstoffmangel* übersetzen und als *Untermotorisierung* weiterdenken. In der deutschen Debatte ist der Begriff der *Mobilitätsarmut* am gebräuchlichsten.

Auch in den Industrieländern werden Untermotorisierung und fehlender Zugang zu Verkehrsinfrastruktur als Problem identifiziert (Social Exclusion Unit 2003; Runge 2005; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2015). Ein niedriges Einkommen, gesundheitliche Einschränkungen, schlecht angebundene Wohnorte mit fehlenden Versorgungseinrichtungen sowie auch demografische

---

<sup>2</sup> Gemäß § 6Abs. 3 der Promotionsordnung der Universität Kassel wurde die Analyse zum Forschungsstand im Kapitel II in ähnlicher Weise in einem Beitrag zu einem Sammelband veröffentlicht (Stark 2017). Die Literaturanalyse in dieser Dissertation ist im Vergleich zur veröffentlichten Version im Buchkapitel umfassend überarbeitet und aktualisiert worden.

Entwicklungen sind wesentliche Gründe (Hesse und Scheiner 2010; Delbosc und Currie 2011b). Dass es zu den viel thematisierten Entwicklungen der Beschleunigung, der fortschreitenden Flexibilisierung und Globalisierung auch gegenläufige Tendenzen gibt, gerät leicht aus dem Blick. Während manche Bevölkerungsgruppen immer mobiler werden und sich als Extreme einerseits Fernpendelnde und Multilokale, das heißt Personen mit mehreren Wohnorten und Lebensmittelpunkten, ausbilden, ist es andererseits für einen Teil schon problematisch, Güter des täglichen Bedarfs oder eine medizinische Grundversorgung zu erhalten. Die Mobilitätsforscher Hesse und Scheiner (2010) fassen es so zusammen: „In einer zunehmend flexibilisierten, mobilen Gesellschaft werden Probleme der sozialen Integration zunehmend über den fehlenden Zugang zu räumlicher Mobilität vermittelt“ (Hesse und Scheiner 2010, S. 96).

Trotz der Relevanz und internationalen Prominenz des Themas ist die Forschung zu eingeschränkter oder ungleicher Mobilität in Deutschland noch unterrepräsentiert (Christanell 2010; Dangschat und Segert 2011; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2015). Überhaupt ist die räumliche Mobilität ein in der Soziologie lange vernachlässigtes Thema (Kesselring 2014). Aber die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung gewinnt an Bedeutung, insbesondere eine subjektbezogene bzw. akteurszentrierte Verkehrsforschung, die Verkehr und Unterschiede im Verkehrsverhalten als Folge von Handlungsentscheidungen untersucht und in Beziehung zu Milieus, Lebensstilen oder Lebenslagen setzt (Holz-Rau 2009; Scheiner 2009; Hesse und Scheiner 2010; Dangschat und Mayr o.J.). Ein weiteres Anwendungsfeld der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung befasst sich mit der Akzeptanz und/ oder sozialen Aspekten von Innovationen bei Technologien und Mobilitätskonzepten, die besonders auch im Zusammenhang der Nachhaltigkeitsforschung an Bedeutung gewonnen hat (z. B. Canzler 2012; Canzler und Knie 2016; Oekom Verlag und BUND 2014). Gerade im Rahmen der deutschen Energiewende gibt es eine Vielzahl an Projekten und Programmen in Kooperation mit den großen Autoherstellern zur Förderung von Elektromobilität, Antriebstechniken auf Basis erneuerbarer Energien sowie Carsharing-Konzepten (z. B. die „Schaufenster Elektromobilität“ der Bundesregierung). Politisches Ziel ist der Wandel von fossilen zu post-fossilen Antriebstechniken ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen. Unter der Überschrift „Mobilität der Zukunft – sauber und kostengünstig“ ist auf der Website der Bundesregierung zur Energiewende Folgendes zu lesen: „Einsteigen, losfahren, schnell, bequem und sicher ankommen: In Zukunft sollen alle die Vorteile und Annehmlichkeiten von Mobilität genießen. Langfristig muss

der Straßenverkehr unabhängig vom Öl werden“ (Die Bundesregierung). Es wird also vor allem auf technische Lösungen gesetzt, die die Nachteile der alten Technik kompensieren sollen. Im Hinblick auf die Elektromobilität bemerkt Dangschat (2011), dass diese zwar eine saubere, emissionsfreie Antriebstechnologie sei, die Probleme des Flächenverbrauchs oder der stetig wachsenden Verkehrsleistung hingegen würden damit nicht gelöst (Dangschat und Segert 2011). In einer modernisierungstheoretischen Perspektive wird auf die Ambivalenzen von Mobilität verwiesen. Mobilität wird als Treiber der modernen Gesellschaft betrachtet, in der „reflexiven Moderne“ rücken aber die existenzbedrohenden Nebenfolgen und Risiken der Mobilität für die moderne Gesellschaft in den Fokus, zum Beispiel die mit der Automobilität verbundenen Emissionen und ihre Klimafolgen (Canzler 2012; Kesselring 2001). Kritisch betrachtet wird die verengte Sicht auf mögliche Lösungsansätze für eine nachhaltige Mobilität. Kesselring (2001) kritisiert die ausbleibende Verkehrswende, die „Verkehrsprobleme und ihre sozialen, ökologischen, ökonomischen und politischen Folgeeffekte“ zu lösen vermöge und dass „moderne Verkehrssysteme (...) oft am Leitbild einer hochmobilen, globalen und zudem meist männlichen Klientel aus der mittleren bis oberen Mittelschicht entwickelt“ würden (Kesselring 2001, S. 12–13). Die Folge sei, dass die Bedürfnisse von „Behinderte[n], alte[n] Menschen, Kinder[n] und Eltern mit Kindern“ unberücksichtigt blieben (ebd.). Alternative Lösungswege, die Verkehrsvermeidung einschließen, werden laut Rammler (2001) von der Politik deshalb nicht forciert, da sie als „ökokratisch“ und als nicht mehrheitsfähig gelten (Rammler 2001, S. 230–231). Dagegen kann die Strategie des „technological fix“ – Problemlösungen durch Technologieentwicklung – aus politischer Sicht als vielversprechend betrachtet werden, insofern sie einen Ausweg für politische Entscheidungsträger\*innen aus einer „stalemate situation“ bietet (Mattioli 2013), Nachhaltigkeitspolitik also nicht mit anderen politischen Zielen wie denen der Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik in Konflikt gerät. Ein ethisches Problem wird vor diesem Hintergrund in den „Asymmetrien und Ungerechtigkeiten“ gesehen, die Autos und andere „Artefakte der Mobilität“ entstehen lassen (Bergmann und Sager 2008, S. 1–2), beziehungsweise allgemein in der Frage der Verteilung von Nutzen und Risiken in der Gesellschaft. Am Beispiel der Autonutzung lässt sich dies veranschaulichen: Weil die Mieten dort niedriger sind, wohnen sozial benachteiligte Haushalte häufig an viel befahrenen Straßen und sind so, insbesondere wenn sie selbst kein Auto haben, in doppelter Weise mit den negativen Folgen wie Feinstaub und Lärm konfrontiert (Schlüns 2008). Die Bemühungen zu einem umweltschonenden Verkehr

werden jedoch auch teilweise kritisiert, weil dabei die Bedürfnisse einer privilegierten Bevölkerungsgruppe, nicht aber soziale Gerechtigkeitsaspekte berücksichtigt würden. Mit diesem Konflikt befasst sich auch Sheller in den USA: Er verknüpft den Bau neuer Radwege und anderer „green modifications of the urban environment“ mit Rassismus und Gentrifizierung (Sheller 2015). Radwege („bike lanes“) würden teilweise bereits als „Weißen-Wege“ („white lanes“) bezeichnet, weil sie für Maßnahmen zur Aufwertung von Stadtteilen stünden, in deren Folge Personen mit höherem Einkommen (oft „weiße“ Personen) in diese Gebiete zögen und die bisherige dunkelhäutige Bevölkerung verdrängten. Neben diesem indirekten Konflikt sieht Sheller auch den direkten Konflikt zwischen unterschiedlichen Werten: Besonders für Afro-Amerikaner vor dem Hintergrund der Geschichte der Segregation und Mobilitätsungerechtigkeit repräsentiere das Auto eine Form der Freiheit („Especially for African Americans, given the histories of segregation and mobility injustice in which automobility represents a form of freedom“ (Sheller 2015, S. 84).

Im Folgenden stelle ich den Stand der Forschung zum Themenkomplex der Mobilitätsbenachteiligung entlang der von mir als zentral identifizierten Perspektiven vor. Ich beginne bei Mobilität als sozialer Frage, widme mich anschließend der Mobilitätsbenachteiligung als Frage sozialer Exklusion, als Frage von Entscheidungen und Bedürfnissen sowie als Frage verkehrsplanerischer Gestaltung und schließe mit Konflikten zwischen ökologischen und sozialen Anforderungen.

## 1. Mobilität als soziale Frage

In der Soziologie war die erste Assoziation mit dem Begriff der Mobilität lange die „soziale Mobilität“, also die Durchlässigkeit der Schicht- oder Klassengrenzen nach oben hin, die Möglichkeit der Einzelnen, die Klasse oder Schicht zu verlassen, in die sie hineingeboren wurden. In Abgrenzung dazu lässt sich die hier thematisierte Mobilität als „räumliche Mobilität“ bezeichnen. Das Thema findet zunehmend Aufmerksamkeit in den Sozialwissenschaften und in der Stadtforschung (Hesse und Scheiner 2010; Dangschat und Segert 2011), allerdings weniger in der deutschen als in der britischen und US-amerikanischen Forschung. Es wird von einem „mobility turn“ oder einem neuen Mobilitätsparadigma gesprochen (Urry 2004; Sheller und Urry 2006; Kesselring 2014). Für John Urry sind mobilities die relevanten Bestandteile des Sozialen, das heißt, er sieht sie als entscheidend für den Aufbau und Erhalt der Gesellschaft an. Er plädiert für eine „mobile sociology“,

die die Bewegungsströme untersucht, welche Menschen und Dinge, physisch und virtuell verbinden (Urry 2010). *Mobilities* sind es auch, die zur Entstehung und Reproduktion von sozialer Ungleichheit beitragen (Urry 2004; Sheller und Urry 2006). Sie prägen die soziale Stratifikation und lassen neue Quellen der Ungleichheit entstehen (z. B. Cass et al. 2005; Urry 2010). Manderscheid greift den von John Urry vorgebrachten Aspekt auf (Manderscheid 2009, S. 18–19). Auch sie betont, dass Verteilungsaspekte nicht genügen, um soziale Ungleichheit zu erklären: „What is at stake are the activities, values and goods to which mobilities allow access“ (Manderscheid 2009, S. 18–19). Dabei sind *mobilities* erforderlich, um Zugang zu diesen Ressourcen zu erhalten und die nötigen Kompetenzen ihrer Nutzung zu erwerben; zugleich sind bestimmte Ressourcen Voraussetzung für *mobilities* (ebd.). Ebenfalls in der Tradition des „mobilities paradigm“ verortet, weist auch Cresswell (2010) auf die politische Dimension von Mobilität hin. In seiner an Elizabeth Shoves *soziale-Praktiken-Ansatz* (Shove et al. 2012) angelehnten Perspektive besteht Mobilität aus drei miteinander verwobenen Elementen: aus der physischen Bewegung, aus der mit der Bewegung verknüpften Repräsentation oder Bedeutung und der körperlichen Praxis der Bewegung (Cresswell 2010, S. 19). Er grenzt sich damit von der klassischen Verkehrsforschung ab. Mobilität ist nicht allein eine Frage objektiver Messwerte zu Geschwindigkeit oder zurückgelegten Wegen. Vielmehr müssen die eingesetzten Praktiken und die verbundenen Repräsentationen hinzugenommen und die dadurch hervorgerufenen gesellschaftlichen Unterschiede bzw. „mobile hierarchies“ untersucht werden (Cresswell 2010, S. 22).

Ob Mobilität oder Verkehr, in der relevanten Forschungsliteratur wird keine einheitliche Begrifflichkeit verwendet. Im Unterschied zu Verkehr wird bei der Mobilität häufig die Möglichkeit, das Potenzielle in der Bewegung betont (Dangschat und Segert 2011, S. 57). Gemeint ist damit, dass es nicht nur darum geht, einen Weg tatsächlich zurückzulegen oder eine Aktivität auszuführen, sondern um die Freiheit und Fähigkeit, dies zu tun. Häufig werden Mobilität und Verkehr aber auch synonym gebraucht. In der deutschsprachigen Literatur dominiert der Begriff der Mobilität, während besonders in der englischsprachigen Literatur von *transport*, also Verkehr, und *travel* (was ich mit Unterwegssein übersetzen würde) verwendet werden. Einige Autor\*innen setzen die Begriffe zueinander ins Verhältnis und fügen eine weitere Dimension hinzu: Verkehr ist dann die realisierte Mobilität und *motility* die individuelle Fähigkeit zu Mobilität (Canzler 2012).

Der Motility-Begriff geht auf Kaufmann et al. (2004) zurück. Nach Kaufmann et al. besteht *motility* aus drei Dimensionen: dem Zugang zu verschiedenen Formen und Arten von Mobilität (*access*); der kognitiven und physischen Kompetenz (*competence*), diese zu verstehen und zu nutzen, sowie der Aneignung (*appropriation*) von bestimmten Mobilitätsformen, je nachdem, wie eine Person angesichts z. B. ihrer wahrgenommenen sozialen Rolle oder Identität oder auch ihres Habitus „bestimmte Optionen für sich wahrnimmt, als passend bewertet und auswählt“ (Kaufmann et al. 2004, S. 750; Manderscheid 2009, S. 19).

Ähnlich lautet auch die Definition von Nordbakke und Schwanen: Sie verstehen unter Mobilität sowohl die verkörperte Bewegung (*embodied movement*) durch den physischen Raum als auch die Beweglichkeit (*motility*), das heißt die Fähigkeit für die körperliche Bewegung. Diese Fähigkeit ist dabei von äußeren wie persönlichen Gegebenheiten abhängig, das heißt vom Zugang zu den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie von den kognitiven und praktischen Fähigkeiten, diese auch zu nutzen (Nordbakke und Schwanen 2013, S. 105).

Einigkeit besteht in der sozialwissenschaftlichen Forschung, dass unter Mobilität mehr verstanden wird als die rein physische Bewegung im Raum, mehr als nur „von A nach B zu kommen“. Mobilität beinhaltet eine Reihe von Aspekten: Sie wird als Ressource verhandelt, mit der sich soziale Teilhabe und Lebensqualität erreichen lassen, beziehungsweise deren Mangel sozialer Exklusion Vorschub leistet. Hervorzuheben ist hier der Bericht der britischen Social Exclusion Unit (2003), in dem frühzeitig und umfassend das Problem der verkehrsbedingten Exklusion in Großbritannien dargelegt wird. Dann bezeichnet Mobilität auch eine Art persönliche Kompetenz: Ob eine Person mobil ist, hängt nicht nur von der vorhandenen Infrastruktur ab – auch die Fähigkeit und Bereitschaft, bestimmte Verkehrsmittel zu nutzen, ist entscheidend. Zu wissen, wie das öffentliche Verkehrssystem funktioniert, kann zum Beispiel als mobilitätsfördernde Kompetenz betrachtet werden. Unsicherheit und Angst, den ÖPNV zu nutzen, stellt hingegen eine Mobilitätsbarriere dar (z. B. Nordbakke 2013, S. 172). Auch ein den finanziellen Bedingungen angemessenes Mobilitätsverhalten kann als Kompetenz verstanden werden: Die Mitglieder eines Haushalts mit nur einem Auto müssen nicht mobilitätsarm sein. Sie können Strategien entwickeln, um die nötige Mobilität für alle Mitglieder zu gewährleisten: Carsharing etwa in Kombination mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel (Delbosc und Currie 2012). In diese Richtung weist auch die Diskussion zum Einfluss von Präferenzen, Lebensphasen oder Milieuzugehörigkeit auf die Mobilität (Götz et al. 1997; Scheiner 2009; Dangschat und Segert

2011). Demnach beeinflussen mobilitätsrelevante Entscheidungen wie die Wohnortwahl, zum Beispiel ob zentrumsnah oder im ländlichen Raum, wie mobil jemand ist. Wenn auch betont wird, dass räumliche Gegebenheiten nicht als Determinanten für Verkehrsverhalten zu verstehen sind (Schwanen und Mokhtarian 2005; Scheiner 2006a), spielt die gebaute Umwelt eine entscheidende Rolle. Dazu gehören die Infrastrukturen, also das Vorhandensein von Versorgungseinrichtungen oder Haltestellen, sowie auch städte- und raumplanerische Faktoren. Suburbane oder ländliche Gebiete konfrontieren vor allem Menschen ohne Auto wegen ihrer in der Regel schlechteren Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit mobilitätshemmenden Bedingungen. Hesse und Scheiner (2010) äußern die Vermutung, dass die Vorstädte in Folge der „starken Pkw-Orientierung vieler suburbaner Räume und den in Zukunft drohenden steigenden Energiepreisen“ zu „Problemquartiere[n] eines neuen Typs“ werden könnten (Hesse und Scheiner 2010, S. 96–97). Nicht nur in peripheren Lagen, auch in der Stadt wird Autoabhängigkeit im Sinne einer sozialen wie räumlichen Pfadabhängigkeit als Problemfaktor diskutiert. Je größer der Anteil der Autonutzer\*innen und je autogerechter die Raumentwicklung, desto mehr wird das Auto geradezu zur Voraussetzung von Mobilität (Canzler 2012; Mattioli 2013).

Insgesamt wird Mobilität in der Verkehrsforschung überwiegend in Beziehung zum Begriff der Erreichbarkeit gesetzt: die Realisierbarkeit und die Realisierung von Aktivitäten, das Erreichen der relevanten Ziele sowie das Erreichen der dazu befähigenden Mobilitätsangebote. Die Erreichbarkeit ist dabei abhängig von vielen Bedingungen, von räumlichen, zeitlichen, ökonomischen, sozialen, körperlichen und kognitiven, und diese stehen in einer Wechselwirkung zueinander.

## 2. Mobilitätsbenachteiligung als Frage sozialer Exklusion

Mobilitätsarmut kann also als Problem von ungleich verteilten Erreichbarkeitsgelegenheiten verstanden werden. Erreichbarkeit, in der englischsprachigen Literatur als *accessibility* bezeichnet, bezieht sich einerseits darauf, ob und in welchem Umfang Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen vorhanden und verfügbar sind. Andererseits bildet der Begriff ab, ob Personen in der Lage sind, vor dem Hintergrund ihrer individuellen Fähigkeiten, Bedürfnisse und Beschränkungen ihre Ziele und Aktivitäten auch zu erreichen bzw. zu erledigen (z. B. Delbosc und Currie 2011a, S. 556; Blair et al. 2013, S. 192). Ausgangspunkt dieser ersten For-

schungsperspektive sind allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen, die mit sozialer Ungleichheit und sozialer Exklusion verbunden sind. Die Rede ist daher auch von *mobilitätsbezogener sozialer Exklusion (transport-related social exclusion)* (Lucas 2012) sowie häufig auch nur von „Mobilitätsbenachteiligung“ (*transport disadvantage*). Auch wenn Uneinigkeit im Hinblick auf Verwendung des Konzepts, Definition und Messung besteht (Lucas 2012), wird unter mobilitätsbezogener Exklusion im Wesentlichen die fehlende Teilhabemöglichkeit von Personen an den von der Mehrheit der Gesellschaft zugänglichen Errungenschaften und Aktivitäten verstanden (ebd.). Dabei wird vor allem die Gesellschaft in der Verantwortung gesehen und die mangelnde Teilhabe als Folge sozialer Prozesse verstanden, welche jenseits des Einflussbereichs der Betroffenen liegen (Burchardt et al. 1999; Blair et al. 2013). *Transport disadvantage* ist dagegen eher ein deskriptiver Begriff und wird meist in Bezug auf den Wohnort, mangelhaften Zugang zu Mobilitätsangeboten sowie in Bezug auf körperliche, soziale oder mentale Barrieren und Restriktionen bestimmt (Delbosc und Currie 2011b, S. 170). Mobilitätsbezogene soziale Exklusion und Mobilitätsbenachteiligung sind nicht als gleichbedeutend zu verstehen, aber sie werden in der Literatur häufig aufeinander bezogen und als in einem Wechselverhältnis stehend betrachtet (z. B. Church et al. 2000; Grieco und Hine 2008; Lucas 2012).

Die Verknüpfung von sozialer Exklusion und Mobilität ist für Lucas nicht zuletzt eine strategische Entscheidung, um politisch anschlussfähig zu sein (Lucas 2012, S. 106). Der Begriff der sozialen Exklusion ist bereits in der politischen Debatte verbreitet, um verschiedene soziale Schieflagen zu bezeichnen; Lucas datiert die Einführung für Großbritannien auf Ende der 1990er Jahre und die Regierungsphase von *New Labour* zurück (Lucas 2004b, S. 1). Die Forschung zur mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion geht wesentlich auf den Bericht der britischen Social Exclusion Unit (SEU) zurück (Social Exclusion Unit 2003). Hier wurde für Großbritannien der Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität und Erreichbarkeit beschrieben. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass die Situation bereits benachteiligter Haushalte durch die schlechte Erreichbarkeit ihrer Wohnorte verstärkt werde: Arbeit, Versorgungseinrichtungen und sonstige soziale oder kulturelle Infrastrukturen seien für Bewohner und Bewohnerinnen der meist benachteiligten Stadtteile schlecht erreichbar, zugleich gäbe es gerade in diesen schlecht angebundenen, peripheren Wohnlagen eine niedrige Autoverfügbarkeit (Lucas 2004b, S. 41).

Eine mit Großbritannien vergleichbare Datengrundlage zu der Situation in Deutschland gibt es bislang nicht. In Anlehnung an die britischen Studien kommt eine der wenigen Arbeiten zu Mobilitätsarmut in Deutschland zur folgenden Einschätzung:

*„Ziel der vorangegangenen Darstellungen war es, den Begriff der Mobilitätsarmut zu beleuchten und seine Relevanz in Bezug auf Deutschland zu hinterfragen. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass es deutliche Anzeichen dafür gibt, dass Teile der Bevölkerung in Deutschland von einer zwangsweise verminderten Mobilität betroffen sind. In der Folge sind sie in verschiedensten Bereichen des Lebens benachteiligt, was enorme Auswirkungen bis hin zum Risiko der sozialen Ausgrenzung bzw. der Verschärfung bereits existierender Ausgrenzungsprozesse haben kann. Damit scheint deutlich, dass eine Diskussion um den Zusammenhang von Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung auch in Deutschland geführt werden muss, um den sich bereits jetzt abzeichnenden Tendenzen hin zu einer Gesellschaft, die sich in Mobile und Immobile aufspaltet, entgegenzuwirken“ (Runge 2005).*

Mobilitätsarmut, wie es im Zitat heißt, wird also auch als Problem für den deutschen Kontext vermutet, insofern es auch hier Personengruppen gibt, die in den britischen Studien als mobilitätsarm untersucht wurden – unter anderem „Niedrigverdienende“, „Behinderte“ oder „ältere Menschen“ (Runge 2005, S. 14). Zu betonen ist, dass es sich um eine Vermutung handelt. Denn eine empirisch fundierte Begründung dieser Annahme fehlt bisher. In den wenigen Veröffentlichungen mit einer Bezugnahme zu dem Thema wird versäumt, sich von den Vorbildern besonders der britischen Forschung zu emanzipieren und kritisch auf die Übertragbarkeit der dort verwandten Konzepte auf die Situation in Deutschland zu blicken (z. B. Runge 2005; Daubitz 2016). Auch Lucas folgert in ihrem Review zu Arbeiten im Themenbereich Mobilitätsbenachteiligung (in dem Fall „transport-related exclusion“) allein aus der Existenz von Studien aus einigen anderen Ländern, dass es sich um ein „universal“ anwendbares Konzept handelt, auch wenn sie Unterschiede in der konkreten Ausprägung einräumt (Lucas 2012, S. 112). Zwei Fragen bleiben also offen: Inwieweit ist Mobilitätsarmut in Sozialstaaten wie Deutschland untersuchenswert? Ist eine Untersuchung mit den gleichen Konzepten, wie sie in Staaten mit gering ausgeprägten Sozial- und Umverteilungssystemen entwickelt wurden, sinnvoll?

Mobilität wird von den Autor\*innen dieser Forschungsperspektive als einer von mehreren Bereichen gesehen, auf die sich allgemeine soziale Ungleichheitsprozesse auswirken. So stellt Lucas Mobilitätsarmut in den Zusammenhang von „struktureller Arbeitslosigkeit, schlechter Bildung, Gesundheitsproblemen, hoher Kriminalität und schlechter sozialen Integration“. Zunehmend werde erkannt, dass Mobilität eine wichtige Rolle bei der Entstehung und Verstärkung dieser Probleme habe (Lucas 2004, S. 1). Trotz Massenmotorisierung hätten vor allem die einkommensschwachen und anderweitig benachteiligten Teile der Bevölkerung besonders häufig kein Auto oder keinen Führerschein. Die Folge sei die eingeschränkte Möglichkeit, den Alltag normal, also den gesellschaftlichen Standards entsprechend, zu führen (ebd.). Wo das eigene Auto fehlt, wird der öffentliche Verkehr zum entscheidenden Garanten für Mobilität. Seine Qualität und Erreichbarkeit sind nach der Autoverfügbarkeit die wesentlichen Bestimmungsfaktoren für Mobilität: „Eine Person ohne Zugang zu einem Auto oder in einer Wohngegend mit schlechtem öffentlichen Nahverkehr wird allgemein als jemand betrachtet, der Mobilitätsbenachteiligung erfährt“ (Delbosc und Currie 2011b, S. 171, eigene Übersetzung). In einer britischen Untersuchung zum Einfluss von schlechter öffentlicher Verkehrsinfrastruktur auf Mobilitätsarmut wird gezeigt, dass einkommensschwache Haushalte besonders von Veränderungen im öffentlichen Verkehrsnetz betroffen sind. Die Benachteiligung werde in zweierlei Hinsicht erfahren: Zum einen werde der Zugang zu Verbrauchsgütern, Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen eingeschränkt, zum anderen müssten Mehraufwand und Abstriche in anderen Bereichen in Kauf genommen werden, um die alltägliche Mobilität aufrechtzuerhalten (Blair et al. 2013).

Eine wegberaubende Studie zur Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten in London untersucht die Faktoren, die Bewohner\*innen benachteiligter Wohngebiete davon abhalten, bestimmte Unternehmungen zu realisieren (Church et al. 2000). Im Kontext von Mobilität und sozialer Exklusion werden verschiedene Dimensionen identifiziert, in denen sich Erreichbarkeitsbarrieren wiederfinden. Unterschieden wird zwischen körperlicher und geografischer Exklusion, der Exklusion von Versorgungseinrichtungen, der ökonomischen, zeitlichen und angstbasierten Exklusion sowie der Exklusion von öffentlichen Räumen. Den Kern macht aber die Erreichbarkeitsanalyse aus: Erreichbarkeit wird über ein Reisezeit-Modell gemessen und in Bezug zu einem lokalen Armutsindex gesetzt. Gemessen wird also, wie lange jemand aus einer armen Gegend zu Schlüsselzielen, Arbeits-, Versor-

gungs- und Freizeitgelegenheiten braucht. Insgesamt kommt Church zu dem Ergebnis, dass ein Drittel von Londons Bevölkerung von einer fehlenden „Verbindung“ betroffen und dadurch sozial exkludiert sei. Das heißt, ein Drittel hat einen schlechten Zugang zu öffentlichen Verkehrshaltepunkten und muss lange Reisezeiten auf sich nehmen. Aber allein die Verbesserung des Verkehrssystems sei nicht ausreichend, etwa wenn bestimmte Orte aufgrund von Angst nicht aufgesucht würden. Als Konsequenz wird vorgeschlagen, die Erreichbarkeit an beiden Ansatzpunkten zu verbessern, das heißt, neben der Verbesserung des Verkehrsnetzes auch die möglichen anderweitigen Barrieren mit Hilfe von Expert\*innen und Bewohner\*innen vor Ort zu adressieren (ebd.).

Als Effekt von eingeschränkter Mobilität werden entweder die soziale Exklusion bzw. eine Verschärfung bestehender Exklusion oder eine Verminderung der Lebensqualität (englisch *quality of life*) des Wohlbefindens (englisch *well-being*) gesehen und operationalisiert. Wie Nordbakke und Schwanen (2013) in ihrem Überblicksartikel herausstellen, gibt es eine Bandbreite an Verwendungen und Begriffen von *well-being*, er lässt sich aber in den Zusammenhang mit dem „guten Leben“ und Lebensqualität stellen (Nordbakke und Schwanen 2013, S. 106). Zur Unterscheidung der verschiedenen Konzepte identifizieren sie unter anderem die Dimensionen subjektiver versus objektiver und universalistischer versus kontextualistischer Ansatz (Nordbakke und Schwanen 2013, S. 106–108). Im Rahmen der Verwendung in dem in diesem Unterkapitel betrachteten Forschungsstrang (Mobilitätsbenachteiligung als Frage sozialer Exklusion) wird Wohlbefinden im Sinne eines objektiv messbaren und als universalistisches Konzepts verwendet, das also auf objektiv messbare Merkmale zurückgeführt werden kann und universal, ohne Betrachtung der einzelnen Umstände, gültig ist. Auch in der zweiten, folgenden Forschungsperspektive (siehe 3) spielt *well-being* eine Rolle, darauf wird im nächsten Unterpunkt eingegangen.

Die beiden Konzepte *well-being* und *soziale Exklusion* lassen sich aufeinander beziehen als zwei Perspektiven auf den gleichen Gegenstand: *Well-being* wird befördert, wenn Personen nicht exkludiert sind, und sollte daher das Ziel von Maßnahmen gegen soziale Exklusion darstellen (Delbosc und Currie 2011a, S. 555). Inwiefern diese Beziehung von sozialer Exklusion, Mobilitätsbenachteiligung (*transport disadvantage*) und Wohlbefinden konkret besteht und ob Maßnahmen zur Inklusion und Mobilitätssteigerung einen positiven Effekt auf das Wohlbefinden haben, untersuchten Delbosc und Currie (2011a). Sie kommen zu dem Schluss, dass

allein Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität insgesamt, durch neue Verkehrsangebote etwa, nicht ausreichen würden, um *transport disadvantage* erfolgreich zu adressieren. Vielmehr sehen sie in der Adressierung der Gründe für soziale Exklusion (z. B. Arbeitslosigkeit) einen wichtigen Ansatzpunkt für politische Interventionen zur Bekämpfung von Mobilitätsbenachteiligung (Delbosc und Currie 2011a, S. 561).

In methodischer Hinsicht basieren die Arbeiten in diesem Forschungsstrang auf deduktiven und quantitativen Arbeiten, anhand sozial- und geostatistischer Daten und Befragungsdaten. Damit soll erreicht werden, das allgemeine, landesweite „Ausmaß und [die] Ernsthaftigkeit des Problems“ begreifbar zu machen und in den Zusammenhang mit allgemeinen sozialpolitischen Problemen und mangelnden öffentlichen Leistungen zu stellen (Lucas 2004b, S. 42). Unterschiede in der Betroffenheit (z. B. innerhalb einer Einkommens- oder Altersgruppe) oder innerhalb der Bewohnerschaft eines Wohngebiets (z. B. in Folge verschiedener Umgangsweisen mit benachteiligten Ausgangsbedingungen) können so nicht erfasst werden.

Eine Gegenposition zur deduktiven Zuschreibung und Verbindung von sozialer Exklusion und Mobilitätsbenachteiligung beziehen Cass et al. (2005), die sich als Reaktion auf den SEU-Bericht zu dem Thema in einem Artikel geäußert haben. Sie kritisieren darin, dass Behörden nur ein diffuses, inkonsistentes Konzept von sozialer Exklusion hätten und dass sie von soziodemografischen Kategorien wie Arbeitslosigkeit, Alleinerziehende oder von bestimmten Wohngebieten un begründet auf soziale Exklusion schließen würden. Vielmehr sei es unklar, was Zugangsmöglichkeiten (*access*) und Teilhabe für verschiedene soziale Gruppe bedeuten oder welcher Bedarf daraus erwächst.

*Yet there is no reason to suppose that such populations necessarily suffer from a lack of access and hence social exclusion. It is not obvious what effective access and participation means for different social groups or what mobility 'demands' this brings in its wake. (Cass et al. 2005, S. 542)*

Insbesondere beziehen sie dies auf die Vorfestlegung, welche Gruppen sozial exkludiert und welche davon nicht betroffen sind. Cass et al. führen an, dass auch hochbezahlte Personen betroffen sein könnten: „It is, for instance, possible that highly paid commuters are socially excluded from their local neighbourhood precisely because of their high mobility“ (Cass et al. 2005, S. 542). Ihre Position war

aber für die breite britische Forschung zu Mobilitätsbenachteiligung wenig anschlussfähig (beurteilt nach den Referenzen in einschlägigen Artikeln).

### 3. Mobilitätsbenachteiligung als Frage von Entscheidungen und Bedürfnissen

In der Forschungsperspektive auf Mobilitätsbenachteiligung als Frage von Entscheidungen und Bedürfnissen habe ich jene Ansätze zusammengefasst, bei denen Mobilitätsbenachteiligung nicht zuerst als strukturelles Verteilungsproblem, sondern auch als Frage individueller Kompetenzen und Ressourcen verstanden wird. Dazu gehören subjekt-, akteurs- bzw. individuumsbezogene Ansätze der Mobilitätsforschung, Ansätze in Tradition des Capability-Ansatzes und zeitgeografische Ansätze.

In dieser Forschungsperspektive sind die Aktivitäten der Individuen und die geografischen Räume, in denen diese stattfinden, Gegenstand der Untersuchung. In Abgrenzung zu der ingenieurs- und technologie-zentrierten Verkehrsforschung geht es hier nicht nur um die Analyse von Wegstrecken und -zeiten oder Verkehrsmittelwahl, sondern um die Hintergründe und Aktivitätsmuster, die dem Verkehrsverhalten vorausgehen (McNally und Rindt 2007; Hesse und Scheiner 2010). Als betroffene Gruppen eingeschränkter Mobilität werden vor allem ältere Menschen, Einkommensschwache, Migrant\*innen oder Kinder und Jugendliche untersucht, aufgrund der Gemeinsamkeit eines geringeren Einkommens und einer geringeren Autoverfügbarkeit. Zudem oder vielmehr in diesem Zusammenhang wirken sich auch Geschlecht und körperliche Fitness aus: Frauen sind eher von Mobilitätsbenachteiligung betroffen als Männer, behinderte Personen eher als nichtbehinderte (Delbosc und Currie 2011b; Runge 2005; Hesse und Scheiner 2010; Scheiner und Holz-Rau 2012; Nordbakke 2013; Lucas 2019).

Mobilität wird als Ergebnis der Wechselwirkungen zwischen individuellen Entscheidungen und Umweltgegebenheiten verstanden, von sozialen wie räumlichen. Wie auch in der zuerst behandelten Perspektive stehen *well-being* und Mobilitätsbenachteiligung in einer Wechselbeziehung: Ziel von Maßnahmen zur Minderung von Mobilitätsbenachteiligung ist die Erhöhung des Wohlbefindens der Personen. Eine eingeschränkte Mobilität steht wiederum in Beziehung zu einem verminderten *well-being*. Damit ist nicht gemeint, dass Mobilität und Wohlbefinden in einem linearen Verhältnis stehen, dass also ein Mehr an Mobilität mit einem Mehr an

Wohlbefinden einhergeht. Vielmehr geht es um das Wechselspiel aus Mobilitätsbedürfnissen und Erreichbarkeit und dies vor dem Hintergrund räumlicher, individueller, sozialer Faktoren. Das Individuum gestaltet sein Leben, seine Aktivitäten – und dies entsprechend seiner Bedürfnisse, seiner Einstellungen und Präferenzen sowie der für ihn geltenden Barrieren und Einschränkungen.

Viele der Arbeiten in dieser Perspektive beziehen sich auf den Capabilities-Ansatz. Nach Sen betrachtet dieser Ansatz die Fähigkeiten bzw. Gelegenheiten (capabilities) einer Person, die ihm oder ihr wichtigen „Funktionen“ zu erfüllen, die von elementaren Grundfunktionen zum Beispiel genügend Nahrung zu haben, bis hin zu Realisierung persönlicher Ambitionen reichen können (Sen 2011, S. 233). Übertragen auf Mobilität rücken so die unterschiedlichen „Mobilitätschancen“ in den Mittelpunkt, die Personen im Rahmen ihrer individuellen Bedürfnisse und Fähigkeiten haben (Nordbakke 2013). Das Individuum wird in seiner Gestaltungsfähigkeit untersucht, inwieweit es mit nachteiligen Umständen umgehen kann. Die individuellen Ressourcen, der räumliche und zeitliche Kontext und die Umgangsstrategien spielen dabei eine Rolle, durch die sich auch körperliche oder kognitive Beeinträchtigungen überwinden lassen und sich die Mobilität entsprechend der „capabilities“ – also Fertigkeiten und Fähigkeiten – gestalten lässt (z. B. Nordbakke 2013). In ihrer Studie zu den „Mobilitätschancen“ von älteren Frauen zeigt Nordbakke, dass die untersuchten Seniorinnen den öffentlichen Verkehr und das Zufußgehen bevorzugten, auch wenn im Haushalt ein Auto vorhanden war, wobei sie auf die „capabilities“ Wissen und Kompetenz bezüglich der ÖPNV-Nutzung und der Abschätzung der Wegezeiten zurückgreifen konnten. Weit entfernte oder topografisch schwer erreichbare Haltestellen wirkten sich dagegen als Barrieren aus. Aber auch zeitliche und organisatorische Aspekte beeinflussten die Mobilitätschancen: Während die Frauen Aktivitäten am Abend wie der Kino- oder Theaterbesuch aus Sicherheitsbedenken häufig meiden würden, könnte die Terminierung solcher Veranstaltungen auf frühere Uhrzeiten oder ein organisierter Shuttle Abhilfe schaffen und die Mobilität erhöhen (ebd.).

In den Ansätzen dieser Perspektive wird angenommen, dass Personen darin kompetent sind, eine valide Auskunft zu sich selbst zu geben (zum Thema „lay views“ in der well-being-Literatur siehe Nordbakke und Schwanen 2013 (S. 115; 122). Dem gegenüber steht die Annahme, dass eine Selbstauskunft zum Beispiel zu Mobilitätsbenachteiligung gerade nicht valide ist, weil Personen in Folge von sozialer Exklusion an geringe Mobilität gewöhnt sind bzw. nicht die Erfahrungen oder das Wissen haben, wie es anders sein könnte (Delbosc und Currie 2011b). Während

eher besser gestellte Personengruppen ihre Mobilitätsprobleme sehr lautstark vertreten können, so Delbosc und Currie, haben einkommensschwache, sozial exkludierte Personengruppen zu geringen Erwartungen an ihre Mobilität (Delbosc und Currie 2011b, S. 170–171). Das heißt, die Annahme ist, dass die einen ihren eigentlichen Bedarf überschätzen und die anderen diesen unterschätzen.

Auch im Bericht der Social Exclusion Unit wird soziale Exklusion in Verbindung zu einer verminderten Erwartung an Mobilität gesetzt: Mobilitätsbenachteiligung weniger als Folge als vielmehr als Grund für die soziale Exklusion. Ein geringer Bewegungshorizont („travel horizon“) wird als wichtiger Grund für eine erschwerte Stellensuche gesehen, insofern diese Personengruppe insbesondere in Folge eines Mangels an Wissen und Vertrauen bezüglich verfügbarer Verkehrsmittel nicht bereit sind, auf Stellensuche in weiter entfernten Gebieten zu gehen (Social Exclusion Unit 2003, S. 31; 97). Es wird somit ein selbstverstärkender Kreislauf aus sozialer Exklusion und Mobilitätsbenachteiligung angenommen, der allerdings relativ simpel durch Informationshilfen in Verbindung mit Anreizen und Anregungen durch die Arbeitsagenturen, den eigenen Radius der Stellensuche zu erweitern, durchbrochen werden kann (z. B. Social Exclusion Unit 2003, S. 101).

Ein weiterer Strang innerhalb dieser Perspektive sind die Arbeiten in der Tradition des „Zeitgeografen“ Hägerstrand. Dabei wird Mobilität im Hinblick auf die zeitlichen und räumlichen Begrenzungen gesehen, in deren Rahmen jemand seinen oder ihren Alltag gestalten kann. In methodischer Sicht werden dabei vielfach Wegegebücher und Geodaten eingesetzt. Hägerstrand geht dabei von der Annahme aus, dass Individuen bestimmte Fixpunkte haben – einen festen Ort, zu dem sie immer wieder von Besorgungsgängen oder Ausflügen zurückkehren – und dass sich so spezifische Aktionsräume, so genannte „Prismen“ ergeben. Innerhalb dieser sind bestimmte Aktivitäten zeitlich und räumlich realisierbar und andere nicht (Ellegård und Svedin 2012). Verkehrsmittel haben einen entscheidenden Einfluss auf die Gestalt der Aktionsräume: Jemand, der den öffentlichen Verkehr nutzt, Rad fährt und zu Fuß geht, hat einen weniger dichten und weitreichenden Aktionsraum, beziehungsweise ein weniger voluminöses Prisma, als jemand mit einem Auto (Hägerstrand 1970). Hägerstrand, für den jedes Leben aus verschiedenen „Pfadern“ besteht, geht es dabei nicht nur um die Beschreibung, sondern auch um die Frage nach „lebenswerten“ Pfaden und die Realisierbarkeit der dazu wichtigen Bedürfnisse. Damit erinnert sein Konzept an den Capabilities-Ansatz (Sen 1999):

*When asked about the concept of livability, people would express very different opinions. Nevertheless, I do not think it would be an entirely impossible task to make up a widely acceptable list of items which are fundamental for survival, comfort, and satisfaction. The individual who says his life-path as an eighty year scheme, would need these items to be distributed along the time axis in characteristic ways. Thus, to consider the simplest items, it would be necessary or desirable, as the case may be, to have access: to air and a dwelling continuously, to food several times a day, to some daily and weekly recreation, to play and training during early years, to security of work and continuity of education at irregular intervals during a career, to assistance at an advanced age, and at all times random access to means of transportation, relevant information, and medical care. (Hägerstrand 1970, S. 19)*

Anhand der Spezifik der raumzeitlichen Aktivitätsmuster werden Erkenntnisse zu sozialen Phänomenen abgeleitet, zum Beispiel zu ethnischen oder geschlechtsspezifischen Unterschieden (Zhao und Chai 2013). Besonders Frauen gelten als von „fixity constraints“ betroffen: Sie müssen meistens noch neben einer (Teilzeit-)Berufstätigkeit Betreuungs- und Haushaltsaufgaben übernehmen und daher eine Reihe von fixen Aktivitäten zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten erledigen, zum Beispiel die Kinder von der Schule abholen und zum Sport bringen oder einkaufen (Kwan 1999). Auch Anpassungsstrategien zum Umgang mit *fixity constraints* im Haushalt lassen sich erfassen, etwa wenn diese in einer räumlichen oder zeitlichen Verlagerung von Aktivitäten oder dem Teilen der Haushaltspflichten bestehen (Kwan 1999). Ein Vorteil der zeitgeografischen Perspektive gegenüber anderen Ansätzen ist, dass nicht nur der (Wohn-)Standort betrachtet wird, sondern um die Orte erweitert wird, an denen sich das Individuum zu den verschiedenen Zeitpunkten im Laufe des Tages befindet (Schwanen und Wang 2014). Die Größe der Aktionsräume, also die täglich zurückgelegten Wege zur Erledigung alltäglicher Aktivitäten, allein sagt noch nichts über die Mobilität einer Person aus. Weitere Faktoren spielen eine Rolle: die (raumzeitliche) Erreichbarkeit von Zielen, die prinzipielle Verfügbarkeit von Transportmitteln und auch die konkreten Lebensumstände der Personen (Kamruzzaman und Hine 2012). Kurz gesagt, lässt sich von einem großen Aktionsraum nicht auf die Güte der Mobilitätsbedingungen einer Person schließen. Die Aktionsräume einer Person können etwa kleiner sein, die alle für sie nötigen und wichtigen Ziele im unmittelbaren Umfeld hat. Kritisiert werden daher Studien zur Mobilitätsbenachteiligung, die lediglich die

Aktionsräume abbilden, aber nicht nach den Hintergründen für Bewegungen fragen.

Insofern dem Individuum Gestaltungsraum zugestanden wird, bringen einige Arbeiten auch sein Mitwirken bei der Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung zur Sprache. Vor allem die Beziehungen von Wohnstandort und Verkehrsverhalten stehen im Mittelpunkt. „Residential self-selection“ oder Wohnstandortwahl ist hier zentrales Schlagwort, ebenso wie Präferenzen und Einstellungen, Lebensstile und die Milieuzugehörigkeit, die als Einflussgrößen auf das Verkehrsverhalten untersucht werden (Scheiner 2009, 2010). Dabei sehen im Unterschied zu zeitgeografischen Ansätzen einige Autor\*innen sogar einen Bedeutungsverlust objektiver Determinanten – also Verkehrssysteme, allgemeine Transportkosten oder das physische Umfeld – zugunsten subjektiver Determinanten: Einstellungen, Lebensstile und Wohnpräferenzen (Holz-Rau et al. 2010). Dieser *life-oriented approach* betont, dass bei der Untersuchung von Verkehrsverhalten alle Entscheidungen hinsichtlich der Lebensführung einbezogen werden müssen. Mobilitätsverhalten und Wohnortpräferenzen stehen demnach im Zusammenhang mit weiteren zentralen Lebensbereichen wie der Gesundheit, der Familie oder der Arbeit (Zhang 2014).

Uneinigkeit besteht, ob zeitliche und räumliche Aspekte oder subjektive Faktoren den größeren Einfluss haben und in welcher Wirkungsrichtung sie verbunden sind (Zhao und Chai 2013). Ob etwa die Fahrleistung oder die Wahl des Verkehrsmittels davon abhängig ist, dass ein Haushalt in peripherer Lage wohnt, oder ob nicht eher Einstellungen und Präferenzen dazu führen, dass jemand zentral wohnt oder nicht (Schwanen und Mokhtarian 2005, S. 127). In Bezug auf die Beziehung von Umzugsbewegungen und Verkehrsverhalten kommt Scheiner (2006b) in seinem Review zum Ergebnis, dass Aktionsräume, zurückgelegte Wege und Verkehrsmittelwahl sich nach einem Wohnortswechsel verändern, gleichzeitig seien aber auch Gewohnheiten bezüglich der Verkehrsmittelnutzung, der Ort und die Entfernung von Räumen der Alltagsaktivitäten Gründe für die Wohnortveränderung (Scheiner 2006). Eine andere Studie stellt die Bedeutung der Passfähigkeit von Einstellungen und Präferenzen mit den räumlichen Merkmalen der Umgebung für das Verkehrsverhalten heraus (Schwanen und Mokhtarian 2005). Ergebnis ist, dass Personen ihren Wohnort entsprechend ihren Einstellungen und Präferenzen bezüglich der Raumnutzung und Verkehrsmittelwahl wählen. Das heißt, Personen,

die gerne zu Fuß gehen oder den öffentlichen Verkehr nutzen, wählen einen Wohnort in dicht besiedelten Gegenden, weil hier diese Fortbewegungsmöglichkeiten bestehen. Es kommt jedoch auch vor, dass Präferenzen und Wohnort nicht zusammenpassen, was sich auf die Fahrleistung und die Verkehrsmittelwahl auswirken würde (ebd.). Die Passfähigkeit der eigenen Lebensumstände mit der Verkehrsmittelpräferenz kommt auch in einer Studie zu untermotorisierten Haushalten (*low-car ownership*) zum Ausdruck. Untermotorisiert (beziehungsweise *car deficient*) heißt, dass es in einem Haushalt mehr fahrtaugliche Personen als Autos gibt (Scheiner und Holz-Rau 2012). In der Studie werden zwei Gruppen unterschieden, die freiwillig und die unfreiwillig Untermotorisierten. Das Ergebnis ist, dass sich bei ähnlichen sozialstrukturellen Merkmalen – wie Arbeitslosigkeit oder geringes Einkommen – Erreichbarkeitsprobleme und ein eingeschränktes Wohlbefinden nur bei der zweiten Gruppe zeigen. Die Gruppe, die freiwillig auf ein zusätzliches Auto verzichtet, unterscheidet sich in ihrem Mobilitätsverhalten und im Wohnstandort.

Im Fokus der Forschungsperspektive stehen Erreichbarkeitsprobleme und die Zusammenhänge mit den Präferenzen und Einstellungen oder den Mobilitätschancen. Methodisch umfasst die Perspektive qualitative wie auch quantitative Studien. Gemeinsam ist das Interesse an den individuellen Unterschieden und Einflussmöglichkeiten in Bezug auf eine den Präferenzen bzw. Bedürfnissen gemäße Mobilität. Weniger betrachtet werden Wechselwirkungen der individuellen Mobilität mit politischen oder gesellschaftlichen Entwicklungen.

#### 4. Mobilitätsbenachteiligung als Frage verkehrs-planerischer Gestaltung und Autoabhängigkeit

Bisher wurde auf verschiedene Aspekte eingegangen, die die Folgen und Entstehungsgründe der Mobilitätsbenachteiligung betreffen: soziale Exklusion als Ergebnis der ungleichen sozialen und räumlichen Verteilung von Mobilitätschancen, das Vorhandensein unterschiedlicher Bedürfnisse, die Rolle räumlicher und infrastruktureller Gegebenheiten. Mobilitätsbenachteiligung kann zudem als ein Problem politischer Gestaltung und einer politischen Prioritätensetzung betrachtet werden, welche mit den verkehrsplanerischen Entwicklungen einhergeht, bei der bestimmte Anforderungen oder Mobilitätsformen bevorzugt, andere vernachlässigt werden. Als in vielen Arbeiten vernachlässigtes Thema soll der Fokus hier ange-

sichts der Fragestellung meiner Arbeit auf die Vereinbarung von Sozialverträglichkeit und ökologischer Nachhaltigkeit sowie das Phänomen der *Autoabhängigkeit* gelegt werden.

In dieser dritten Forschungsperspektive auf Mobilitätsbenachteiligung geht es um die Frage, wie Mobilitätsbenachteiligung adressiert und in der Folge behoben werden kann. Implizit oder explizit wird in der Literatur dabei die Forderung nach einer veränderten Priorisierung von Mobilitätszielen erhoben, wobei es um Anpassungen der Verkehrs- und Städteplanung, sowie auch der eingesetzten, geförderten Technologien geht. Wie lässt sich also ein Verkehrssystem gestalten und wie Mobilität ermöglichen, sodass unterschiedliche Anforderungen und Zugangsmöglichkeiten, aber auch Nebenfolgen und mögliche Konflikte zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit berücksichtigt werden?

In diesem Zusammenhang werden insbesondere *Autoabhängigkeit* und die schlechte Erreichbarkeit der Verkehrsangebote für vulnerable, das heißt für bestimmte soziale Gruppen problematisiert, die aufgrund ihrer Merkmale besonders von den Auswirkungen betroffen sind bzw. besonders schlecht damit umgehen können. Mobilitätsbenachteiligung ließe sich in diesem Zusammenhang als Folge einer autozentrierten Stadt- und Raumentwicklung gesehen, die zu *Autoabhängigkeit* beiträgt. Von *Abhängigkeit* lässt sich vor dem Hintergrund einer schwierigen Umkehrbarkeit der Entwicklungen wie der Suburbanisierung, autogerechter Stadtplanung, gebauter Straßennetze und zurückgebauter oder nicht gebauter alternativer Infrastrukturen sprechen. Die Abhängigkeit besteht aber auch in gesellschaftlichen Dynamiken, in denen das Auto zum sozial integrierenden wie auch exkludierenden Mittel wird. In Folge einer fortschreitenden Autoverbreitung und der infrastrukturellen Einbettung der Automobilität trägt die Autoabhängigkeit zu der sozialen Exklusion derer bei, die kein Auto nutzen. Andererseits wird mit fortschreitender Autoabhängigkeit die Zahl dieser Nicht-Nutzer immer weiter reduziert, da immer mehr Menschen keine Alternativen zum eigenen Auto sehen. Die Beziehung von Autoabhängigkeit und sozialer Teilhabe ist also recht ambivalent (Mattioli 2013, S. 50). Weitere Folgen der Automobilität zeigen sich auch in Form von höheren Wegdistanzen und gesellschaftlich Erwartungen, welche Wege im Alltag zurückgelegt werden können. Dies führt wiederum zu Mobilitätswängen, das heißt zu Wegen und Distanzen, die, weil sie möglich sind, auch zurückgelegt werden müssen (Bauhardt op. 1995).

Wie bereits herausgestellt wurde, werden Autolosigkeit oder ein eingeschränkter Zugang zur Autonutzung als die wichtigsten Faktoren für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung betrachtet (Delbosc und Currie 2011b). Ethnische Minderheiten, Frauen, Ältere, Jugendliche und Behinderte gelten zusammen mit Einkommensschwachen als vulnerable Gruppen (Runge 2005; Dangschat und Segert 2011). Dies insbesondere, weil sie mit geringerer Wahrscheinlichkeit ein Auto nutzen. Andersherum zeigt sich die Gruppe von Männern mit hohem Einkommen, hoher Bildung und einem Auto als besonders mobile Gruppe (Hesse und Scheiner 2010).

## 5. Konflikte zwischen ökologischen und sozialen Anforderungen an Mobilität

Im Mainstream der Forschung zu Mobilitätsbenachteiligung sind die Zielkonflikte zwischen sozialer Inklusion und ökologischen Anforderungen bisher meist nur am Rande erwähnt. Als Kernproblem zeigt sich der mögliche Widerspruch zwischen sozialpolitischen Zielen, wie z. B. soziale Teilhabe, und umweltpolitischen Zielen, wie der Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Sind etwa Umweltzonen und höhere Steuern für ältere Autos sozialgerecht, wenn so die Mobilität der Einkommensschwachen, die sich keinen Neuwagen leisten können, eingeschränkt wird oder das Haushaltsbudget aufgrund höherer Mobilitätskosten weiter unter Druck gerät (Schlüns 2008)? Dieser Punkt findet sich auch bei Lucas, die sich über mögliche umweltpolitische Interventionen sorgt. Denn einkommensschwache Haushalte würden in der Regel ein älteres, weniger umweltfreundlicheres Auto besitzen und so zusätzlich belastet:

*Another problem is that, although poorer car-owning households tend to use their cars less, they are more likely to own older and thus less energy-efficient and more polluting vehicles. On the other hand, unless there are significant improvements to the public transport network and road safety in deprived areas, many people will need to own and drive cars in order to secure social inclusion. **This represents a fundamental dilemma for future transport policy in the UK, namely, how to control traffic growth, without denying people on low incomes the right to own and drive cars.** New cars cost much more money and are usually out of the price range of most low-income households. (Lucas 2004a, S. 149–150, eigene Hervorhebung).*

Das im Zitat beschriebene „Dilemma“ besteht für Lucas insofern, dass Autobesitz und –nutzung zwar ein Umweltproblem darstellt, aber notwendig ist, um „soziale Teilhabe“ zu gewährleisten. So sieht sie als Zukunftsaufgabe für die Verkehrspolitik, dass zwar der Autoverkehr zumindest nicht weiter zunimmt, aber weiterhin alle, insbesondere auch die Einkommensschwachen, ein Auto nutzen können sollen – auch wenn diese Gruppe am ehesten besonders umweltschädliche Autos nutzen, die eher „älter“, „weniger energie-effizient“ sind und „die Luft mehr verschmutzen“.

Ein anderer Ansatz wäre, die Autoabhängigkeit und eine autofördernde Verkehrspolitik zu beenden, um ihre nachteiligen Auswirkungen auf sowohl die soziale wie auch die ökologische Dimension zu unterbinden. So ließen sich sozial gerechte Mobilität und ökologische Nachhaltigkeit durchaus verbinden.

Mit diesem Punkt haben sich in der jüngeren Vergangenheit einige Autor\*innen im Rahmen der Beschäftigung mit (Mobilitäts-)Gerechtigkeit befasst. In den letzten Jahren und insbesondere auch im Laufe der Entstehung dieser Dissertation lässt sich eine zunehmende Beschäftigung mit sowohl sozialen als auch ökologischen Fragen im Bereich der Mobilität beobachten. Mattioli etwa regt dazu an, soziale und ökologische Folgen der Motorisierung gemeinsam zu untersuchen, um die Spannungen oder Zielkonflikte zu überwinden, damit dies der umweltpolitischen Entscheidungsfindung nicht im Wege steht (Mattioli 2014, S. 395–396). Sein an anderer Stelle vorgebrachter Vorschlag, dieses „fundamentale Dilemma“ (Lucas 2004a, S. 149–150, eigene Hervorhebung) aufzulösen, ist der Verweis auf die Generationengerechtigkeit: Neben der intra-generationalen Gerechtigkeit (also jene betreffend, die jetzt leben) müsse Politik auch die *inter-generationale* Gerechtigkeit berücksichtigen und Verantwortung auch für die nachkommenden Generationen übernehmen (Mattioli 2013). Auf Gerechtigkeits- oder Verteilungsfragen geht auch Gössling anhand der fehlgeleiteten Priorisierung in der Verkehrspolitik von Autoverkehr gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln ein, die in Städten nachweisbar sei. Fehlgeleitet, insofern die Zeit von Autofahrenden unbegründet als wertvoller angesehen werde, infolge der Staus aber ohnehin nur geringe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht würden und sich Investitionen z. B. in Radverkehrsinfrastruktur mehr für die öffentliche Hand auszahlen würden (Gössling 2015, S. 5).

Auch Mullen und Marsden (2016) fordern eine gemeinsame Betrachtung sozial- und umweltpolitischer Problemlagen, damit politische Lösungen die „Gewinner

und Verlierer“ der jeweils anderen Richtung in den Blick nehmen können (Mullen und Marsden 2016, S. 470). Sie verorten damit das Problem in der konkreten Politikgestaltung, nicht in einem grundsätzlichen Zielkonflikt. Sie bemerken, dass den Entscheidungsträger\*innen ein breites Spektrum an klimaschützenden und feinstaubsenkenden Maßnahmen zur Verfügung steht, aber die Wahl überwiegend auf technikorientierte und isolierte Lösungsansätze fällt, die keine Umweltgerechtigkeitsprobleme adressieren (Mullen und Marsden 2016, S. 111).

Sheller (2011) sieht eine demokratische Notwendigkeit, sich der Herausforderung eines Mobilitätswandels zu stellen, der gleichzeitig sozial gerecht und umweltfreundlich ist (Sheller 2011, S. 290). Dies gelingt aber, so Sheller, nicht durch lokal begrenzte neue Mobilitätsangebote. Das habe die bisherige Praxis gezeigt. Für Sheller und andere Autor\*innen des „mobilities paradigm“ (Sheller und Urry 2006; Urry 2004) muss vielmehr das „System Automobilität“ adressiert und abgelöst werden (Sheller 2011, S. 291).

In eine ähnliche Richtung geht auch die Debatte, inwieweit Entscheidungen zur Ausrichtung des Verkehrssystems und zur Privilegierung bestimmter Technologien gerecht sind. Problematisiert werden die Investitionen in einzelne Projekte für eine neue Hightech-Mobilität, die aber nur für bestimmte Nutzer\*innengruppen verfügbar oder nutzbar ist, oder in den Ausbau vorhandener Infrastrukturen und in Lowtech-Lösungen. Ein Beispiel aus den USA betrifft die Kontroverse, ob in einen teuren modernen Zug investiert werden sollte, der die Pendler\*innen aus der wohlhabenden Vorstadt befördert, oder in den Ausbau des Innenstadt-Busverkehrs, der diejenigen befördert, die keine Verkehrsalternativen haben (Soja 2010). Vergleichbar ist auch die Förderung der Elektromobilität im Rahmen der Energiewendepolitik in Deutschland. Sie wird vor dem Hintergrund kritisiert, dass diese keinen Wandel bezüglich hoher Verkehrsleistung und hohem Verkehrsaufkommen bringen wird und als zentrale verkehrspolitische Zielrichtung zu wenig die sozialen Aspekte betrachtet (Dangschat und Segert 2011).

Dazu passt auch die Forderung nach einer „Mobilitätspolitik“ anstatt einer Verkehrspolitik: Mobilität müsse im Sinne der Beweglichkeit und nicht nur im Sinne der räumlichen Bewegung betrachtet werden (Kesselring 2001). Auch Lucas argumentiert in diese Richtung: Bisherige, ingenieursgetriebene Verkehrsplanung habe nicht berücksichtigt, wie insbesondere Personen ohne Auto die für sie wichtigen Orte und Ziele erreichen können, um ihren Alltag zu führen (Lucas 2004b).

Daran schließt sich die Forderung an, sich bei der Verkehrsplanung an den Menschen und ihren unterschiedlichen Bedürfnissen zu orientieren und weniger an Statistiken zum realisierten Verkehrsverhalten, da damit die sozialen Folgen und Implikationen von Verkehrsmaßnahmen vernachlässigt würden (Hine und Mitchell 2001). Als gemeinsamen Nenner sehen viele Autor\*innen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung seiner Erreichbarkeit und Attraktivität. Die Autoren Hine und Mitchell sehen im öffentlichen Verkehr ein integriertes Verkehrssystem, in dem „alle“ teilhaben können: die, die kein Auto nutzen, körperlich Beeinträchtigte, verschiedene Altersgruppen wie Senioren und Kinder. Allerdings sei die Voraussetzung, dass der öffentliche Verkehr entsprechend der Erkenntnisse zu Mobilitätsbedürfnissen angepasst werde (Hine und Mitchell 2001).

Den dieser Forschungsperspektive zugeordneten Arbeiten ist gemeinsam, dass sie soziale Entwicklungen in Auseinandersetzung mit ökologischen Anforderungen, mögliche Zielkonflikte sowie die Gestaltungsmöglichkeiten politischer Interventionen, um Zielkonflikte zu vermeiden, in den Blick nehmen. Sie stehen in der Tradition konstruktivistischer Ansätze, bei welchen die Wechselwirkungen zwischen Materiellem, Technologien, Individuen und Gesellschaft untersucht werden und die Reduzierbarkeit von Mobilitäts-„Entscheidungen“ auf das Individuum zurückgewiesen und stattdessen der „gemachte“ Charakter von Mobilität hervorgehoben wird.

Allerdings tun sie dies überwiegend theoretisch oder unter Bezugnahme auf einzelne empirische Anekdoten. Eine empirische Untersuchung unter anderem dazu, wie soziale Ungleichheit im Zuge der fließenden *mobilities* entsteht, mahnt etwa Manderscheid an (Manderscheid 2009, S. 20).

Soziale Gerechtigkeit und ökologische Nachhaltigkeit sollen zusammen gedacht werden, das lässt sich als Essenz der Arbeiten in diesem Unterkapitel festhalten. Allerdings ist durchaus strittig, was unter ökologisch nachhaltiger Mobilität zu verstehen ist.

Am Beispiel der Elektromobilität lässt sich dies zeigen. So ist es kontrovers, inwieweit Elektroautos ökologisch nachhaltiger sind als Autos mit Verbrennungsmotoren, wenn die Vielzahl an Faktoren, die in die so genannte Ökobilanz einfließt, betrachtet wird. Dazu gehören die Stromerzeugung, der Herstellungsprozess insbesondere der nötigen Batterien und die Frage, wie die Fahrzeuge entsorgt werden (siehe zwei aktuelle Studien der Agora Verkehrswende, in die der Stand

der Forschung zu dem Thema eingeflossen ist: (Agora Verkehrswende 2019b, 2019a)). Das bedeutet, dass nicht nur das Endprodukt oder der Verbrauch zu berücksichtigen sind, sondern der gesamte Lebenszyklus des Produktes. Elektroautos sind bisher zudem noch immer ein Nischenprodukt und wenig verbreitet (sie machten 2019 0,2 % der zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland aus (Kraftfahrt-Bundesamt (kba) 2019). Die Anschaffungskosten liegen deutlich höher als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.<sup>3</sup> Zwar wird eine Kaufprämie angeboten, aktuell in Höhe von 6.000 EUR, aber selbst damit liegt der Kaufpreis noch höher. Damit verschärft sich der Konflikt zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität nur noch mehr.

Es lassen sich allerdings verschiedene Faustformeln für die Bewertung ökologisch nachhaltiger Mobilität heranziehen. So werden öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr (auch als „Umweltverbund“ bezeichnet) als ökologisch nachhaltiger im Unterschied zum motorisierten Individualverkehr bzw. der Automobilität erachtet (Gössling 2015, S. 3).<sup>4</sup>

Etabliert in der Verkehrsforschung zur Bestimmung bzw. Gestaltung ökologisch nachhaltiger Mobilität ist ferner der „3-V-Ansatz“-Ansatz aus den Dimensionen *Verkehrsvermeidung*, *-verlagerung* sowie *-verbesserung* (auch bekannt als Avoid-Shift-Improve (A-S-I)-Approach, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH). Die *Vermeidung* und die *Verlagerung* sind eng verknüpft und vereinfacht lässt sich sagen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) zugunsten des Umweltverbunds verringert werden soll. In einer Greenpeace-Publikation zum Klimaschutz, welche sich unter anderem mit dem Bereich Verkehr befasst und einen „Plan“ dafür entwickelt, wird es auf den Punkt gebracht: Erst der nicht vermeidbare oder verlagerbare restliche motorisierte Verkehr soll schließlich *verbessert* werden, z. B. in Form von effizienteren oder CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieben (Greenpeace e.V. 2015, S. 107).

---

<sup>3</sup> Am Beispiel des Kleinwagens VW „up!“: In der Verbrenner-Variante kostet er rund 13.000 EUR, in der Elektroversion („e-up!“) kostet er rund 22.000 EUR (Listenpreise), Volkswagen.de 2020, 2020.

<sup>4</sup> Vgl. z. B. Gössling 2015: „As outlined in previous sections, a general distinction can be made between more sustainable (walking/biking/public transport) and less sustainable (motorcycle, car) forms of transport, which make uneven contributions to social, environmental and economic outcomes of transport systems.“ Gössling 2015, S. 3.

## 6. Fazit zum Stand der Literatur und adressierten Forschungslücken

Ich fasse im Folgenden die Kernaussagen der vier Forschungsperspektiven zusammen und leite den weiteren Forschungsbedarf ab, den ich im Rahmen dieser Arbeit adressieren möchte.

Zunächst besteht breite Einigkeit darin, dass die Gestaltung von Mobilität nicht nur den Verkehr im engen Sinne berücksichtigen sollte. Für manche Autor\*innen stellt sich die *soziale Frage* in Zeiten der Globalisierung von Waren-, Menschen- und Informationsströmen gar vor allem als Frage der Mobilität. Wer nicht mobil ist, wird und bleibt ausgeschlossen und hat eine geringere Lebenszufriedenheit. Mobilitätsentscheidungen beeinflussen sämtliche Bereiche der Alltagsgestaltung und Lebensführung und werden wiederum davon beeinflusst. Die Analyse zur Forschungsliteratur gliederte diese entlang von mehreren als relevant identifizierten Forschungsperspektiven, wonach Mobilitätsbenachteiligung eine Frage erstens von sozialer Exklusion, zweitens von Entscheidungen und Bedürfnissen der Individuen bzw. Akteure, sowie drittens von verkehrsplanerischer Gestaltung und Autoabhängigkeit ist. Zudem wurde die Beschäftigung mit Konflikten zwischen ökologischen und sozialen Anforderungen in der Literatur betrachtet.

In der ersten Perspektive wurde Mobilitätsbenachteiligung als Frage sozialer Exklusion betrachtet. Die Bedeutung von Mobilität ergibt sich hierbei vor allem in ihrer Funktion als Ressource, um an dieser Gesellschaft teilhaben zu können. Mobilitätsbenachteiligung kann die bereits bestehende soziale Exklusion verschärfen, als auch als mobilitätsbezogene Exklusion eine spezifische Qualität zum Begriff der sozialen Exklusion hinzufügen. Im Mittelpunkt stehen die hinsichtlich klassischer sozialer Kategorien benachteiligten Personen und Haushalte, allen voran die Einkommensschwachen. Mobilitätsbenachteiligung bezieht sich damit auf eine existenzielle Problematik, bei der es also weniger um Freiheit und Flexibilität als um die Grundversorgung geht. Mobilität wird als ein Bereich von vielen verstanden, in dem sich soziale Ungleichheit niederschlägt. Mobilitätsbenachteiligung wird zu einem strukturellen Problem. Mobilität wird dabei mit *Erreichbarkeit* verbunden, während Mobilitätsbedürfnisse oder individuelle Strategien nicht weiter differenziert werden. Es liegt in erster Linie in der Verantwortung der Behörden und Politik, die Ungleichverteilung zu adressieren und die Erreichbarkeit für sozial Be-

nachteiligte zu erhöhen. Welche Form von und welches Ausmaß an Mobilität benötigt und angestrebt wird, von wem und für welche Zwecke, diese Fragen schließen sich an, bleiben aber weitgehend unbeantwortet.

Hier hilft die zweite Perspektive auf Mobilitätsbenachteiligung als Frage von Entscheidungen und Bedürfnissen weiter. Insgesamt bietet die Perspektive viele Ansätze und Werkzeuge, um die Unterschiede in den Mobilitätschancen von Personen zu erfassen und zu beschreiben. Im Unterschied zur ersten Perspektive wird die Handlungsfähigkeit der Personen betont, unter ungünstigen infrastrukturellen Gegebenheiten oder körperlichen Beeinträchtigungen dennoch mobil zu sein. Damit werden auch viele Ansatzpunkte für Verbesserungsmaßnahmen von beziehungsweise für die bedürfnisgerechte Gestaltung von Mobilitätsangeboten erkennbar. Allerdings besteht auch die Gefahr, die Rolle des entscheidungs- und anpassungsfähigen Individuums zu stark zu machen, die „Schuld“ für Mobilitätsbenachteiligung also bei den Betroffenen sehen – weil sie den falschen Wohnort gewählt haben oder nicht bereit sind, den Bus zu nehmen –, während die Rolle politischer Steuerung bei der Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen unterbewertet wird. In methodischer Hinsicht fehlt es zudem an Studien, die über eine Fallstudie hinausgehen und mit einem induktiven Forschungsdesign gängige Kategorien hinterfragen und neu entwickeln. In den empirischen Studien zeigt sich eine Einengung auf die Anwendung bestehender Konzepte wie des *Capability*-Ansatzes und/oder *well-being* und auf bestimmte „betroffene“ soziale Gruppen wie ältere Menschen, Einkommensschwache oder Migrant\*innen.

Mobilitätsbenachteiligung wurde drittens als Frage verkehrsplanerischer Gestaltung und Autoabhängigkeit betrachtet. Bereits in den anderen Forschungsperspektiven konnte herausgearbeitet werden, dass Zugang zu, Verfügbarkeit und Finanzierbarkeit von einem Auto eine zentrale Rolle für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung spielen. Als vulnerable Gruppen zeigen sich entsprechend jene, die mit geringerer Wahrscheinlichkeit ein Auto nutzen und betreiben können. Als Erkenntnis konnte abgeleitet werden, dass eine politisch-administrativ unterstützte Autoabhängigkeit und eine fehlende „Mobilitätspolitik“ zentrale Faktoren für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung darstellen.

Das führt zur vierten Forschungsperspektive auf das Konfliktpotenzial zwischen ökologischen und sozialen Anforderungen. Probleme ergeben sich als mögliche Zielkonflikte, insbesondere vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Anforderungen an eine „Mobilität der Zukunft“. Forderungen nach nachhaltigen

oder zumindest emissionsärmeren Verkehrsmitteln stehen dabei im Konflikt mit Zielen der Sozialverträglichkeit, insofern diese mit höheren Kosten verbunden sein können. Ein integriertes Verkehrssystem, wie es Hine und Mitchell fordern, scheint vor diesem Hintergrund eine Lösung zu sein, allerdings bleibt die Frage der Realisierbarkeit eines Angebots, das flächendeckend ist und sich an allen Bedürfnissen orientiert. Zusammenfassend werden in dieser Perspektive die Konflikte zwischen Kollektiv und Individuum betont sowie zwischen einer am Automobilverkehr ausgerichteten Verkehrspolitik, die wenig nachhaltig ist, und einer Verkehrspolitik, die nicht auf die Bedürfnisse der unteren oder von bestimmten Gesellschaftsgruppen eingeht. Die Analysen und Schlussfolgerungen sind relevant und interessant, aber bleiben theoretisch und allgemein.

Im Hinblick auf die Vereinbarkeit zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität ist zu erkennen, dass sich zwar Konflikte und Widersprüche zeigen lassen, insbesondere im Zusammenhang der Gewährleistung von sozialer Teilhabe in einer Autoabhängigkeit fördernden Umwelt. Gleichwohl lassen sich eine sozial gerechte Mobilität und ökologische Nachhaltigkeit durchaus zusammendenken. Sie sollten auch zusammengedacht werden, wie die präsentierten Arbeiten nahelegen, damit politische Lösungen nicht einseitig Verlierer auf der jeweils anderen Seite (soziale Gerechtigkeit oder ökologische Nachhaltigkeit) produzieren, weder in der Gegenwart noch in Bezug auf künftige Generationen. Als Stoßrichtung lässt sich dabei ableiten, dass das „System Automobilität“ bzw. Autoabhängigkeit nicht weiter gestützt werden sollte, sondern die nachteiligen Auswirkungen mit einer gemeinsamen Lösung adressiert werden sollten.

Vor diesem Hintergrund leite ich als Desiderat ab, mobilitätsbezogene Probleme nicht einseitig auf soziale Exklusion und eine Verteilungsfrage zu reduzieren, insbesondere auch nicht auf ein Problem einiger weniger, sozialstatistisch bestimmter Gruppen. Damit einhergeht auch die Erweiterung der Mobilitätsbenachteiligungsforschung um ökologische Anforderungen, die zu veränderten Herausforderungen auch unter sozialen Gesichtspunkten führen können. Widersprüche und Konflikte zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen müssen vielmehr untersucht werden, um Lösungsansätze für beide Probleme zu entwickeln. Des Weiteren sehe ich ein Desiderat in einer offenen und umfassenden Untersuchung von Mobilitätsbenachteiligung, bei der Aspekte der Betroffenheit und Entstehung behandelt werden. Schließlich sehe ich ein Desiderat in einer empirisch fundierten

Analyse der komplexen Beziehungen zwischen Mobilität und sozialen und ökologischen Fragestellungen, die über die Theorie hinausgeht. Diese Desiderate möchte ich im Rahmen der Arbeit adressieren (siehe dazu auch A2 Motivation und Forschungsfragen).

## 7. Fazit zur Verwendung der Begriffe Mobilität, Mobilitätsbenachteiligung und ökologisch nachhaltiger Mobilität

In der Arbeit sollen die Bedingungen für eine sozial verträgliche und zugleich ökologisch nachhaltige Mobilität untersucht werden. Anhand der in der Literaturanalyse behandelten Konzepte ziehe ich im Folgenden Rückschlüsse auf die Begriffe, die in dieser Arbeit verwendet werden.

In Anlehnung an die im Literaturkapitel dargelegten Konzepte verstehe ich *Mobilität* im weitesten Sinn als ein komplexes Phänomen, das nicht nur die physische Bewegung im Raum umfasst, sondern auch die Voraussetzungen und Gelegenheiten zur Bewegung.

*Mobilitätsbenachteiligung* verstehe ich als eine besondere Ausprägung von Mobilität (und zwar als benachteiligte Mobilität) und lehne mich begrifflich an *transport disadvantage* an. *Disadvantage* kann neben Benachteiligung auch mit Nachteil übersetzt werden, aber mit *Benachteiligung* soll der *gemachte* Charakter verdeutlicht werden.

Wie die *soziale Verträglichkeit* im Bereich der Mobilität konkret beschaffen ist, soll in dieser Arbeit geklärt werden. Soziale Verträglichkeit wird dabei auf die Vermeidung oder Nicht-Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung bezogen.

*Mobilitätsbenachteiligung* soll zunächst sehr offen definiert werden, nur so weit, wie es zur Anwendung im Feld nötig ist. In der Auseinandersetzung mit den empirischen Daten soll der Begriff weiterentwickelt werden. Im Rahmen der gewählten Methodologie werden keine universalen Bemessungsgrundlagen verwendet, sondern ein kontextabhängiger und relationaler Ansatz zugrunde gelegt. Als eine Annäherung für die empirische Erhebung diene eine „Start-Heuristik“ aus möglichen Untersuchungspfaden, die ich aus der Literatur abgeleitet habe (siehe [C4.1.2](#)).

Was unter *ökologisch nachhaltiger Mobilität* im Einzelnen zu verstehen ist, wird zwar durchaus kontrovers diskutiert. Im Rahmen der Arbeit werden diese Kontroversen aber weniger berücksichtigt. Zur Bestimmung des Begriffs folge ich der relationalen Definition von Gössling und beziehe mich zudem auf das A-S-I-Konzept (bzw. die 3 Vs): Ökologisch nachhaltige Mobilität bedeutet damit in dieser Arbeit, dass sie in Abhängigkeit der privaten Autonutzung mehr oder weniger gegeben ist; das heißt, sie ist eher gegeben, wenn sie ohne die Nutzung und Anschaffung eines Autos auskommt.



## C Methodologie und Vorgehen

### I. Qualitatives Forschungsdesign mit Ziel der Theorieentwicklung

In dieser Arbeit kommt ein qualitatives Forschungsdesign zum Einsatz, das auf die Entwicklung einer gegenstandsbierten Theorie, einer „Grounded Theory“ (GT) ausgerichtet ist und zu den rekonstruktiven<sup>5</sup> Ansätzen zählt. Damit gehen einige Charakteristiken einher, die in diesem Kapitel dargestellt werden. Das Vorgehen unterscheidet sich von anderen – auch qualitativen – Vorgehen dadurch, dass nicht deduktiv vorgegangen wird, also nicht die Hypothesen bestehender Theorien überprüft werden, sondern Kategorien bzw. Hypothesen induktiv aus den empirischen Daten gewonnen werden (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 27–28). In dieser Untersuchung stand die Entwicklung eigener theoretischer Konzepte im Vordergrund, bei dem aus den Daten induktiv Kategorien entwickelt wurden. Die Methodologie und das Forschungsdesign greifen die praxistheoretische Denkrichtung auf, die im vorhergehenden Kapitel vorgestellt wurde. In praxistheoretischen Ansätzen sind Methodologie, Theorie und Empirie eng verknüpft (Schäfer 2016a, S. 14). Das heißt insbesondere, dass ein rein deduktives Vorgehen kaum mit einem praxistheoretischen Ansatz vereinbar ist.

In der praxistheoretischen Literatur mit Mobilitätsbezug lassen sich wenige konkrete Hinweise zu methodischen Arbeitsweisen finden, die sich auf die Analyse und Gewinnung von theoretischen Erkenntnissen beziehen. Die empirischen Studien in dieser Richtung befassen sich auch vielfach mit der Beschreibung teilweise sehr spezifischer Praktiken bzw. mit Einzelfällen, sodass es in diesen Arbeiten auch wenig Bedarf an Analysemethoden gibt, die auf Erkenntnisgewinne zu übergreifenden Zusammenhängen zielen.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Zum Begriff der rekonstruktiven Sozialforschung: „Sozialwissenschaftliche Konstruktionen basieren auf alltäglichen Konstruktionen: Es handelt sich um Interpretationen bzw. Konstruktionen zweiten Grades. Das Verhältnis qualitativer Methoden zu ihrem Gegenstand ist deshalb ein rekonstruktives.“ Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 13.

<sup>6</sup> Zum Beispiel der Sammelband „Mobile Methods“, in dem Methoden vorgestellt werden, die in praxistheoretischer Denkrichtung Mobilität untersuchen bzw. sich selbst durch einen mobilen Einsatz auszeichnen, darunter Wegetagebücher oder „Walking interviews“. Es fällt bei allen Beiträgen auf, dass meist sehr wenige bis einzelne Fälle untersucht werden und zudem die Datenerhebungsmethoden im Fokus der Erläuterung stehen, nicht aber die Methoden zur Analyse (Büscher et al.

Für die Untersuchung von Mobilitätsbenachteiligung habe ich den Bedarf solcher Analysemethoden gesehen, gleichzeitig aber auch die Vorteile eines praxistheoretischen Ansatzes. Ich habe mich vor diesem Hintergrund methodologisch besonders an die Akteur-Netzwerk-Theorie angelehnt, sie aber um die methodischen Techniken der Grounded-Theory-Methodologie ergänzt. Im Folgenden werden der Ansatz, das Vorgehen und die Hintergründe für die Entwicklung des Forschungsdesigns erläutert.

## 2. „Sensibilisierende“ Konzepte

Ziel dieser Arbeit ist die Entwicklung einer gegenstandsorientierten Theorie. Dazu habe ich mich an den Forschungsprinzipien der Grounded-Theory-Methodologie (GTM) orientiert (Glaser und Strauss 2006; 2008) (siehe dazu auch unter C Methodologie und Vorgehen). Dies hatte Auswirkungen auf das Forschungsdesign und den Forschungsprozess. Dazu gehört, dass ich möglichst wenige theoretische Vorüberlegungen habe einfließen lassen und dass ich entsprechend auch kein bestehendes theoretisches Konzept auf die Daten angewandt habe. Stattdessen habe ich auf „sensibilisierende Konzepte“ zurückgegriffen. Im Literaturkapitel habe ich bereits Bezug zu einigen inhaltlichen Konzepten genommen, die für die Arbeit Bedeutung haben. Im Folgenden widme ich mich den methodologischen sowie epistemologischen und ontologischen Konzepten, die meine Forschungsperspektive prägen. Die methodologischen Implikationen werden im folgenden Methodenkapitel vertieft.

### 2.1. Akteur-Netzwerk-Theorie und Praxistheorie

Die Forschungsperspektive unterscheidet sich je nachdem, wie die Beschaffenheit und das Wesen von Phänomenen sowie der Weg zu ihrer Erkenntnis betrachtet werden. Zur Erläuterung meiner Forschungsperspektive nehme ich im Folgenden auf die Anknüpfungspunkte der Akteur-Netzwerk-Theorie (ANT) nach Latour und die Praxistheorie Bezug. Dabei wird auch die ANT dieser Theorierichtung zugeordnet (Schäfer 2016, Schatzki 2001a), obgleich sie nicht von „Praktiken“ spricht (siehe z. B. Schatzki 2016, S. 35, der seinen Ansatz damit von Latours

---

2011). Ein anderes Beispiel ist der Sammelband „Praxistheorie“ (Schäfer 2016b), in dem die Anwendung konkreter Methoden nicht reflektiert und diskutiert wird. Es finden sich lediglich Hinweise auf methodologische Zusammenhänge (Schäfer 2016a).

abgrenzt). Im Rahmen dieser Arbeit sollen weniger die Unterschiede als vielmehr die einende grundsätzliche Perspektive hervorgehoben werden.

Die Unterschiede spielen für die Anwendung in dieser Untersuchung keine entscheidende Rolle, auf einen wesentlichen Unterschied möchte ich beispielhaft Bezug nehmen: die „Symmetrie-Annahme“. Sie bezieht sich auf das Verständnis der Handlungsfähigkeit von „nichtmenschlichen“ Entitäten, also etwa Dingen, die in der ANT postuliert wird. Schatzki, ein Praxistheroretiker, unterscheidet u. a. anhand der Symmetrie-Annahme die „humanistische“ von der „posthumanistischen“ praxistheoretischen Richtung, wobei er die ANT der letzteren zurechnet (Schatzki 2001, S. 20). In der ANT wird ein symmetrischer Akteursbegriff von menschlichen und nichtmenschlichen Akteuren zugrunde gelegt. Das heißt, es gibt keine grundsätzliche Unterscheidung zwischen dem, was Menschen bewirken und dem, was Dinge bewirken. Zur Handlung wird etwas, das einen sichtbaren Effekt erzielt, oder anders herum, etwas, das keine sichtbaren Effekte hinterlässt, ist keine Handlung (Latour 2005).

Im Folgenden werden die ANT und Praxistheorie im Allgemeinen zusammen behandelt. Unterschiede werden nur herausgestellt, wenn es nötig ist.

Praxistheoretische Ansätze bilden eine dritte Art von soziologischen Theorien neben makro- (und meso-)soziologischen Theorien – die Strukturen, Systeme oder Institutionen zum Ausgangspunkt nehmen, sowie mikrosoziologischen Theorien – die das handelnde einzelne Individuum ins Zentrum stellen (Schatzki 2001, S. 12).

Im Kern geht es in der Forschungsrichtung um die Anerkennung von Praktiken als Untersuchungseinheit zur Beschreibung und Erklärung sozialer Phänomene. Praktiken bilden eine Sphäre zwischen Handlung und Struktur. In den Praktiken sind Handlung und Struktur verschränkt, insofern Individuen unter Rückgriff auf die zunächst unabhängig von ihnen existierenden Praktiken zurückgreifen, sie ausführen, sie aber mit der Ausführung selbst weiterentwickeln (Giddens 1984; Schäfer 2016a). Es gibt verschiedene Richtungen und Einflüsse. Gemeinsam ist Praxistheorien, die ANT eingeschlossen, dass sie Kontextualität und Relationalität des Handelns, Zeitlichkeit und Prozesshaftigkeit sowie Körperlichkeit und Materialität als zentrale Eckpfeiler des Sozialen betrachten (Schäfer 2016a). Was heißt das?

Phänomene werden als mehr oder weniger stabile, temporäre Ergebnisse vieler zusammenwirkender Akteure betrachtet. Die Untersuchung eines Phänomens

wird daher als Rekonstruktion der Beziehungen zwischen den Akteuren vorgenommen. Die Besonderheit des Einzelfalls wird dadurch hervorgehoben und damit die Kontextualität, Relationalität und Zeitlichkeit von Phänomenen. Damit verbunden ist die Betonung des prozesshaften Charakters aller sozialen Phänomene. Die Bildung, Veränderung und Entwicklung von Phänomen ist von Interesse. Die Annahme, dass Phänomene statisch und in sich abgeschlossen sind, wird zurückgewiesen. Konsequenterweise werden gängige soziologische Kategorien wie Gesellschaft, Geschlecht oder Klasse hinterfragt und selbst zum Untersuchungsgegenstand. Das zu untersuchende Phänomen bzw. das Soziale existiert nicht einfach, sondern es wird hergestellt. Individuen und Strukturen bzw. Mikro- und Makroebene – die beiden vorherrschenden und oft konkurrierenden Bezugsebenen in der Soziologie – konstituieren sich gegenseitig und sie tun dies fortlaufend.

Hinzu kommt die Rolle des Materiellen, also von Dingen, Räumen, Infrastrukturen und ähnlichem, das im Unterschied zu anderen soziologischen Richtungen prominent berücksichtigt und dem ein eigenständiges Wirken zugeschrieben wird. Dinge sind *Mittler* zwischen verschiedenen Orten und Zeiten und tragen zur Stabilisierung der *Assoziationen*, wie die Akteursnetzwerke auch genannt werden, bei. Ein ganz ähnlicher Gedanke findet sich auch im Soziale-Praktiken-Ansatz nach Shove. Nach Shove lassen sich alle Praktiken auf ihre drei Elemente zurückführen, *materials*, *competences* und *meanings* (Shove et al. 2012, S. 23–24).

Im Unterschied zur ANT werden die Bestandteile der Assoziationen damit kategorisiert und es soll so das eigentliche „doing“, das heißt das *Machen* beim Netzbilden in den Fokus genommen werden. Das Materielle ist wesentlicher Bestandteil sozialer Praktiken, insbesondere weil diese deren zeitliche und räumliche Ausdehnung ermöglichen.

Ebenso werden gängige Dichotomien hinterfragt, besonders die aus Makro- und Mikroebene (Latour 2005, S. 169 ff), aber auch die zwischen Ding und Mensch oder Werten und Fakten (Latour 2010, S. 146). Dabei wird nicht angenommen, es gebe keine Differenzen, diese werden aber nicht a priori gesetzt. Am Beispiel der Mikro-/Makro-Unterscheidung wird die Differenz als eine Frage der Anzahl der Beziehungen und deren Stabilität gefasst, also als eine graduelle, keine ontologische Unterscheidung (Latour 2005, S. 169 ff.). Die Rede ist von einer „abgeflachten Topologie“ (Latour 2007, S. 299; 300) oder einer „flachen Ontologie“ (Schatzki 2016, im Titel). Mit der „Flachheit“ wird erreicht, dass keine vermeintlich übermächtigen, empirisch nicht nachvollziehbaren Phänomene zur Erklärung herangezogen werden (z. B. Latour 2005, S. 52–53), sondern diese selbst zum

Untersuchungsgegenstand werden und in nachvollziehbare Wirkungsketten zerlegt werden können (Latour 2007, z. B. S. 299 ff). Bei Latour werden diese Wirkungsketten als Akteursnetzwerke oder Assoziationen gefasst. Auch andere Autor\*innen nutzen ähnliche Begriffe, die der Relationalität und „Flachheit“ gerecht werden soll. Darauf komme ich im nächsten Unterkapitel zurück.

Ändern sich einzelne Akteure im Netzwerk oder kommen neue hinzu, führt dies mehr oder weniger zu Veränderungen der anderen Akteure, je nachdem, wie stark und eng die Beziehungen zueinander sind. Das Streben nach Stabilisierung wird (zumindest implizit) unterstellt, insofern die Akteure aktiv werden müssen, um fortlaufend die Beziehungen aufrechterhalten. Eine wesentliche Grundannahme der ANT ist entsprechend, dass nicht der Wandel überraschend ist, sondern die Stabilität (Latour 2005, S. 35).

Im Verlauf der Arbeit wird sich hauptsächlich auf die ANT bezogen. Die Unterschiede zwischen der ANT und anderen Praxistheorien sollen nicht Gegenstand der Arbeit sein. Quellen für eine solche Auseinandersetzung sind z. B. Schäfer 2016a; Schatzki 2002, 2016.

## 2.2. Wirkungszusammenhänge rekonstruieren: Konstellationen

In der praxistheoretischen Denkrichtung werden verschiedene Begriffe verwendet, um dem relationalen und „gemachten“ Charakter von Phänomen Ausdruck zu verleihen. Die Begriffe haben also gemein, dass sie die Beziehungen zwischen heterogenen – also materiellen, nichtmenschlichen und menschlichen – Akteuren hervorheben und dabei den Gegensatz von Handlung und Struktur sowie lineare Begründungszusammenhänge vermeiden.

Es gibt eine Reihe verschiedener Begriffe, die teilweise synonym verwendet werden, teilweise werden bestimmte Begriffe verwendet, um konzeptionelle Unterschiede hervorzuheben.

Verbreitet ist der Begriff und die Metapher des *Netzwerks*, etwa in der Akteur-Netzwerk-Theorie (Latour 2007; Law und Singleton 2005). Neben und ergänzend zu Netzwerk sind auch die Begriffe *Assemblage* oder *Assoziation* verbreitet, Verwendung finden zudem auch die Begriffe der *Konfiguration* (Schatzki 2001, S. 12; Shove et al. 2012, S. 10–11) und der *Konstellation* (Schatzki 2001, S. 12; Shove et al. 2012, z. B. S. 136; Cresswell 2010).

An dem Netzwerkbegriff (wie auch an der ganzen Bezeichnung „Akteur-Netzwerk-Theorie“<sup>7</sup>) haben sich auch die ANT-Begründer Latour und Law selbst abgearbeitet (Latour 1999; Law 1999) und z. B. mit *Assoziationen* einen weiteren Begriff in die Terminologie der ANT eingeführt. Für Latour und auch für Law besteht das Problem mit dem Netzwerk-Begriff darin, dass er mittlerweile durch seine Verbreitung nicht zuletzt durch das *World Wide Web* anders besetzt wurde. Zu Zeiten der Theoriebenennung habe der Begriff für „Transformationen“ und „Übersetzungen“ gestanden, mittlerweile bedeute er: „transport without deformation, an instantaneous, unmediated access to every piece of information. That is exactly the opposite of what we meant.“ (Latour 1999, S. 15). Es seien andere Begriffe vorgeschlagen worden, z. B. „fluid“ von Mol und Law (1994, zitiert nach Latour 1999, S. 20) oder „trails“ von Cussins (1992, zitiert nach Latour 1999, S. 20). Jeder dieser Begriffe ist nach Latour geeignet, die ursprüngliche Idee des Netzwerksbegriffs zu fassen, dass den Bewegungen zu folgen ist (Latour 1999). Dabei wird die ANT nicht als Theorie betrachtet, die also vorgibt, was ist, sondern wie es zu untersuchen ist (Latour 1999, S. 21). Die methodische Herangehensweise steht im Vordergrund, das Sammeln und Dokumentieren von Bewegungen: Die ANT „is simply a way for the social scientists to access sites, a method and not a theory, a way to travel from one spot to the next, from one field site to the next [...]“ (Latour 1999, S. 20–21).

Ein der ANT sowie insgesamt den praxistheoretischen Ansätzen sehr ähnlicher Ansatz in Bezug auf methodologische, ontologische und epistemologische Sichtweisen ist die *Assemblage-Theorie*. Die Ähnlichkeit wird etwa in den Ausführungen zu Nutzen und Verwendung des *Assemblage-Begriffs* in der Geographie von McFarlane (2009, 2011) und Anderson und McFarlane (2011) erkennbar, gleichwohl sie teilweise um Abgrenzung bemüht sind (McFarlane und Anderson 2011, S. 162; McFarlane 2009, S. 566).<sup>8</sup> Als Merkmale des *Assemblage-Ansatzes* werden

---

<sup>7</sup> Latour: „I will start by saying that there are four things that do not work with actor-network theory; the word actor, the word network, the word theory and the hyphen! Four nails in the coffin.“ Latour 1999, S. 15.

<sup>8</sup> Die Abgrenzung zum Netzwerk-Begriff erfolgt etwa an dieser Stelle: „Second, if ‚network‘ is the lens generally used to conceptualise the spatialities of social movements, assemblage potentially offers a different emphasis. In particular, unlike network, assemblage does more than emphasise a set of connections between sites in that it draws attention to history, labour, materiality and performance.“ McFarlane 2009, S. 566

etwa Materialität und die Heterogenität der eine *Assemblage* konstituierenden Elemente oder die „Arbeit, soziomaterielle Praktiken zu versammeln und neuzusammeln“ (McFarlane und Anderson 2011, S. 125, eigene Übersetzung) hervorgehoben.

Der *Assemblage-Ansatz* lässt sich auf Deleuze und Guattari (Deleuze und Guattari 2007; 1987) zurückführen, auf die sich als Vordenker des *Assemblage-Ansatzes* (Landa 2006, S. 3; Anderson und McFarlane 2011, S. 125) wie auch des Netzwerk-Begriffs bezogen wird (Latour 1999, S. 15, im Zusammenhang ihres Begriffs des „Rhizoms“). Im Vordergrund steht auch hier eine bestimmte Perspektive auf das Wesen von (sozialen) Phänomenen, diese unter anderem als Ergebnis von Prozessen des Versammelns und Verbindens von heterogenen Elementen zu verstehen (Landa 2006, S. 3).

Zusammenfassend soll festgehalten werden, dass der Begriff weniger entscheidend als seine ontologische und epistemologische Unterfütterung ist, also die Brille, mit der auf das Wesen von sozialen Phänomenen und auf mögliche Erkenntnistechiken geblickt wird. Ob Assoziation, Konstellation, Konfiguration, *Assemblage* oder Netzwerk, unabhängig vom konkreten Begriff ist den Ansätzen gemein, dass sie die Komplexität, das Gemachte und Kontingente, die Historizität und die Abhängigkeit der betrachteten Phänomene von den konstituierenden Elementen zu fassen suchen.

Die möglichen konzeptionellen Nuancen verschiedener Begriffe sind für den Rahmen dieser Arbeit nicht entscheidend. Relevant ist die einende Perspektive, mit der sich die Wirkungszusammenhänge miteinander in Beziehung stehender Elemente und die Entstehung von sozialen Phänomenen als Ergebnis dieser Zusammenhänge untersuchen lässt.

Für die Wahl eines Begriffs ist in dieser Arbeit ausschlaggebend, dass die Begriffe *Assemblage*, *Assoziation* oder *Netzwerk* bereits prominent besetzt bzw. mit bestimmten konzeptionellen Akzentuierungen verknüpft sind, sodass der weniger eindeutig besetzte Begriff der *Konstellation* Verwendung finden soll.

### 2.3. Fazit zum vorläufigen Begriff der Mobilitätsbenachteiligung

Ich werde den Begriff der *Mobilitätskonstellation* nutzen, um an die bestehende relationale Terminologie anzuknüpfen, ohne damit zu sehr in eine bestimmte konzeptionelle Richtung einzuschlagen. Im Unterschied zu Netzwerk oder Assemblage ist Konstellation wenig bestimmt und daher geeignet für eine unverbrauchte Verwendung. Konstellationen werden in dieser Arbeit eingesetzt, um den Verflechtungs- und Prozesscharakter von Mobilität und Mobilitätsbenachteiligung zu erfassen. Aber auch als analytisches Instrument für die Auswertung, das eine „flache Ontologie“ zugrunde legt und nicht im Vorhinein und grundsätzlich zwischen Struktur und Individuum oder Materiellem und Menschlichem unterscheidet. Es sollen vielmehr verschiedenartige Faktoren rekonstruiert werden, die zur Entstehung und Stabilisierung von Mobilitätsbenachteiligung beitragen. Es soll ein möglichst breiter Begriff der Mobilitätsbenachteiligung zugrunde gelegt werden. Dazu gehört, dass zu Beginn kein bestimmter Begriff der Mobilitätsbenachteiligung zugrunde gelegt wird, sondern eine heuristische Annäherung. Unter Methodik und Vorgehen werden die in der Erhebung verwendeten Heuristiken näher erläutert.

## 3. Methodische Herausforderungen

Ziel der Untersuchung ist, das Phänomen der Mobilitätsbenachteiligung im Hinblick auf seine Entstehung zu verstehen. Es sollen Erkenntnisse dazu gewonnen werden, worin Mobilitätsbenachteiligung besteht, wer davon betroffen ist und aufgrund welcher Faktoren. Zudem sollen die Beziehungen zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischer Mobilität untersucht werden. Es zeigten sich einige methodische und methodologische Herausforderungen, denen ich mich in diesem Unterkapitel widmen möchte.

Dazu gehören der *Fallbegriff*, die Analyse der *Fallkonstellationen*, sowie das Vorgehen, bei dem die praxistheoretische Perspektive mit den analytischen Instrumenten der Grounded-Theory-Methodologie verknüpft wird.

Den Ausgangspunkt bildeten die Befragung von Personen und die anschließende Überführung der Interviews in Transkripte. Anhand dieser wurde jeder empirische Untersuchungsfall als *Konstellation*<sup>9</sup> aus relevanten Einflussfaktoren nachgezeichnet, das heißt, es wurden die Mobilität samt relevanter Zusammenhänge der einzelnen Befragten aus den Transkripten rekonstruiert. Die Fälle der Untersuchung bilden somit *Fallkonstellationen*.

### 3.1. Zum Fallbegriff

Zunächst möchte ich meinen Fallbegriff konkretisieren. Die Bestimmung, was der eigentliche „Fall“ ist, wird in den meisten Untersuchungen kaum explizit gemacht bzw. die Forschenden selbst reflektieren ihren Fallbegriff meist nicht (Wagenknecht und Pflüger 2018, S. 2; Ragin, S. 1); selbst in vielen Hand- und Lehrbüchern wird die Klärung des Begriffs versäumt (Lorenz 2008, Abs. 26). Ragin und Becker (2000) haben in einem Sammelband Beiträge zu verschiedenen Fallbegriffen zusammengeführt und sich um eine Systematisierung bemüht. Aus den verschiedenen Fallbegriffen leiten sie zwei Unterscheidungsdimensionen ab: Fälle werden entweder als *empirische Einheiten* oder als *theoretische Konstrukte* verstanden, die sich entweder auf etwas *Spezifisches* oder *Allgemeines* beziehen (Ragin, S. 8–9). Die erste Unterscheidung greift nach Ragin und Becker die Unterscheidung von Realismus und Nominalismus auf. Es handelt sich damit um eine epistemologische Frage, die z. B. auch bei den Science and Technology Studies (STS) bzw. der ANT eine Rolle spielt: Existieren Untersuchungsobjekte unabhängig vom Betrachtenden, sind also gegeben und empirisch zu „entdecken“ (Ragin, S. 8), oder werden sie in der und durch die Untersuchung konstruiert?

Bei der zweiten Unterscheidung geht es um die Allgemeinheit der Fallkategorien, ob die Fälle einen für die jeweilige Untersuchung spezifischen Bezug aufweisen, im Beispiel von Ragin und Becker z. B. die „autoritäre Persönlichkeit“, oder um allgemeine Kategorien wie Familie oder Stadt (ebd.). Während im ersten Fall die Kategorien als Ergebnis aus der Untersuchung heraus entstehen, existieren die Kategorien im zweiten Fall unabhängig von der jeweiligen Untersuchung.

Aus der Kombination der Dimensionen entwickeln sie vier Fallbegriffe (Ragin, S. 10). Erstens, „*Fälle werden gefunden*“ („*cases are found*“), bezogen auf Fälle, die als empirisch gegeben und für den spezifischen Untersuchungsfall identifiziert werden

---

<sup>9</sup> Zum Begriff der Konstellation siehe insbesondere das Unterkapitel „Wirkungszusammenhänge rekonstruieren: Konstellationen“.

müssen. Zweitens, „Fälle sind Objekte“ („cases are objects“), das heißt, Fälle werden ebenfalls als empirisch gegeben gesehen, aber sie beziehen sich auf allgemeine Kategorien, die nicht aus der Untersuchung heraus abgeleitet werden. Drittens, „Fälle sind gemacht“ („cases are made“), das sind Fälle, die nicht als empirisch gegeben betrachtet werden, sondern als Konstrukte, die in der jeweiligen Untersuchung entwickelt werden müssen. Ragin und Becker schreiben dazu:

*[...] Neither empirical nor given, they [Fälle in der Bedeutung der 3. Lesart, Anm. KS] are gradually imposed on empirical evidence as they take shape in the course of the research. [...] Interaction between ideas and evidence results in a progressive refinement of the case conceived. (Ragin, S. 10)*

Und viertens der Fallbegriff „Fälle sind Konventionen“ („cases are conventions“) für Fälle als Konstrukte mit allgemeingültigem Bezug. Konventionen sind sie insofern, als dass sich die Fallkategorien in Abhängigkeit der geltenden Forschungsparadigmen bzw. Forschungsmoden ergeben und dabei auch über die Zeit veränderlich sind. Ragin und Becker schreiben dazu:

*They are the collective products of the social scientific community and thus shape and constrain the practice of social science. (Ragin, S. 11)*

In Anlehnung an die Systematik ordne ich meinen Fallbegriff der dritten Variante zu: „Fälle sind gemacht“. Wie im Laufe dieses Kapitels auszuführen ist, betrachte ich die Fälle nicht als gegeben, sondern als Konstrukte, als *Fallkonstellationen*, deren Merkmale nicht a priori feststehen, sondern im Laufe der Untersuchung nach und nach entwickelt werden sollen. Dabei kann sich auch der Bezug verändern, das heißt, was zu Beginn als Fall geführt wurde, kann sich im Verlauf der Untersuchung ändern.

### 3.2. Kombination von ANT und Grounded-Theory-Methodologie

Nach der Klärung des Fallbegriffs behandle ich die forschungspraktische Herausforderung, der ich durch die Unterbestimmtheit der Analysetechniken in der ANT begegnet bin, und meinen Rückgriff auf die Techniken der GTM. Auch Lorenz (2010) weist auf Leerstellen bei Ansätzen wie der ANT hin. Sie seien weniger gut zur Untersuchung von „Grenzen, Brüche[n] und Verfestigungen [...] zum Beispiel Hierarchien“ geeignet. Auch er sieht den Vorteil von Netzwerk-Ansätzen, mahnt

jedoch ihre Weiterentwicklung an, sodass sie „die gesellschaftliche Wirklichkeit komplexer erfassen können, einschließlich vorliegender ‚Vernetzungen‘“ (Lorenz 2010, S. 579). Sein Vorschlag dazu ist der Ansatz der „prozeduralen Methodik“ (Lorenz 2008, 2010), bei dem bewährte qualitative Methoden unter Einhaltung bestimmter Gütekriterien mit der ANT zusammengeführt werden.<sup>10</sup>

Auch Latour selbst gesteht den Einsatz etablierter Methoden aus der Soziologie zu, solange diese erst zum Einsatz kommen, wenn – in der Terminologie der ANT – die Kontroversen der Akteure ausreichend entfaltet und die Bewegungen der Akteure und die Effekte auf andere Akteure nachgezeichnet wurden. Ihre Aufgabe liegt darin, in einem zweiten Schritt, wenn die Akteure verfolgt und versammelt sind, die Beziehungen und Kontroversen zu „stabilisieren“ und zu „formatieren“ (Latour 2007, S. 388–390), letztlich also Kategorien zu bilden und verallgemeinernde Schlussfolgerungen zu ziehen. Auf diesen Aspekt komme ich im letzten Unterkapitel zurück.

In Anlehnung an das Vorgehen von Lorenz (Lorenz 2008, 2010) ergänze ich die Methodologie der ANT mit den methodischen Instrumenten der Grounded-Theory-Methodologie<sup>11</sup> (GTM). Dabei beziehe ich mich auf eine angepasste Version der prozeduralen Methodik, die in Stark et al. (2015) vorgestellt wurde. Als Anforderungen an den Forschungsprozess werden darin *Offenheit, Verhandlungen und Selektion* und *Festlegung* sowie der *reflexive Lernprozess* genannt.

#### 4. Vorgehen

Die Darstellung des Forschungsprozesses soll im Weiteren anhand der folgenden Anforderungen an einen solchen Prozess *Offenheit, Verhandlungen und Selektion, Festlegung* und der *reflexive Lernprozess* strukturiert werden (siehe Abbildung 1).

Es gibt deutliche Parallelen zwischen den methodologischen Prinzipien der ANT und GTM. Diese sollen dabei herausgestellt werden. Eine zentrale Parallele ist der

---

<sup>10</sup> Die Gütekriterien, die er zugleich als „Anforderungen an das Verfahren“ fasst, leitet er aus einem Modell Latours ab, welcher damit ein Verfahren zur „Zusammensetzung der gemeinsamen Welt“ beschreibt Latour 2010, 233 ff.

<sup>11</sup> Die Anwendung der Grounded Theory müsste eigentlich Grounded-Theory-Methodologie heißen, da Grounded Theory nur das Ergebnis bezeichnet (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 193).

zirkuläre Erkenntnisprozess, bei dem Datenerhebung und –interpretation nicht voneinander entkoppelt sind, sondern sich gegenseitig motivieren.

Zur besseren Darstellung des zirkulären Vorgehens mit ineinandergreifenden Arbeitsschritten werde ich das Vorgehen als drei getrennte Prozessabläufe darstellen, die die vier oben benannten Anforderungen jeweils auch mehrfach – im Idealfall bis zur *theoretischen Sättigung* – durchlaufen. Zum einen ist das der Prozess zur *Auswahl der Akteure und „Sites“* (d. h. der Umstände und Orte, an denen Mobilitätsbenachteiligung vorkommt), zum anderen der Prozess der *Analyse und Theoriebildung* (hier werden zwei Abläufe innerhalb des Prozesses beschrieben) und als drittes der Prozess zur *Erweiterung der Theorie*.

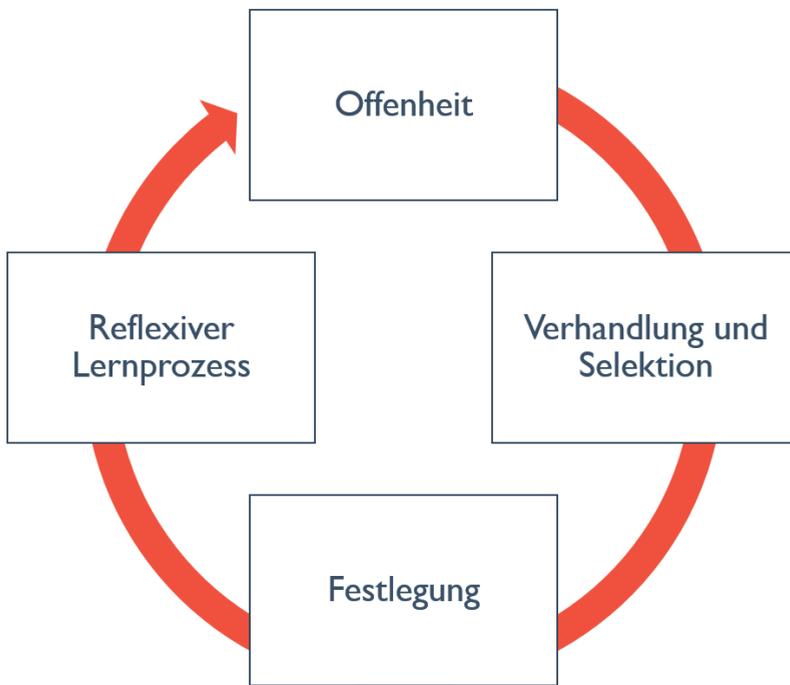


Abbildung 1: Anforderungen an den Forschungsprozess

#### 4.1. Forschungsprozess I: Auswahl der Akteure und Sites

Der erste Prozess beschreibt die Auswahl der Akteure und der „Sites“. Abbildung 2 zeigt den Ablauf sowie die Aufgaben, die den Schritten zugeordnet sind. Der Prozess wurde nach der Festlegung pausiert – illustriert mit der gestrichelten Linie –, als die Stichprobe „versammelt“ war, also die zu Befragenden an den rele-

vanten Sites ausgewählt und befragt sowie ihre Aussagen in Form von Transkripten für die Analyse übersetzt waren. Erst mit dem Hinzukommen weiterer Fragestellungen folgte der reflexive Lernprozess, mit dem eine erneute Aufnahme in Gang gesetzt wurde. Dazu mehr bei der Darstellung des zweiten Prozesses (siehe Kapitel 4.2).

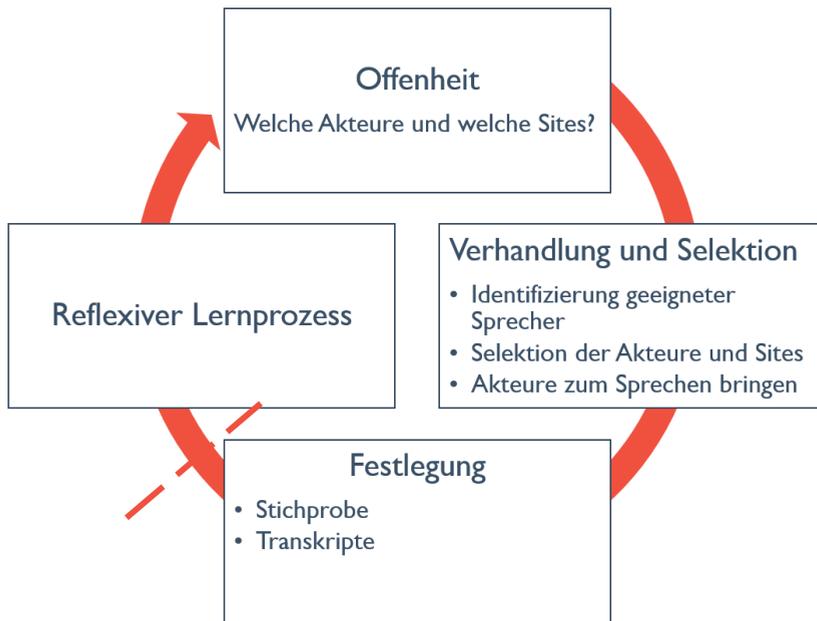


Abbildung 2: Erster Prozess „Akteure und Sites“

#### 4.1.1 Offenheit

Die erste Anforderung besteht in der *Offenheit*. Sie findet sich analog in der ANT und GTM. Gewährleistet wird dies in der ANT mit dem Prinzip „follow the actors“ und der stückweisen Rekonstruktion des Phänomens anhand der Hinweise der Akteure selbst. In der GTM wird die Offenheit ebenso gefordert und durch die Unvoreingenommenheit durch theoretische Konstrukte, das Prinzip des „All is Data“ und das induktive Vorgehen realisiert. Beide weisen die Anwendung von „Grand Theories“ (z. B. Glaser und Strauss 2006, S. 10–12) bzw. „sozialen Erklärungen“ (z. B. Latour 2005, S. 8) zurück.

In der ANT werden Zusammenhänge als Beziehungen zwischen Akteuren rekonstruiert und in Beziehung zueinander gesetzt. Das Soziale besteht nicht einfach, sondern wird in Form von Assoziationen von menschlichen und nichtmenschlichen (insbesondere Dingen) Akteuren hergestellt. Gegenstand der Untersuchung

ist, zu rekonstruieren, wie die Akteure die Assoziationen zusammensetzen und stabil halten (z. B. Latour 2005).<sup>12</sup> Das Bild des Netzwerks veranschaulicht, dass das Phänomen aus verschiedensten Elementen aufgebaut ist, die eine Beziehung miteinander unterhalten und zusammen das Phänomen bilden. Für die ANT ist andauernde Stabilität die Ausnahme und das Erklärenswerte, nicht das zu Erwartende: „the rule is performance“ (Latour 2005, S. 35). Die Entscheidung, was zum Netzwerk gehört und was nicht, wird dabei anhand der „Spuren“ der Akteure getroffen und nicht deduktiv auf Basis theoretischer Konstrukte (z. B. „Kapitalismus“, „Moderne“ (z. B. Latour 2005, S. 186). Die Fallauswahl folgt dem Prinzip „follow the actors“: Die Forschenden müssen den Akteuren und ihren Konstruktionen kleinteilig folgen und das Netzwerk Stück für Stück entfalten.

Insofern bestehen Parallelen zur GTM. Die Offenheit wird in der GTM durch das induktive Vorgehen anstelle eines Hypothesen prüfenden Vorgehens sowie durch das Prinzip des zirkulären Forschungsprozesses gewährleistet, bei dem sich Datenerhebung und -auswertung abwechseln.

Für die ANT betont Latour, dass Akteure nicht als reine Informanten betrachtet werden sollen, sondern als Aktive bei der Gestaltung und Interpretation des Untersuchungsgegenstands. Die Forschenden sollen die Untersuchungsfälle nicht – z. B. indem sie auf makrosoziologische Theorien zurückgreifen – bestimmten feststehenden Typen zuordnen oder „es besser wissen“, warum die Akteure etwas tun, als es diese selbst erklären bzw. offenbaren. Latour drückt es so aus:

*The duties of the social scientist mutate accordingly: it is no longer enough to limit actors to the role of informers offering cases of some well-known types. You have to grant them back the ability to make up their own theories of what the social is made of. Your task is no longer to impose some order, to limit the range of acceptable entities, to teach actors what they are, or to add some reflexivity to their blind practice. Using a slogan from ANT, you have ‘to follow the actors themselves’, that is try to catch up with their often wild innovations in order to learn from them what the collective existence has become in their hands, which methods they have elaborated to make it fit together, which accounts could best define the*

---

<sup>12</sup> Latour grenzt seine Idee von Soziologie mit dem Begriff „Soziologie der Assoziationen“ von denen anderer Autor\*innen ab, die er als „Soziologie des Sozialen“ bezeichnet. z. B. Latour 2005, S. 9.

*new associations that they have been forced to establish. (Latour 2005, S. 11–12)*

#### 4.1.2 Verhandlung und Selektion

Der zweite Punkt umfasst die Anforderung der *Verhandlung und Selektion*. Dabei geht es darum, aus der Offenheit heraus die relevanten Akteure bzw. Fälle zu identifizieren und geeignete Wege zu finden, diese zum Sprechen zu bringen, um so Hinweise auf weitere relevante Akteure bzw. zu verfolgende Konzepte zu erhalten. Die *Selektionsanforderung* lässt sich auf die Auswahl der jeweils nächsten Akteure oder Fälle sowie der Inhalte, die als relevant erscheinen und selektiv die Aufmerksamkeit erhalten sollen, beziehen.

##### ***Identifizierung geeigneter „Sprecher“: Start-Heuristik, „follow the actors“ und theoretical sampling***

Methodisch lässt sich die Herausforderung des „follow the actors“ der ANT mithilfe der Arbeitstechnik des *theoretical sampling* adressieren. Für sich genommen hilft der Hinweis, den Akteuren zu folgen, wenig weiter, wenn es viele mögliche Akteure gibt, denen im Rahmen der Forschungsfragen gefolgt werden könnte. Durch die Kombination mit dem *theoretical sampling* wird es möglich, eine begründete Auswahl zu treffen (die grundsätzliche Idee in: Lorenz 2008; explizit in Stark et al. 2015, S. 6).

Das *theoretical sampling* ist der Prozess, der Datenerhebung und –auswertung in der GTM antreibt. Dabei werden systematisch Vergleichsdaten von „Orten, Leuten und Ereignissen“ (Corbin und Strauss 2008, S. 143) erhoben, die die bereits erhobenen Daten und daraus entwickelte Codes/ Konzepte durch den Vergleich herausfordern oder ihnen weitere Facetten hinzufügen. Im Zentrum der Fallauswahl steht die Kontrastierung von Fällen und Gruppen von Fällen. Das Verfahren gibt Antwort auf die Hauptfrage der Forschung im Sinne der GTM, wer oder was als nächstes befragt werden soll und zu welchem Zweck:

*„The basic question in theoretical sampling [...] is: what groups or subgroups does one turn to next in data collection? And for what theoretical purpose? In short, how does the sociologist select multiple comparison groups? The possibilities of multiple comparisons are infinite, and so groups must be chosen according to theoretical criteria. (Glaser und Strauss 2006, S. 47)*

Wie mit der Untersuchung begonnen werden kann, wird mithilfe des *theoretical sampling* hingegen nicht direkt geklärt. Corbin und Strauss zählen diese Frage, welches Orte („sites“) oder welche Gruppe untersucht werden sollen, zu den Entscheidungen zu Beginn der Forschung (Corbin und Strauss 2008, S. 151). Dieser Hinweis scheint nicht zu der sonstigen Betonung zu passen, nur datengetriebene Forschungsentscheidungen zu treffen. Woher weiß die Forscherin, welche „sites“ oder Gruppen relevant für die Forschungsfragen sind, wenn die Datenerhebung noch nicht begonnen wurde? In meinem Fall gehört gerade diese Klärung zum Gegenstand der Untersuchung. An anderer Stelle der GTM-Literatur wird die Verwendung von „lokalen Konzepten“, einem „partiellen Ansatz“ (Glaser und Strauss 2006, S. 45 [eigene Übersetzung]) oder „sensibilisierenden Konzepten“ (Blumer 1954 zitiert nach Strübing 2008) hingegen eingeräumt.

Für den Beginn meiner Untersuchung habe ich eine Heuristik zur Annäherung an das Phänomen herangezogen, die ich aus Erkenntnissen der Literatur abgeleitet habe und die im Sinn der GTM als lokales oder sensibilisierendes Konzept bezeichnet werden kann. Die Heuristik besteht aus *Untersuchungspfaden* für den Start der Untersuchung und diene als Ausgangspunkt für die Fallauswahl (siehe Abbildung 3).

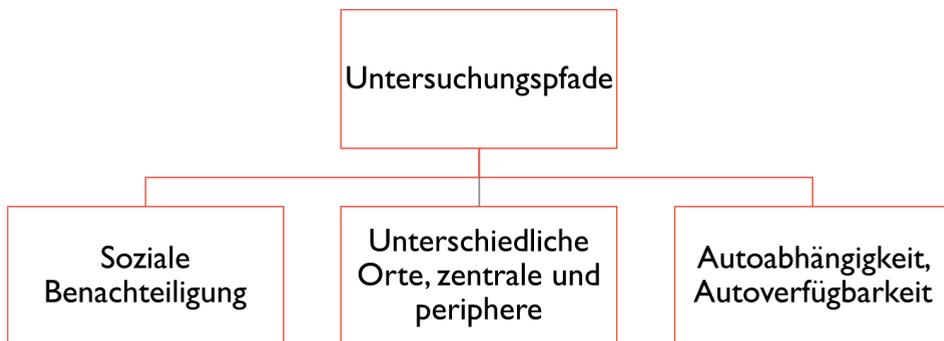


Abbildung 3: „Start-Heuristik“

Die Untersuchungspfade habe ich aus der Literaturanalyse der identifizierten Forschungsstränge abgeleitet, sie bilden die Merkmale einer eingeschränkten bzw. benachteiligten Mobilität ab, die ich forschungsstrang-übergreifend erkannt habe. Der erste Pfad ist der der *sozialen Benachteiligung*, in dem sozialökonomische Aspekte sowie bestimmte Bedürfnisse wie z. B. in Folge einer Behinderung berücksichtig

sichtigt wurden. Der zweite Pfad betrachtet *unterschiedliche Orte, zentrale und periphere* und bezieht sich damit auf die Erreichbarkeit von Zielen und Aktivitäten. Der dritte Pfad betrachtet *Autoabhängigkeit* als stadt- und verkehrsplanerische Realität (also als Folge autozentrierter Planung) sowie als Folge von Mobilitätspraktiken, in denen individuelles Handeln und kollektive Einflüsse wechselwirken. Autoabhängigkeit wird in der Literatur als eine soziale Dynamik beschrieben, welche dem Individuum zwar nicht seine Handlungsfähigkeit abspricht, diese aber in Beziehung zu den Handlungen seiner Vor- und Mitmenschen setzt. Zugleich werden die materiellen und gesellschaftlichen Realitäten einbezogen: die für den Autoverkehr gebauten Straßen, die Zersiedlung und Suburbanisierung, die Richtwerte für akzeptable Reisezeiten und so weiter. Der dritte Pfad spielt auch in Bezug auf die ökologische Dimension von Mobilität eine Rolle. Das Auto erscheint als Nexus von ökologisch nachhaltiger Mobilität und benachteiligter Mobilität.

Die Heuristik ergänzt die im obigen Zitat zum Ausdruck gebrachten Herausforderungen „Wen befrage ich zuerst?“, „Wen befrage ich als nächstes?“ und wie wähle ich aus einer unendlichen Zahl möglicher „sites“ und Gruppen die für den Untersuchungsgegenstand relevanten aus? Dieses Vorgehen setzt dabei nicht voraus, im Vorfeld Entscheidungen zu treffen, die den Untersuchungsgegenstand schon definieren. Es wurden keine bestimmten Gruppen oder Orte festgelegt, sondern nur mögliche Untersuchungspfade, deren Befolgung weiterführende Hinweise auf die relevanten Akteure liefern sollten.

Die grundsätzliche Verwendung von theoretischem Vorwissen in einer „Grounded theory“ ist dennoch Gegenstand von Debatten und zuweilen wird die Verwendung als unvereinbar angenommen. Insbesondere besteht auch die wesentliche Differenz zwischen den Weiterentwicklungen der GTM von Glaser bzw. von Strauss in dieser Frage (Strübing 2008, S. 18; Kelle 2005). In ihrem Überblick unter anderem über die GTM weisen auch Przyborski und Wohlrab-Sahr darauf hin, dass „heuristische Hypothese[n], [...] die helfen, das Phänomen in noch vorläufiger Weise analytisch zu erfassen“ nicht „mit den nomologischen Hypothesen der standardisierten Verfahren [...] zu verwechseln“ sind (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 30).

Unabhängig von den Details zu dieser Kontroverse gibt es einige grundsätzliche Hinweise zu den Bedingungen des Einbezugs von theoretischem Vorwissen. So kann Vorwissen als Datenquelle genutzt werden (nach dem „All is Data“-Prinzip):

Glaser und Strauss betrachten andere Theorien als eine weitere Datenquelle. Erkenntnisse und Hypothesen lassen sich daraus also ebenso ableiten wie aus empirischen Daten (Glaser und Strauss 2006, S. 254). Die empirisch gewonnenen Erkenntnisse sollten dabei nicht denen der hinzugezogenen Theorie geopfert werden, insofern sie „näher an den Daten sind“, aber eine Kombination ist sinnvoll (Glaser und Strauss 2006, 253; 46). Auch zu einem fortgeschrittenen Stadium der Untersuchung lassen sich andere theoretische Konzepte noch hinzuziehen, wenn das dazu dient, die eigenen Erkenntnisse zu ergänzen und zu qualifizieren (Glaser und Strauss 2006, S. 253). Entscheidend bei der Verwendung theoretischen Vorwissens ist, wie und mit welcher „Haltung“ die Forschenden dieses Vorgehen einsetzen: Dient es als „Sensibilisierung“ oder dominieren „definitive Konzepte“ die Datenerhebung und –interpretation. Strübing fasst unter Verweis auf Glaser und Strauss sowie Blumer die Debatte zum Thema so zusammen:

*„Der entscheidende Punkt ist hier nicht, Vorwissen in der Datenanalyse zu nutzen oder nicht. [...] Das einzige Problem bei der Verwendung theoretischen Vorwissens liegt in seiner potenziellen Dominanz über die aktuell zu analysierenden Daten“ [...] (Strübing 2008, S. 19).*

Die Fallauswahl erfolgte aber nicht nur anhand der Heuristik, sondern in Kombination mit einem kontrastierenden Vorgehen, indem im Erhebungsverlauf anhand der gewonnenen Daten Hypothesen bzw. Konzepte gebildet wurden. Dies soll nachfolgend exemplarisch veranschaulicht werden.

Eine frühe Hypothese nach den ersten Interviews in Berlin war, dass „Mobilitätsarmut im Kopf“ (so die Bezeichnung in einer meiner Notizen) sei, dass die, die mobil sein wollen und müssen, Wege finden, um es zu sein. Mobilität verlange Anlässe und verschiedene Fertigkeiten, sodass es bei der Vermeidung von Mobilitätsnachteilen nicht nur darum gehen könne, dass Mobilitätsangebote fehlten.

Hier ein Auszug aus einer Notiz<sup>13</sup>:

*[...] Problem abstrakte Einsparungen: Leute wissen nicht, [...] was sie mit der Zeit tun sollten bei Zeiteinsparungen und sie wissen auch nicht, wohin sie fahren sollten, welche Aktivitäten sie unternehmen sollten, wenn sie Mobilitätsangebote bekommen. ??*

*Daher These: Mobilitätsarmut ist im Kopf*

*Es geht weniger um die Realisierungsbedingungen von Mobilität zu einem bestimmten Zeitpunkt, als um den Mangel an Ideen, Vorstellungen, wohin oder wozu man unterwegs sein sollte. [...]*

*Mobilitätsnachteil und –Benachteiligte:*

*... sind mobil, wenn auch eingeschränkt oder unter erschwerten Bedingungen. Sie zeichnen sich dann gerade dadurch aus, dass sie Hindernisse mit einer entsprechenden Verhaltensanpassung und durch Findigkeit, Wissen und soziale Netzwerke überwinden, d. h. Wege finden, um ihre Ziele zu erreichen. [...]*

Die Formulierungen und Begriffe erscheinen mir in der Rückschau wenig passend und sie sind etwas flapsig, auch habe ich die Hypothese in der Form später verworfen. Sie war aber relevant für den weiteren Verlauf: Durch sie richtete ich den Blick auf Personen gerichtet, für die genügend Anlässe bestehen, Wege zurückzulegen, und die dies unter „erschwerten Bedingungen“ tun müssen und dabei „findig“ genug sind, entsprechende Mittel zu finden. Insbesondere verband ich damit Berufstätige, die z. B. keinen gut erreichbaren Arbeitsort haben oder unter Zeitdruck stehen. Die anschließende Hypothese, die sich im Verlauf verfestigte, war also, dass gerade jene Personen weniger wahrscheinlich betroffen von Mobilitätsbenachteiligung sind, die nicht arbeiten müssen und viel weniger Anlässe haben, regelmäßig von A nach B zu kommen und entsprechende Strategien entwickeln zu müssen.

Dieselbe Notiz enthielt auch Überlegungen zu den räumlichen Kontextbedingungen, besonders, dass Autoverfügbarkeit in Berlin bzw. einer Stadt mit ähnlichen kurzen Wegen und öffentlicher Verkehrsversorgung kein Faktor für Mobilitätsbe-

---

<sup>13</sup> Ich habe forschungsprozessbegleitend „Notizen“ angelegt, das waren längere oder kürzere Dokumentationen zu Ideen, Erkenntnissen, Überlegungen oder Irritationen. In der Regel über einen einzelnen Kode hinausgehend, daher mehr als ein „Memo“.

nachteiligung ist. Auch hier zeigt sich die Erkenntnis, dass Mobilitätsbenachteiligung von weniger harten und „harten Realisierungsbedingungen“ abhängt und dass distributive Maßzahlen wie die räumliche Erreichbarkeit z. B. von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs nicht ohne die spezifische Ausgestaltung des Angebots bzw. die Passfähigkeit mit den Anforderungen verschiedener Personen („defekte Fahrstühle“) zu betrachten ist.

*Zum Thema urbanes Setting, Großstadt und Mobilitätsnachteil:*

*These: In der Großstadt, in Berlin spielt fehlender Pkw-Zugang keine Rolle. Ebenso wenig ist das Problem, dass es keine Verkehrsinfrastruktur gäbe, oder diese nicht erschwinglich wäre- Es sind also nicht die „harten“ Realisierungsbedingungen.*

*Vielmehr geht es um die Attraktivität des Mobilitätsangebots, die konkrete Ausgestaltung der Realisierungsbedingungen z. B. in Bezug auf das Vorhandensein von intakten Fahrstühlen, die Taktfrequenz des ÖV und die Zuverlässigkeit gewählter Verbindungen. [...]*

Zur Ermittlung von Akteuren und geeigneten „Sprechern“ wurde die erwähnte „Start-Heuristik“ eingesetzt, sowie ein Leitfaden für die Interviews. Diese wie auch das Erhebungsdesign werden im Folgenden erläutert.

### **Selektion: Akteure und Sites der Erhebung**

Das Vorgehen bei der Fallauswahl wurde im Vergleich zu einem idealen *theoretical sampling* angepasst, dies soll in der folgenden Beschreibung deutlich gemacht werden. Die Datenerhebung erstreckte sich über einen Zeitraum von insgesamt drei Jahren (zwischen 2015 und 2018), wobei die meisten Interviews zwischen Ende 2015 und Anfang 2017 geführt wurden. Im Spätsommer 2018 fanden nachträglich drei weitere Interviews statt.

Das Erhebungsdesign entwickelte sich in Form von vier jeweils zeitlich und räumlich zusammenhängenden Erhebungsteilen. Diese Teile der Stichprobe werden nachfolgend noch einmal genauer beschrieben (siehe [4.13 Festlegung](#)). Den Beginn macht der Teil *Berlin Querbeet*. Hier wurden die Fälle einzeln und nacheinander sowie kontrastierend auf Basis von Hypothesen anhand der Interviews sowie der Heuristik ausgewählt. Dass weitere „Teile“ folgen würden, war nicht geplant, sondern entwickelte sich, als sich abzeichnete, dass ich mit dem begonnenen Vorgehen nicht alle Untersuchungspfade erschließen würde.

Nachdem ich vor allem den Pfad der *Autoabhängigkeit* verfolgt hatte, folgte der Teil *Stromspar-Check* (SSC), der mir einen Zugang zum Untersuchungspfad der *sozialen Benachteiligung* erschließen sollte. Dazu wandte ich mich an eine soziale Einrichtung in Berlin zwecks Unterstützung beim Zugang. Da es Einrichtungen dieser Art in verschiedenen Bezirken von Berlin gab, bat ich darum, sozialräumlich unterschiedliche Stellen kontaktieren zu dürfen. Nach internen Besprechungen der Organisation und einer Abfrage von Interesse wurden mir die Kontaktdaten von vier Einrichtungen genannt, die ich kontaktierte und mit ihnen einen Termin vereinbarte. Die Teilnahme erfolgte also freiwillig und wurde durch die Leitenden der lokalen Einrichtungen koordiniert, wurde also nicht von der Zentrale oktroyiert. Ich hatte daher über die räumlichen Kriterien hinaus keinen Einfluss auf die Auswahl der Befragten in dem Erhebungsteil. In zwei Fällen nahmen zudem alle Berater\*innen des Standorts teil, in zwei Fällen nur einzelne Personen.

Den dritten Teil bildet *L – Arbeiten auf der grünen Wiese*, bei dem ich Menschen eines einzigen Unternehmens – „L“ – befragte. Auch hier hatte ich keinen Einfluss auf die Zusammensetzung, vielmehr erhielt ich über den Standortleiter als Multiplikator Zugang zu seinen Beschäftigten. Als Ganzes ist dieser Teil als ein Kontrast einerseits zum SSC-Teil zu sehen, andererseits zu beiden Berliner Teilen. Die relevanten Kontrastaspekte bezogen sich genauer gesagt darauf, welchen Einfluss der ländliche Raum sowie die Art und das Pensum der Beschäftigung haben, vor dem Hintergrund, dass die Beschäftigung der SSC-Fälle in einer Arbeitsmarkt-Integrationsmaßnahme bestand, die im Vergleich zu einer regulären Erwerbsarbeit mit verringertem Arbeitspensum und geringeren Anforderungen einherging. Als Kontrast zu *Berlin Querbeet* und *SSC* boten sich daher der ländliche Raum an sowie Beschäftigungsverhältnisse mit mehr Anforderungen bzw. einem höheren Pensum.

Der vierte Teil schließlich bestand in *Suburbia*. Wie beim ersten Teil *Berlin Querbeet* konnte ich hier die Befragten einzeln auswählen, der Zugang erfolgte über private Kontakte. Einkommen, Beschäftigungsart- und -pensum sowie der ländliche Raum bzw. die schlechte Versorgung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs und die Autoabhängigkeit dienten als Aspekte für die Kontrastierung.



Abbildung 4: Karte zur Verortung der Erhebungsteile

Tabella 1: Übersicht über die Stichprobe und Auswahlkriterien

Erhebungsteil	Kriterium	Informationen zur Auswahl	Fälle
<b>Berlin Querbeet (BQB)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtischer Raum</li> <li>▪ Gute Erreichbarkeit</li> <li>▪ Gute ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ Weitere Kriterien:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Autonutzung/-verfügbarkeit</li> <li>○ Abhängigkeit von Mobilitätshilfe</li> <li>○ Länge der Arbeitswege</li> </ul> </li> </ul>	Sukzessive und kontrastierende Einzelauswahl der Fälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BQB1</li> <li>▪ BQB2</li> <li>▪ BQB3</li> <li>▪ BQB4</li> <li>▪ BQB5</li> <li>▪ BQB6</li> <li>▪ BQB7</li> </ul>
<b>Stromspar-Check (SSC)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtischer Raum</li> <li>▪ Gute Erreichbarkeit</li> <li>▪ Gute ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ „Soziale Benachteiligung“ in Form eines niedrigen Einkommens und Erwerbslosenstatus</li> </ul>	Auswahl auf Bezirks- bzw. Standortebene; zwei Gruppendiskussionen und zwei Einzelinterviews	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SSC-B1 (Beitragende P1, P2, P3, P6)</li> <li>▪ SSC-B2 (Beitragende P2, P3, P4, P5, P6)</li> <li>▪ SSC-B3</li> <li>▪ SSC-B4</li> </ul>
<b>L – Arbeiten auf grüner Wiese (L)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ländlicher Raum</li> <li>▪ Schlechte Erreichbarkeit</li> <li>▪ Schlechte ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ Autonutzung/-verfügbarkeit hohes Arbeitspensum</li> <li>▪ Geringes Einkommen, bzw. finanzielle Ressourcen ggf. nicht ausreichend</li> </ul>	Auswahl auf Ebene des Unternehmens über Standortleiter, Befragte meldeten sich freiwillig zu Beginn ihrer Schicht am Tag der Interview-Befragung; Durchführung während der Arbeitszeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L1</li> <li>▪ L2</li> <li>▪ L3</li> <li>▪ L4</li> <li>▪ L5</li> <li>▪ L6</li> <li>▪ L7</li> <li>▪ L8</li> </ul>
<b>Suburbia (Sub)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ländlicher Raum</li> <li>▪ Schlechte ÖPNV-Versorgung,</li> <li>▪ Autonutzung/-verfügbarkeit,</li> <li>▪ Höheres Einkommen bzw. Finanzielle Ressourcen ausreichend</li> <li>▪ Art und Pensum der Erwerbsarbeit bzw. der verbindlichen regelmäßigen</li> </ul>	Sukzessive und kontrastierende Einzelauswahl der Fälle über Vermittlung durch privaten Kontakt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sub1</li> <li>▪ Sub2</li> <li>▪ Sub3</li> <li>▪ Sub4 (als zwei Fälle betrachtet, in Rente und zu Erwerbszeiten)</li> </ul>

	Wege und Verpflichtungen (entwickelte Kategorien)		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sub5 (als zwei Fälle betrachtet, in Rente und zu Erwerbszeiten)</li><li>▪ Sub6</li></ul>
--	--	--	--

### **Akteure zum Sprechen bringen: problemzentrierte Interviewbefragung**

Es wurden semistrukturierte problemzentrierte Einzelinterviews sowie zwei Gruppeninterviews geführt. Die Interviews wurden von mir vollständig transkribiert (mithilfe der Software *f4*) und ausgewertet mit der Unterstützung von Qualitativer- Datenanalyse-Software (*MAXQDA*) und Mindmapping-Software (*Freemind, Xmind*) sowie mithilfe von Software zur Erstellung von Tabellen und Grafiken (*MS-Office-Anwendungen*).

Es handelte sich um eine halb strukturierte und offene Erhebungsmethode, die sich an die Grounded Theory anlehnt und auf Andreas Witzel zurückgeht (Witzel 2000). Es werden drei Grundprinzipien des problem-zentrierten Interview genannt: die Problemzentrierung, das heißt, das Thema orientiert sich an einer konkreten Problemstellung, zu der ein gewisses Wissen bereits vorhanden ist, also z. B. nicht in einem biographischen Problem der Befragten besteht. Die einzelnen Interviews tragen zu einer Entwicklung bei, sodass es nicht um den starren Vergleich zwischen den Aussagen verschiedener Personen zu einem Thema geht. Vielmehr wird sich dem Problem mit jedem Interview weiter genähert. Das zweite Prinzip ist die Gegenstandsorientierung, welche sich auf die Flexibilität bei der Wahl der Methode oder Methodenkombination sowie der Gesprächstechnik je nach Untersuchungsgegenstand bezieht. Die Wahl der Gesprächstechnik richtet sich dabei auch nach den Befragten, das heißt nach deren Kommunikationsverhalten und Reflexionsvermögen. Die Interviewerin soll sich also den Interviewten anpassen und etwa stärker oder weniger stark nachhaken. Das dritte Prinzip ist die Prozessorientierung, welche eine grundsätzliche Offenheit des Interviewers gegenüber den Konstruktionen der Befragten meint, im Gegensatz zu einem starren und vorgebenden Befragungsstil („Frage-Antwort-Spiel“) (Witzel 2000, Abs. 13). Die Gestaltung des Leitfadens und die Interviewführung beinhalten „erzählungsgenerierende“ wie auch „verständnisgenerierende Kommunikationsstrategien“. Bei der ersten steht „die allgemeine Sonderung“ im Vordergrund, bei der die „subjektive Problemsicht“ der Befragten „offengelegt“ werden sollen (Witzel 2000, Abs. 14). Bei der zweiten geht es um „spezifische Sondierungen“, die die befragte Person mit den im Verlauf der Befragung bereits gewonnenen Einsichten oder von ihr selbst getätigten Aussagen konfrontieren (Witzel 2000, Abs. 16-17).

In den Interviews sollten die vielfältigen Einflussfaktoren der Alltagsmobilität der Personen einschließlich möglicher Barrieren oder Einschränkungen rekonstruiert werden. Der Leitfaden umfasste Fragen nach alltäglichen Wegen und Zielen, nach

dem Wohnumfeld, dem Arbeitsumfeld, nach Einschränkungen. Er folgte der Entwicklung der Heuristik und entwickelte sich teilweise mit den Erkenntnissen aus den Interviews weiter. Der Leitfaden findet sich im Anhang.

Im Folgenden werden die Themen des Leitfadens aufgelistet:

- Stimulus: Denken Sie bitte an die vergangenen Tage, wann immer Sie unterwegs waren, was fällt Ihnen da ein?

Themen:

- Wohnstandort (Im Verlauf kam der Arbeitsstandort hinzu.)
- Aktionsräume und Verkehrsmittelnutzung (alltägliche Ziele und Wege)
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (wurde im Verlauf gestrichen, da nicht bedeutsam)
- Bedürfnisse und Anforderungen (Fragen nach den Auswahlkriterien für Verkehrsmittel sowie zeitlichen Spielräumen)
- Präferenzen und Emotionen (vor allem: „Bereitet es Spaß, unterwegs zu sein?“ sowie Stellenwert von Mobilität im Leben)
- Mobilitätsbenachteiligung (Frage nach Einschränkungen beim Unterwegssein oder Ankommen)
- Nachhaltige Mobilität (Frage nach Ansichten zum Thema umweltfreundliche Mobilität, um Reflexion der eigenen Mobilität anzuregen; hat sich aber nicht als fruchtbar herausgestellt)
- Eigene Ideen zur Gestaltung der Mobilität („Wenn Sie freie Hand hätten ...“).

Ich habe ergänzend weitere Dokumente hinzugenommen. Zu bestimmten Themen, die aufgeworfen worden, habe ich etwa auf den Webseiten von Organisationen, Verkehrsverbänden, von Kartendiensten, Krankenkassen etc. recherchiert und die Erkenntnisse einfließen lassen (z. B. zu Ticketpreisen im Regionalverkehr, Entfernungen zwischen Orten, zu den Preisen von Rollatoren u. ä.). Hätten sich weitere offene Frage entwickelt, hätte ich weitere Datenquellen hinzugezogen. In einem Fall, bei Herrn G., habe ich meinen Vater konsultiert, der ein Vielautofahrer ist und auch gerne Auto fährt. Die Mobilität von Herrn G. hatte ich anhand des Interviews zunächst als unproblematisch interpretiert. Ich hatte ein bestimmtes Bild von Vielautofahrenden im Kopf, unterstützt von den Äußerungen von Herrn G., etwa „Bleifuß“, Personen, die gerne schnell fahren, also eher Spaß daran haben,

viel und lange Auto zu fahren. Erst in der Analyse konnte ich das Bild dekonstruieren. Einzelne Formulierungen von Herrn G. (z. B. die Autobahn als „Turnierplatz“ und dass er heute nur noch 120 km/h fährt) lösten Irritationen aus und führten eben zur Konsultation meines Vaters, da ich im Interview mit Herrn G. versäumt hatte, die richtigen Nachfragen zu stellen. Mein Vater sagte sinngemäß, dass es eine große Belastung sei, selbst für ihn (obwohl er Autofahren liebt und es gewohnt ist), täglich mehrere Stunden auf der Autobahn zu verbringen. Er habe zu einem früheren Zeitpunkt in seiner Laufbahn temporär pendeln müssen und sei nach einigen Wochen vom Auto auf den Zug umgestiegen, weil ihn das Autofahren, die Baustellen und Staus zu sehr belastet hätten.

#### 4.1.3 Festlegung – Die Stichprobe

Die Festlegung der Auswahl der Akteure und Sites besteht in Form der Stichprobe, das heißt der abgeschlossenen Datenerhebung, sowie in den resultierenden Transkripten der Befragungen. Die Festlegung ist, wie im zweiten Prozessablauf-Teil (siehe [C4.3](#)) ausgeführt wird, vorläufig. Im Fall dieser Erhebung wurde die Theorie erweitert unter Berücksichtigung einer weiterführenden Fragestellung (gemeint ist die zweite Forschungsfrage, siehe [A2](#)). Daher folgt nach einem vorläufigen ersten Abschluss die Weiterentwicklung im Rahmen des *reflexiven Lernprozesses*. Dies wird als zusammengeführter Prozess der zunächst getrennt dargestellten Prozessabläufe nachfolgend erläutert.

Im Folgenden werden die Stichprobe beschrieben und dabei die ausgewählten Akteure und Sites präsentiert. Zur besseren Übersicht siehe erneut die [Abbildung 4](#) und [Tabelle I](#) im Vorhergehenden.

Die Erhebung fand zwischen Oktober 2015 und August 2018 statt und besteht aus vier Erhebungsteilen, die ich nach ihren vordringlichsten Merkmalen benannt habe. Erstens ist das „Berlin queerbeet“ (BQB), zweitens „Stromspar-Check“ (SSC), drittens „Arbeiten auf grüner Wiese“ (L) und viertens „Suburbia“.

##### **Berlin Querbeet**

*Berlin queerbeet* (BQB) bildet den Ausgang der Erhebung und enthält sieben Fälle. Das erste Interview wurde mit BQB I geführt, die als junge Mutter und Radfahrerin sowie ohne Auto ihre Herausforderungen und Einschränkungen preisgab. Die Fälle wurden kontrastierend und nacheinander ausgewählt und befragt. Teilweise erfolgte der Zugang über private Kontakte im Bekanntenkreis, teilweise, indem ich Personen in der Nachbarschaft oder in sozialen und kulturellen Einrichtungen

direkt angesprochen habe, die mir aufgrund relevanter Merkmale aufgefallen waren. Zu zwei der Befragten bin ich über die Befragung ihrer Partnerin bzw. ihrer Tochter und deren Aussagen auf sie gekommen (BQB5 ist der Partner von BQB4, BQB7 die Mutter von BQB6). Die sozialstatistischen Merkmale habe ich nicht erhoben, aber die Personen sind zwischen 30 und etwa 70 Jahren, haben teilweise ein höheres, teilweise ein niedriges Einkommen, haben teilweise Kinder, teilweise nicht oder schon erwachsene, und sind teilweise körperlich herausgefordert, teilweise nicht. Einige nutzen ein eigenes Auto, die meisten jedoch nicht. Bis auf eine (BQB3) wohnen alle in einem Innenstadtbezirk.

### ***Stromspar-Check (SSC)***

Chronologisch als nächstes folgte der Stromspar-Check-Teil. Er umfasste zwei Gruppeninterviews und zwei Einzelinterviews mit zehn ausgewerteten Fällen an vier Standorten des Stromspar-Checks, das heißt auch in vier unterschiedlichen Bezirken von Berlin. Bei den Befragten handelt es sich um die Beschäftigten in einer Maßnahme der Arbeitsagentur für Langzeitarbeitslose, die über den Träger Caritas und die Energieagentur organisiert wird.

Auch hier habe ich keine sozialstatistischen Daten erhoben, aber aus der Beobachtung und der Befragung lässt sich auch hier von einer heterogenen Gruppe sprechen bis auf ihre gemeinsame Tätigkeit. So gibt es in Bezug auf das Alter ein Spektrum zwischen relativ jungen (um die 30 Jahre) und älteren Personen (etwa 60 Jahre) sowie große Unterschiede in Bezug auf Bildung und früherer Berufstätigkeit. Zudem sind drei der Befragten als Standortleitung tätig (SSC-B1-PI, SSC-B2-P4 und SSC-B4), die nicht in der Maßnahme und nicht nur vorübergehend, sondern dauerhaft für die Laufzeit der Projektförderung angestellt sind.

Es beteiligten sich nicht alle Anwesenden an der Diskussion. Es gab Wortführende und solche, die eher affirmativ kommunizieren, sodass nicht immer zweifelsfrei festzustellen war, inwieweit es sich um die tatsächliche Position einer Person handelt oder um das Ergebnis einer Gruppendynamik. Aufgrund der dennoch erkennbaren Unterschiedlichkeit der Positionen wurden die Beiträge der Diskussions teilnehmenden mit substantiellen Anteil wie Einzelinterviews ausgewertet.

Im Folgenden werden die einzelnen Standorte im Detail beschrieben.

- *SSC-Standort Bezirk 1 (SSC-B1)*

Es gab fünf Teilnehmer\*innen, wobei sich eine Person bis auf eine Antwort nicht beteiligt hat. P3 und P1, beides Männer, haben die größten Redeanteile, gefolgt von P6 und P2, der einzigen Frau.

Der Standort liegt in einem Innenstadtbezirk von Berlin.

- *SSC-Standort Bezirk 2 (SSC-B2)*

Es beteiligten sich vier Personen (P2, P3, P4, P5). P3 ist die einzige Frau der Gruppe, P5 ist mit ca. 30 Jahren der Jüngste. P4 ist der Standortleiter und zeigt sich als Wortführer mit den meisten Redebeiträgen. Die Beteiligung von P2, P3 und P5 ist in etwa gleich.

Der Standort liegt in einem Randbezirk von Berlin.

- *SSC-Standort Bezirk 3 (SSC-B3)*

Es handelt sich um ein Einzelinterview mit einem der Berater, es ist nicht der Standortleiter. Das Interview dauert mit anderthalb Stunden mit am längsten und enthält viele weniger themenrelevante Inhalte.

Der Standort liegt in einem Berliner Bezirk, der den inneren Stadtring und den Stadtrand umfasst.

- *SSC-Standort Bezirk 4 (SSC-B4)*

Es handelt sich um ein Einzelinterview mit dem Standortleiter. Zwei weitere SSC-Berater sind zwar anwesend, es ist aber von Beginn an klar, dass sie sich nicht beteiligt werden.

Der Standort liegt in einem Innenstadtbezirk von Berlin.

### ***L – Arbeiten auf der grüne Wiese***

Der anschließende Teil war *L – Arbeiten auf der grünen Wiese* und umfasste acht Befragte, Mitarbeitende einer Logistikfirma. Die Firma liegt außerhalb einer Großstadt in Thüringen. Es gibt keine Bahn- oder Straßenbahnanbindung, nur eine Buslinie. Auf die Auswahl der einzelnen Mitarbeitenden hatte ich keinen direkten Einfluss, die Auswahl erfolgte durch freiwillige Meldungen aus den einzelnen Teams und Schichten. Ich konnte im Vorfeld lediglich einige Hinweise für den Aufruf for-

mulieren. Die Auswahl umfasste aber auch hier ein breites Spektrum von Personen. Das heißt, die Befragten stammten aus verschiedenen Schicht- bzw. Arbeitszeitmodellen, aus verschiedenen Arbeitsbereichen, gehörten unterschiedlichen Altersgruppen an, es waren Männer und Frauen sowie Personen mit unterschiedlichen Familienständen, Wohnorten und Verkehrsmittelnutzungen vertreten. Ich habe an einem Tag aufeinanderfolgend acht Interviews geführt, vier Männer, vier Frauen. Bis auf eine Person (L4) waren alle in der Lageristik beschäftigt. Die Ausnahme war eine Fachkraft mit Hochschulabschluss, die der Verwaltung zugeordnet ist. Alle Lagerarbeiter sind Geringverdiener, mindestens zwei erwähnten, dass sie Mittel aus dem Bildungs- und Teilhabepaket erhalten.

### ***Suburbia***

Den letzten Teil bildet „Suburbia“, eine Kleinstadt in einer Metropolregion in Bayern. Suburbia enthält sechs Befragte, aber acht Fälle, da zwei Befragte getrennt nach ihrer Zeit in Rente und zu Berufszeiten ausgewertet wurden. Die Befragten wurden durch direkte Ansprache im privaten Umfeld ausgewählt.

Zunächst wurden drei Personen untersucht, nach einem Jahr etwa kamen weitere Interviews hinzu, nachdem sich in der Analyse der Bedarf an weiterer Diversität in Bezug auf Art und Pensum der Beschäftigung sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zeigte.

Die Fälle in Suburbia stellen den Kontrast zu den Fällen dar, die in einer Großstadt wohnen und über ein breites Mobilitätsangebot jenseits des privaten Pkw verfügen, und zu weniger gut Situierten, bei denen finanzielle Gründe eine wesentliche Rolle bei der Mobilitätsgestaltung spielen. Der Ort bot sich an, weil er die sozial-räumlichen Kriterien erfüllt: eine Kleinstadt in einer Metropolregion, also eine Vorstadt, mit vielen Pendler\*innen. Dazu kam, dass ich private Kontakte nutzen konnte, um Zugang zum Feld zu erhalten.

Die Kleinstadt zählt samt Eingemeindungen mehr als 10.000 Einwohner\*innen und verfügt über einen Bahnhof, der die Kleinstadt mit den Großstädten der Region verbindet. Die Kleinstadt ist außerdem über eine Bundesstraße gut angebunden. Das Wohngebiet, in dem die Befragten wohnen, ist ein ehemaliges Neubaugebiet, das überwiegend aus Einfamilienhäusern besteht. Der Ortskern, der Bahnhof, die Bildungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten liegen im Tal, während das Neubaugebiet auf einem Hügel liegt. Die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind

daher zumindest heimwärts beschwerlich. Viele Haushalte besitzen mehrere Autos (eines pro Führerscheinbesitzer\*in), es sind zwei Autostellplätze auf dem Grundstück von der Gemeinde vorgeschrieben.

## 4.2. Forschungsprozess 2: Analyse und Theoriebildung

Der zweite, aus Darstellungsgründen getrennt betrachtete, Prozess ist der Analyse und Theoriebildung gewidmet. Das Vorgehen lässt sich am besten anhand der Unterscheidung mehrerer, ineinander übergehender „Abläufe“ des Prozesses beschreiben. Diese werden im Folgenden nacheinander erläutert.

### 4.2.1 Ablauf I: Entwicklung der Elemente der Mobilitätskonstellation

Im ersten Ablauf ging es darum, aus den Transkripten die für die Fragestellung relevanten Kategorien und die Beziehungen zwischen diesen zu entwickeln. Abbildung 5 zeigt den Ablauf der Analyse und nennt die zentralen Aspekte. Im Folgenden werden die einzelnen Schritte behandelt.



Abbildung 5: Analyse und Theoriebildung I

### **Offenheit**

Zur Offenheitsanforderung bei der GTM und ANT wurde bereits im ersten Prozessschritt das Wesentliche gesagt. An dieser Stelle bezieht sie sich jedoch nicht mehr

auf die Auswahl der Akteure, sondern auf die Analyse. Den Ausgangspunkt für die Analyse bilden die Transkripte. Diese sollen offen im Sinne eines induktiven Vorgehens analysiert werden sowie im Sinne der Bereitschaft, gebildete Kategorien weiterzuentwickeln und zu verwerfen, wenn dies im Zuge der Analyse geboten scheint. Die zentrale Frage in diesem Schritt bezieht sich auf die Entwicklung von Kategorien und deren Beziehungen zueinander.

### ***Verhandlung und Selektion***

Die Anforderung der *Verhandlung und Selektion* bezieht sich in diesem Prozessteil zunächst auf die Entwicklung von Kategorien und Konzepten, also Aussagen zu den Beziehungen zwischen den Kategorien (siehe Abbildung 5). Anschließend geht es um die Analyse und Systematisierung der Unterschiede zwischen den Fällen (siehe Abbildung 8).

Ziel der Kategorienbildung ist es, aus den Daten Aussagen zu Zusammenhängen bzw. zu den Beziehungen zwischen den Akteuren abzuleiten, mithilfe derer sich das untersuchte Phänomen verstehen lässt. In der GTM werden Techniken des Kodierens zur Entwicklung von Konzepten und ihrer Verknüpfung zu (Ober-)Kategorien beschrieben. Grundsätzlich gilt es, induktiv vorzugehen, nah an den Daten zu bleiben und nicht nur Textbelege für fertige Konzepte bzw. die eigenen Interpretationen zu suchen (Glaser und Strauss 2006, S. 113–114).

Zunächst sollen die Begriffe geklärt werden, die ich in Anlehnung an Corbin und Strauss verwende (Corbin und Strauss 2008, S. 159). „Konzepte“ bilden die unterste Einheit von Sinneinheiten, die aus den Daten „extrahiert“ werden. „Kode“ verwende ich synonym mit Konzept. „Kategorien“ sind ebenso Konzepte, aber eine höhere Analyse- und Abstraktionsebene, die (einfache) Konzepte in Beziehung zu einander setzen und zu einer Art Oberbegriff weiterentwickeln.

Anknüpfend an die Offenheitsanforderung habe ich eine theoriegenerierende Vorgehensweise gewählt, bei der die induktive Datenanalyse im Vordergrund steht. Ein induktives Verfahren schließt dabei nicht den Einsatz deduktiver Vorgehensweisen aus, im Gegenteil: Beide Vorgehensweisen sind komplementär und im Zusammenspiel im Einsatz.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Glaser und Strauss distanzieren sich zunächst von jeglicher Deduktion in der Ansicht, dass Kategorien allein aus den Daten emergieren würden (Glaser und Strauss 2006, S. 36–37 zitiert nach; Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 196). Przyborski und Wohlrab-Sahr, die diese auf eine abgrenzende „Polemik“ gegenüber „Grand Theory“ zurückführen

Diesem Prinzip folgte auch die Kodierung der Interviewtranskripte in meiner Untersuchung. Sie erfolgte abwechselnd induktiv – das heißt offen, textnah und fall-spezifisch – und deduktiv, also unter Anwendung der gebildeten Kategorien auf neue Fälle. Dabei wurde immer wieder überprüft, ob diese im Fallvergleich und fallübergreifend passen oder angepasst und verworfen werden müssen. Der Kodierprozess verläuft in der GTM iterativ als Wechsel aus Induktion und Deduktion, als ein Wechsel aus *offenem*, *axialem* und *selektivem* Kodieren. Diese Techniken führen zu unterschiedlichen Abstraktionsebenen der Kategorien, begonnen bei den „Rohdaten“, die durch das offene Kodieren „aufgebrochen“ und so erst zu Daten werden. Corbin und Strauss sprechen von einem „brainstorming approach“, bei dem ein Text hinsichtlich aller enthaltenen „Potenziale und Möglichkeiten“ befragt wird (Corbin und Strauss 2008, S. 160, eigene Übersetzung), in Sinneinheiten („manageable pieces“, S. 160) eingeteilt wird und die Sinneinheiten benannt werden. Beim axialen Kodieren werden Zusammenhänge zwischen den *Konzepten* hergestellt und zu *Kategorien* verbunden. Schließlich werden beim selektiven Kodieren Zusammenhänge zwischen den Kategorien hergestellt und *Schlüsselkategorien* gebildet, die die Basis für die Theorie bilden. Diese Kodier-techniken sollen als Hilfestellungen und Faustregeln verstanden und verwendet werden, die nach den Bedürfnissen des Forschenden angepasst werden können. Die wichtigsten Analysewerkzeuge, so Corbin und Strauss, sind der eigene Geist und die Intuition:

*The actual procedures used for analyzing data are not as important as the task of identifying the essence or meaning of data. Procedures [...] are just tools. The greatest tools researchers have to work with are their minds and intuition. The best approach to coding is to relax and let your mind and intuition work for you. (Corbin und Strauss 2008, S. 160)*

Aus diesem Zitat lassen sich Freiheiten für die Anpassung der Werkzeuge auf Basis eigener Einsichten zum geeigneten Vorgehen ableiten. Diese Freiheit mache

---

und darauf verweisen, dass die Autoren später die Schärfe der Abgrenzung zurückgenommen haben (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, S. 196), verweisen in diesem Zusammenhang auf den Pragmatiker John Dewey, dessen Einfluss sie auf die Entwicklung der GTM bei Glaser und Strauss erkennen. Ähnlich spricht auch Kelle vom „induktivistischen Selbstmissverständnis“ der beiden Autoren der GTM (Kelle 1994). Dies insofern, als das Vorgehen der GTM einem Kreislauf folgt, bei dem die induktiv aus den Daten entwickelten Hypothesen wiederum anhand neuer Daten (deduktiv) überprüft und weiterentwickelt werden (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014, 197-198 (inkl. der Fußnoten 116 und 117)).

ich mir zunutze, insofern ich die Beziehungen zwischen den Kategorien in Form von *Konstellationen* in den Vordergrund der Untersuchung stelle und damit einen eigenen Weg beschreibe.

Wie bin ich dabei vorgegangen? Zur Kategorienbildung und Rekonstruktion ihrer Beziehungen untereinander habe ich zwei Analysestränge miteinander verschränkt: Zum einen bin ich sukzessive und linear vorgegangen und habe fallübergreifend anhand der Transkripte induktiv Kategorien gebildet (bzw. in der Terminologie der GTM Konzepte). Für die bessere Übersichtlichkeit habe ich dabei das Programm *MAXQDA* genutzt. Zum anderen habe ich jeden Fall, zunächst also jedes einzelne Transkript, für sich ausgewertet. Ebenso zum Zweck der Übersichtlichkeit habe ich dazu das Mindmapping-Programms *XMind* verwendet. Das bedeutet, dass ich auf Basis jedes Transkripts jene Kategorien entwickelte und zusammenstellte, die für dieses relevant waren. Es entstanden einzelne Mindmaps bzw. „Konstellationen“, deren Grundgerüst an Kategorien nach und nach über die einzelnen Konstellationen hinweg weiterentwickelt und abstrahiert sowie in der Folge vereinheitlicht wurde.

Die beiden Analysestränge liefen parallel ab und befruchteten sich gegenseitig, das heißt, die Ergebnisse des linearen Kodierens und die des konstellations-basierten Analysierens beeinflussten sich gegenseitig und konvergierten.

Die Rekonstruktion der Fallkonstellationen einschließlich der linearen Kodierung folgte der Logik der Konzeptentwicklung, wie sie bereits vorgestellt wurde: als Prozess zunehmender Abstraktion und der Entfaltung von Zusammenhängen. Mit der Kodierung jeder weiteren Fallkonstellation wurden die jeweils neu entwickelten Konzepte wieder auf die bereits entwickelten angewandt, diese überprüft, weiterentwickelt, neu geordnet oder verworfen.

Der Hintergrund zu diesem Vorgehen war, dass die Entwicklung eines fallübergreifenden Kodebaums in *MAXQDA* linear geprägt ist und sich die Beziehungen zwischen den Codes jenseits einer hierarchischen Ordnung kaum abbilden lassen. Hinzu kommt, dass sich die Unterschiede zwischen den Fällen verlieren. Für die Untersuchung und Systematisierung der Konstellationen war es jedoch wichtig, die Beziehungen zwischen den Kategorien im konkreten Zusammenwirken sichtbar zu machen. Denn jede Konstellation zeigte sich in Bezug auf ihre konkrete Zusammensetzung spezifisch. Da mein Interesse der Frage galt, welche Elemente auf welche Weise zusammenwirken, um die Konstellation zu stabilisieren, sollte die Einzelfallspezifität beibehalten werden. Meine „Einsicht“ in der Folge war, dass

das Ziel weniger die Rekonstruktion und Systematisierung der jeweiligen Zusammensetzung sein sollte als vielmehr das Ergebnis aus dem Zusammenwirken der Konstellationselemente. Im Ergebniskapitel wird auf diesen Punkt aufgegriffen und das Zusammenwirken erläutert.

Zur Illustration soll die bereits gereifte Fallkonstellation von Sub3 dienen (siehe Abbildung 6). Wie die anderen Konstellationen erfuh auch die von Sub3 mehrere Analyserunden in Abhängigkeit von den fallvergleichend entwickelten Codes bzw. Elementen. In der finalen Version sind die endgültigen Elemente und die Ausprägungen (bzw. die untergeordneten Codes) angepasst. Im Ergebniskapitel werden die Elemente wie auch die Ausprägungen in den Fallkonstellationen näher erläutert. An dieser Stelle soll nur ein Eindruck der Vorgehensweise vermittelt werden.

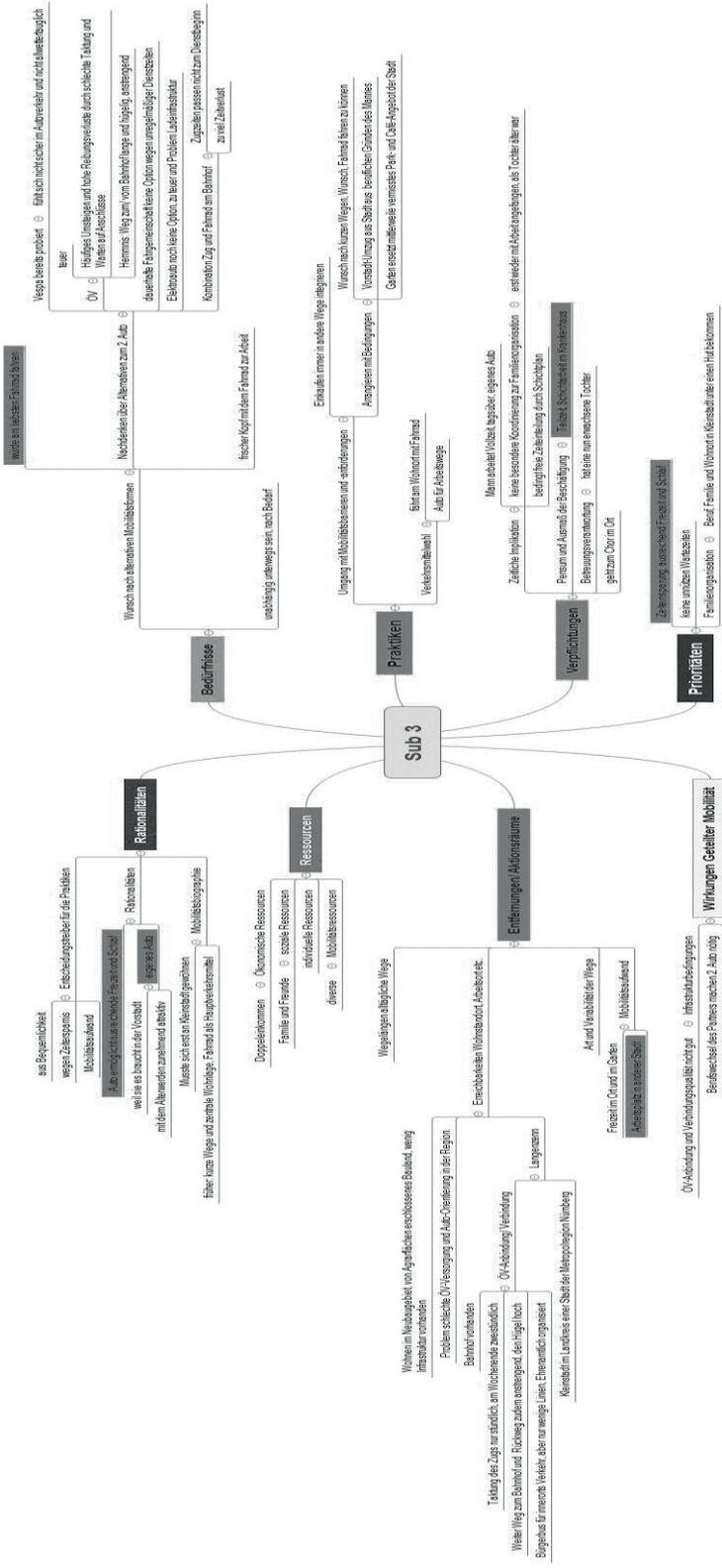


Abbildung 6: Fallkonstellation Sub3

Welche Auswirkungen hatte also die Konstellationsperspektive? Die Kategorienentwicklung folgte zum einen der Frage, wie sich textnahe Codes (Kategorien) zu übergeordneten Sinneinheiten verknüpfen lassen. Zum anderen aber ging es um die Frage, welche Funktion die Kategorie in der Konstellation erfüllt, welche Unterschiede sie für die anderen Elemente und die Konstellation als Ganzes bedeutet. Ich möchte das am Beispiel der Kategorie „Verpflichtungen“ illustrieren. Sie entstand aus einem deskriptiven Sammelbegriff für verschiedenste Tätigkeiten oder Aktivitäten und dabei aus der Kontrastierung dieser unter den Fällen, u. a. von Rentner\*innen und Erwerbstätigen. Unter Verpflichtungen wurden jene Aktivitäten und Tätigkeiten zusammengeführt, die sich aufgrund von *Verbindlichkeit* und der Eigenschaft auszeichneten, dass sie nicht ohne weiteres ausgesetzt, verkürzt oder verschoben werden konnten. Dazu zählen zum Beispiel die Erwerbsarbeit oder die Betreuung von Kindern, Tätigkeiten also, die mit einem bestimmten zeitlichen Rahmen, bestimmten Wegen und Aufgaben verbunden und bindend sind. Es kann passieren, dass unter außerordentlichen Umständen von der Ausführung der Verpflichtung abgewichen werden kann, etwa im Krankheitsfall oder zu Zeiten einer Pandemie, aber in der Regel gilt es als gesetzt für die Person, dass sie der „Verpflichtung“ nachkommt. Damit ergeben sich Wechselwirkungen mit anderen Konstellationselementen, z. B. mit den Praktiken wie der Verkehrsmittelnutzung oder der Priorisierung von Bedürfnissen.

### ***Festlegung: Elemente der Mobilitätskonstellation und Fallkonstellationen***

Das Ergebnis des ersten Analyseablaufs, die erste Festlegung also, besteht in Form entwickelter Kategorien bzw. Elemente, die zusammen die Mobilität der untersuchten Fälle übergreifend beschreiben, sowie in der entsprechenden Aussage, dass diese Elemente zusammen eine *fallübergreifende Mobilitätskonstellation* beschreiben. Abbildung 7 zeigt die Kategorien und ihre Unterkategorien als *Map*; im Folgenden sind diese zudem tabellarisch aufgeführt.

Tabelle 2: Kategorien der Mobilitätskonstellation

Kategorie	Unterkategorie
<b>Verpflichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitliche Implikation               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Art der Tätigkeit</li> <li>○ Soziale Verpflichtungen</li> <li>○ Freizeitaktivitäten</li> <li>○ Berufliche Verpflichtung</li> </ul> </li> <li>▪ Pensum und Ausmaß der Beschäftigung</li> <li>▪ Verbindlichkeitsgrad</li> <li>▪ Fürsorge               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Betreuungsverantwortung</li> <li>○ ...</li> </ul> </li> </ul>
<b>Ressourcen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ökonomische Ressourcen</li> <li>▪ soziale Ressourcen</li> <li>▪ individuelle Ressourcen</li> <li>▪ Mobilitätsressourcen (Verkehrsmittel oder kurze Wege)</li> </ul>
<b>Entfernungen/Aktionsräume</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erreichbarkeiten Wohnstandort, Arbeitsort etc.</li> <li>▪ Art und Variabilität der Wege</li> <li>▪ Aufwand für Wege und Aktivitäten (z. B. zeitlich)</li> </ul>
<b>Geteilte Mobilität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Familienorganisatorisches</li> <li>▪ Fahrgemeinschaften</li> <li>▪ Infrastrukturbedingungen</li> <li>▪ ...</li> </ul>
<b>Bedürfnisse/Verlangen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wunsch nach alternativen Mobilitätsformen</li> <li>▪ Spezifische Bedürfnisse</li> </ul>
<b>Prioritäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spezifische Prioritäten</li> </ul>
<b>Praktiken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgang mit Mobilitätsbarrieren und -anforderungen</li> <li>▪ Verkehrsmittelnutzung, Mobilitätspraktiken</li> </ul>
<b>Rationalitäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entscheidungstreiber für die Praktiken</li> <li>▪ Überzeugungen</li> <li>▪ Mobilitätsbiographie</li> </ul>

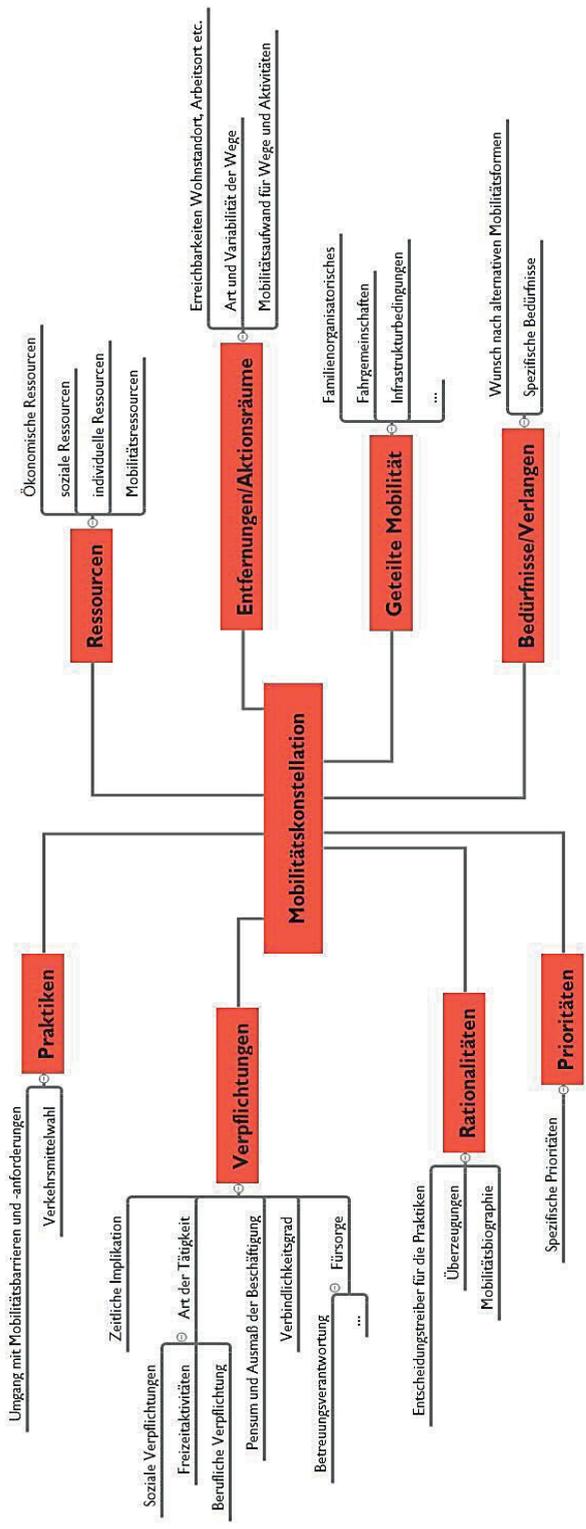


Abbildung 7: Fallübergreifende Mobilitätskonstellation

Diese fallübergreifende Mobilitätskonstellation ist also das Ergebnis des Angleichungsprozesses der einzelnen Konstellationen. Die in diesem Sinne standardisierten *Fallkonstellationen* stellen die Grundlage für den weiteren Analyseprozess dar. Die *Fälle* existieren nun also nicht mehr in Form der Transkripte, sondern in Form der Fallkonstellationen, die zwar jeweils zu einem oder einer Befragten zugeordnet werden können, aber bereits abstrahiert und auf die für die Analyse relevanten Elemente reduziert sind (siehe dazu die Erläuterung des Fallbegriffs unter C3.1).

### ***Reflexiver Lernprozess***

Im Anschluss an die Festlegung folgt laut dem Schema der reflexive Lernprozess: Es muss reflektiert werden, inwieweit das Ergebnis bereits ausreichend ist, oder ob weiterer Analysebedarf besteht. Ich habe mit der Mobilitätskonstellation noch keine ausreichende Antwort auf meine Forschungsfrage zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung erhalten, sodass ich Bedarf für eine weitere Analyse gesehen habe.

#### **4.2.2 Ablauf 2: Systematisierung von Unterschieden zwischen den Fallkonstellationen und Extrahierung der Schlüsselkategorien**

Es folgte also ein zweiter Ablauf des Analyseprozesses, der auf der Grundlage der standardisierten Fallkonstellationen beginnt und mit der fallübergreifenden *Mobilitätsbenachteiligungskonstellation* sowie den für die Theoriebildung relevanten Schlüsselkategorien und einer entsprechenden systematischen Unterscheidung der Fälle endet (siehe Abbildung 8). Im Folgenden werden die Schritte erläutert.

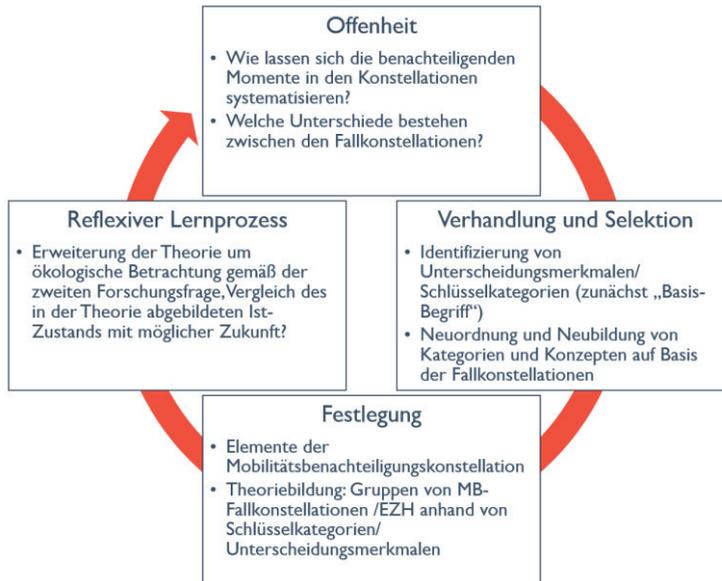


Abbildung 8: Analyse und Theoriebildung II

## Offenheit 2

Der zweite Ablauf geht von den bereits analysierten Fallkonstellationen aus. Die Offenheitsanforderung bezieht sich nun auf die Untersuchung der Frage, ob und wie sich Mobilitätsbenachteiligung in den Fallkonstellationen systematisch extrahieren lassen kann, oder allgemeiner gesagt, welche systematischen Unterschiede zwischen den Fallkonstellationen bestehen.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde, besteht das ideale Vorgehen nach der GTM in einem Wechsel aus Datenerhebung und –auswertung. Das Gebot der Kontrastierung bezieht sich einerseits auf die Auswahl der Fälle, andererseits auf die Entwicklung der Konzepte. Corbin und Strauss (2008) gestehen aber Abweichungen bzw. „Variationen“ des *theoretical sampling* zu. So können sich die Forschenden erneut ihren Daten oder bereits entwickelten Konzepten widmen, um sie neu zu ordnen, neu zu kontrastieren oder zu ergänzen, auch wenn sie nicht mehr im Feld sind (Corbin und Strauss 2008, S. 154–155).<sup>15</sup>

<sup>15</sup> „Variation 4“: „A researcher may return to the data themselves, reorganizing them according to theoretically relevant concepts. [...] Relationships between concepts, just like the concepts themselves, are compared across sites and persons in order to uncover and verify similarities and differences that will demonstrate dimensional range or variation of a concept and the relationships between concepts.“ (Corbin und Strauss 2008, 154-155).

Zwar haben sich grundsätzlich Erhebung und Analyse auch in meiner Untersuchung abgewechselt, allerdings entstanden viele der für die Theorie relevanten Konzepte und ihre Verknüpfung erst nach Abschluss der Erhebung. Das heißt, angesichts noch wenig zufriedenstellender Erklärungsansätze fanden Neuordnung und Neuverknüpfungen nach dem Erheben der Daten statt.

### ***Verhandlung und Selektion 2***

Ziel dieses Schrittes war die Identifizierung von Unterscheidungsmerkmalen zwischen den Fallkonstellationen im Hinblick auf die Zusammenhänge mit der Entstehung von benachteiligenden Momenten. Zunächst fiel die Systematisierung der Daten und die Bildung von Zusammenhängen im Hinblick auf die Fragestellung schwer: Der Vergleich der verschiedenen Fälle führte nicht zu einer Reduktion der Komplexität, da sich fast keine Gemeinsamkeiten in Bezug auf benachteiligende Aspekte zwischen den Fällen erkennen ließen.

Einen „Durchbruch“ in der Analyse erlangte ich durch die Einsicht, dass nicht alle meiner Fälle mobilitätsbenachteiligt waren, dass also in der Nichtbetroffenheit einer der wesentlichen Unterschiede zwischen den Fällen bestand. Das klingt banal, doch zuvor hatte ich diesen Umstand nicht erwogen. Die in meinem Forschungsinteresse ausgedrückte Absicht, keine A-priori-Festlegung von Betroffenen in Form bestimmter sozialstatistisch bestimmter Gruppen zu treffen, war mit der unhinterfragten Annahme einhergegangen, dass ich alle Fälle, die ich rekrutieren würde, als mobilitätsbenachteiligt identifizieren müsste. Erst die Erkenntnis, dass ich auch nichtbenachteiligte Fälle – zudem davon nicht wenige – in der Stichprobe hatte, ermöglichte die Analyse auch der nächsten Unterscheidungsdimensionen.

Der Umstand, dass ich auch Nichtbenachteiligte rekrutiert hatte, steht dabei nicht im Widerspruch zu dem Forschungsinteresse, das Phänomen der Mobilitätsbenachteiligung zum Untersuchungsgegenstand zu machen und dafür möglichst wenige Vorannahmen für die Untersuchung zu treffen. Im Gegenteil ist es nur plausibel, dass dies der Fall ist und als Gütekriterium für die Offenheit der Fallauswahl zu werten. Die Nichtbetroffenen im Sample zu haben, stellte sich zudem als Gewinn heraus: So konnten die Faktoren, die in den einen Fällen zu Benachteiligung führen und in den anderen nicht, im Kontrast deutlich herausgearbeitet werden.

Ich bildete als Unterscheidungsmerkmal das Konzept des *Basisbegriffs Mobilitätsbenachteiligung*. Durch den Basisbegriff konnten die Fälle bestimmt werden, die

nicht von Mobilitätsbenachteiligung sind und so von den betroffenen Fällen unterschieden werden. Auf Basis dieser ersten Unterscheidung habe ich also innerhalb der Gruppe der „Betroffenen“ nach Unterschieden sowie nach Unterschieden der Betroffenen zu den Nichtbetroffenen gesucht (dem Prinzip des minimalen und maximalen Vergleichens folgend).<sup>16</sup> Als weitere Unterscheidungsmerkmale dienten zum einen, ob ein Umgang mit dem Mangel stattfindet und zum anderen, wie erfolgreich dieser ist, den Mangel zu kompensieren. Insgesamt konnten so vier Gruppen unterschieden werden.

Die Vergleichsanalyse und Extraktion der relevanten Unterschiede und Gemeinsamkeiten erfolgte mithilfe verschiedener *Tools*, u. a. mit Papierzeichnungen, Programmen zur grafischen Umsetzung von Ideen, mit Excel-Tabellen. Zur Veranschaulichung dienen folgenden Abbildung 9 und Abbildung 10.

---

<sup>16</sup> Name der Methode des Vergleichens u. a. in der GTM, bei der es darum geht, den gemeinsamen Kern einer Fallgruppe herauszuarbeiten. Dabei werden abwechselnd *minimale* Unterschiede innerhalb einer Fallgruppe und *maximale* Unterschiede im Vergleich zu Fällen außerhalb der Fallgruppe herausgearbeitet (Strübing 2008, S. 8–9).



Übertragung der Fallkonstellationen in tabellarische Form zur Identifizierung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden für die Entwicklung der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation, hier am Beispiel der ersten Konstellationsgruppe (nicht von Mobilitätsbenachteiligung betroffen), Teil 2:

KG 1	Verpflichtungen und zeitliche Implikationen	Ressourcen	Entfernungen / Erreichbarkeit	Probleme	Prioritäten/Bedürfnisse	Geteilte Mobilität	Umgangspraktiken
	relativ freie Arbeitszeit Zeiteinteilung	keine verbindlichen regelmäßigen Wegen Haupt- und Nebenberuflichkeit Koordination Ausreichend Mobilitätsangebot	Kurze Wege zur Arbeit, Versorgung Wohnen, peripherer Lage Zielort(e) (VNW) peripherer Lage Bedürfnis/ Prio	Große Entfernungen Weg unter Zeitdruck	schlechte Anbindung, Versorgung am Wohnort keine Prio	Zeiterparnis keine Prio	Probleme (Direkter Einfluss sozialer Umfeld auf Mobilität) Anpassungen, reduzieren, ändern Praktiken, VM
	keine verbindlichen regelmäßigen Wegen Haupt- und Nebenberuflichkeit Koordination Ausreichend Mobilitätsangebot	Kurze Wege zur Arbeit, Versorgung Wohnen, peripherer Lage Zielort(e) (VNW) peripherer Lage Bedürfnis/ Prio	Große Entfernungen Weg unter Zeitdruck	schlechte Anbindung, Versorgung am Wohnort keine Prio	Zeiterparnis keine Prio	Probleme (Direkter Einfluss sozialer Umfeld auf Mobilität) Anpassungen, reduzieren, ändern Praktiken, VM	Umgangspraktiken
SSC-B1-P1	x	o	x	o	x	o	o
SSC-B1-P3	x	o	x	o	x	o	o
SSC-B1-P2	x	o	x	o	x	o	o
SSC-B2-P5	x	o	x	o	x	o	o
SSC-B2-P6	x	o	x	o	x	o	o
SSC-B3	x	o	x	o	x	o	o
SSC-B4	x	o (nicht mehr)	o	o	x	o	o (H)
Sub2	x	o	x	o	x	o	o
Sub4	x	o	x	o	x	o	o
Sub5	x	o	x	o	x	o	o (H)

Abbildung 10: Work in progress: Illustration zum Vorgehen bei der iterativen Vergleichsanalyse der Fallkonstellationen in KG 1

Für die Vergleichsanalyse in der oben dargestellten tabellarischen Form wurden für jede Fallkonstellation die Ausprägungen in den relevanten Kategorien aufgestellt: Es wurde geprüft, ob (unter den aktuellen Konstellationsbedingungen) ein Mangel der Mobilität besteht und wenn, inwiefern dieser besteht und in welchem Zusammenhang mit den anderen Bestandteilen der Mobilitätskonstellation.

Schließlich konnte ich so die Kategorien der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation bilden und daraus die *Schlüsselkategorien* für die weitere Unterscheidung bzw. die Theoriebildung. Die erste Schlüsselkategorie bestand im Basisbegriff, also im Merkmal für die Unterscheidung von Fällen mit und ohne Mobilitätsbenachteiligung. Die inhaltliche Entwicklung der Theorie und der Schlüsselkategorien wird im Ergebniskapitel (siehe D1) vorgestellt.

Daran anschließend wurde eine Neuauswertung und Neubetrachtung bestehender Codes und Konzepte möglich. Viele der Codes habe ich diesem Zuge neu zugeordnet und neuzugeschnitten.

Aus den Kategorien der Mobilitätskonstellation wurden also Kategorien der *Mobilitätsbenachteiligungskonstellation* (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die Fallkonstellationen wurden parallel und analog zum Vorgehen im Ablauf I zu *Mobilitätsbenachteiligungskonstellationen* weiterentwickelt. Die Kategorien bauen aufeinander auf bzw. stehen in Beziehung zueinander, wie die Gegenüberstellung in der folgenden Tabelle zeigen soll.

Tabelle 3: Kategorien im Vergleich, Mobilitäts- und Mobilitätsbenachteiligungskonstellation

Elemente der Mobilitätskonstellation	Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation
<b>Verpflichtungen</b>	Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand Verpflichtungen Entfernungen und Aktionsräume Zeitlicher Verfügungsrahmen
<b>Entfernungen/Aktionsräume</b>	
<b>Ressourcen</b>	Mobilitätsressourcen
<b>Bedürfnisse/Verlangen</b>	Prioritäten, prioritäre Bedürfnisse
<b>Prioritäten</b>	
<b>Geteilte Mobilität</b>	Konfliktfaktoren
<b>Praktiken</b>	Umgang mit Konflikten
<b>Rationalitäten</b>	

### **Festlegung 2**

Das Ergebnis des zweiten Ablaufs umfasst die Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation und die Entwicklung eines differenzierten theoretischen Ansatzes zur Beschreibung und Unterscheidung von von Mobilitätsbenachteiligungskonstellationen anhand von Schlüsselkategorien. Die Konstellationskategorien und ihre Ausprägungen sowie die Theorie werden im Ergebnisteil ausführlich behandelt, daher verzichte ich an dieser Stelle auf eine vertiefende Vorstellung.

Die folgende Abbildung zur Mobilitätsbenachteiligungskonstellation der ersten Gruppe, das heißt der Gruppe ohne Mobilitätsbenachteiligung, soll die Darstellung des Vorgehens komplettieren (Abbildung 11).

Abbildung der Konstellationsgruppen anhand der entwickelten Kategorien der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation, hier am Beispiel der Gruppe ohne Mobilitätsbenachteiligung („KG 1“):

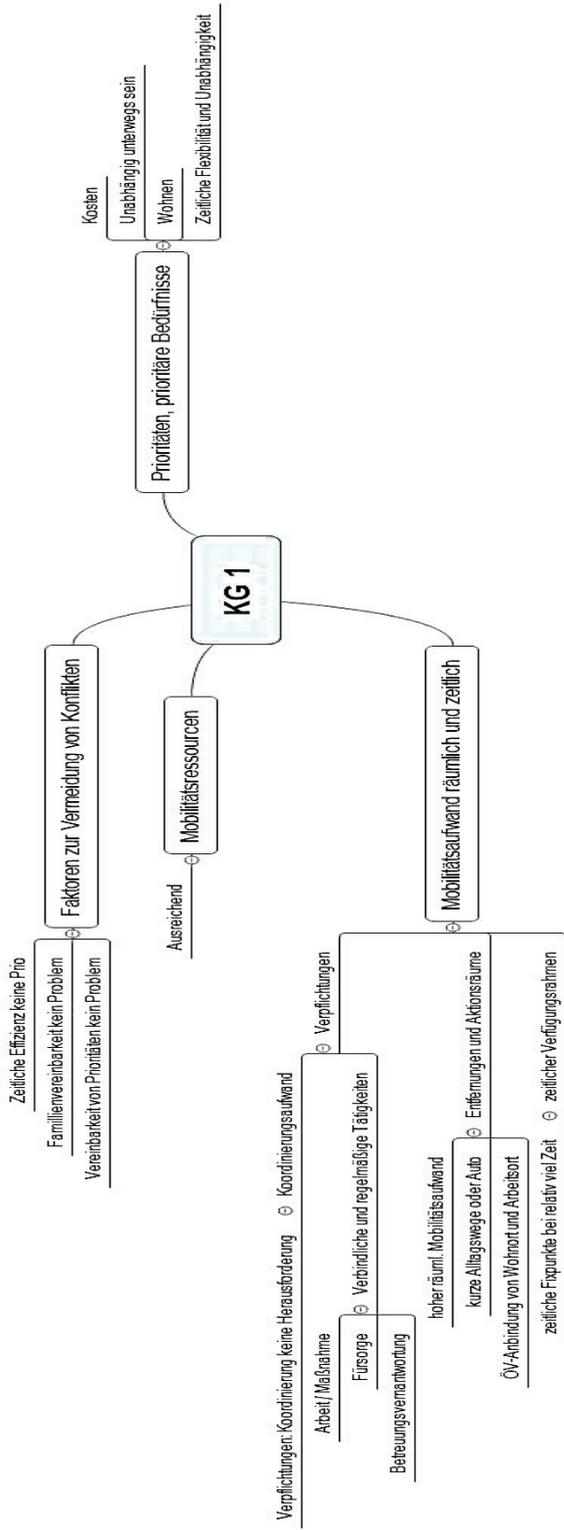


Abbildung 11: Mobilitätsbenachteiligungskonstellation der Gruppe 1

Auf die erste Forschungsfrage konnte damit eine Antwort gegeben werden. Es bleibt noch die zweite und dritte Forschungsfrage. Zwei Fragen schließen sich an: Wie kann ich begründen, dass die Analyse zu einem (ersten) Ende gekommen ist? Wie kann ich die Theorie erweitern? Diese Aspekte sollen im Folgenden adressiert werden.

### ***Reflexiver Lernprozess 2***

Bei den Anforderungen des *reflexiven Lernprozesses* geht es um die Prinzipien der Offenheit und Iteration. Diese beziehen sich zum einen auf die Analyse in Form der iterativen Konzeptentwicklung, wie es bereits im vorhergehenden Unterkapitel dargestellt wurde. Zum anderen beziehen sie sich auf die prinzipielle Offenheit, den Forschungsprozess auch nach Beendigung wiederaufzunehmen und eine neue Theoriebildung anzuschließen.

Als Fragen ergeben sich, wann eine Untersuchung beendet werden kann und die Ergebnisse reif sind, um in eine Theorie integriert zu werden, nach welchen Gütekriterien sie bewertet werden können und inwiefern allgemeine Aussagen im Sinne einer Generalisierbarkeit der Theorie gemacht werden können.

Sowohl in der ANT als auch in der GTM wird eine prinzipielle Endlosigkeit der Untersuchung angenommen, die aber aus praktischen Gründen irgendwann einen zumindest temporären Abschluss finden muss. Bei Bedarf kann und soll die Untersuchung wieder aufgenommen werden. Das Ende der Untersuchung fällt nicht unbedingt mit einem erreichten endgültigen Ergebnis zusammen. Vielmehr könnten die Untersuchung und insbesondere die Datensammlung immer weitergeführt werden, doch an irgendeinem Punkt muss sie zu einem Ende gebracht werden. Beide Ansätze erkennen forschungsbegleitende Umstände, z. B. die Dauer einer Forschungsförderung, der verfügbare Zeitrahmen u. ä. als Gründe dafür an. Sie sprechen dem Abschluss der Erhebung daher eine Vorläufigkeit zu – bei Bedarf wie z. B. neuen Erkenntnissen kann die Erhebung wieder aufgenommen werden. Eine weitere Gemeinsamkeit ist, dass die Qualität der Untersuchungsergebnisse dahingehend beurteilt wird, wie sorgfältig die methodischen Verfahren angewandt wurden. Kriterien wie Repräsentativität im statistischen Sinne oder Validität gelten hingegen nicht.

Auch in Bezug auf die Beurteilung des Untersuchungsergebnisses zeigen sich Parallelen zwischen der ANT und der GTM. In der ANT wird Qualität dadurch erreicht, dass einer bestimmten methodischen Vorgehensweise gefolgt wird, die

allerdings in der ANT – wie zu Beginn erläutert – nur vage beschrieben ist. Dazu gehört, den Akteuren bzw. ihren „Spuren“ zu folgen und das im übertragenen Sinn gedachte Netzwerk<sup>17</sup>, also die Beziehungen zwischen den Akteuren „zu entfalten“. Je kleinteiliger und je „flacher“, also ohne Rückgriff auf „globale“ Erklärungen bzw. Strukturen, desto besser. Doch auch ohne Reduzierung des Geschehens auf „Interaktionen“ und „intentionale Akteure“ lassen sich die Beziehungen zwischen Akteuren über vielfältige Mittler (vor allem Dinge) nachverfolgen. Die Akteure sind mit anderen Zeiten, Orten und Personen verbunden – auch diese Beziehungen gilt es zu entfalten (Latour 2007, z. B. S. 331).

Für Latour ist Ergebnis und letzter Teil der Untersuchung das Verfassen eines „Berichts“, in der Regel ein „Text“. Dieser ist immer unfertiger ein Ausschnitt und unfertiges Stück der Datenanalyse und verfehlt einen Großteil dessen, was passiert ist (Latour 2007, S. 214–215). Er stellt keine objektive Wiedergabe der Daten dar, sondern ist Teil der Untersuchung, eine „Fabrikation“ und selbst als „Mittler“ zu verstehen (Latour 2007, S. 216; 236f). Die Qualität des Textes liegt darin, möglichst viele Akteure versammelt zu haben und ihre Beziehungen möglichst konkret nachgezeichnet zu haben. Um im Sinn der ANT einen Bericht zu verfassen, sollte die Verfasserin:

*... so langsam wie möglich vorgehen wie die Mannigfaltigkeit der Einwände und Gegenstände, die er auf seinem Weg zu registrieren hat; er sollte so aufwendig sein wie nötig, um Verbindungen zwischen den vielen Mittlern herzustellen, die sich bei jedem Schritt vermehren; und er sollte so reflexiv, artikuliert und raffiniert sein wie die Akteure, die bei der Ausarbeitung all seiner neuen Bindungen kooperieren. Er muss in der Lage sein, Differenzen zu registrieren, Vielfalt zu verarbeiten und sollte für jeden neuen Fall umgemodelt werden können. (Latour 2007, S. 211)*

---

<sup>17</sup> Latour weist an verschiedenen Stellen auf die Problematik des Begriffs „Netzwerks“ hin, verteidigt ihn aber auch (z. B. Latour 2007, z.B. 224 f). Jedenfalls muss der Text nicht im wörtlichen Sinn ein Netzwerk beschreiben, er ist vielmehr ein „Werkzeug“ zur Beschreibung und zugleich ein Qualitätskriterium, wenn die mit dem Netzwerk verbundenen Merkmale erfüllt sind: „Somit ist ein Netzwerk ein Ausdruck, um zu überprüfen, wie viel Energie, Bewegung und Spezifität unsere eigenen Berichte einfangen können.“ Latour 2007, S. 227–228 Die Akteure und ihre Beziehungen müssen darin vorkommen und dies auf eine Weise, die nicht a priori zwischen Strukturen, Kontexten und Interaktionen unterscheidet, sondern die Akteure in dem Sinn zunächst hierarchiefrei versammelt.

Ähnlich wird auch bei der GTM das richtige Vorgehen im Sinne der Befolgung ihrer Methoden in den Vordergrund der Qualitätsbeurteilung gestellt. Deren Befolgung soll gewährleisten, dass die Theorie die nötige *Qualität* und *Glaubwürdigkeit* (*credibility*) erhält (Corbin und Strauss 2008, S. 300–302). Mit den Begriffen findet eine Abgrenzung von den quantitativen Begriffen der Validität oder Reliabilität statt. Glaubwürdigkeit entsteht insbesondere dadurch, dass die Ergebnisse nach den vorgeschlagenen Methoden erzeugt und dokumentiert wurden. Ähnlich wird auch ein Universalanspruch der entwickelten Theorie zurückgewiesen. Es geht vielmehr um Plausibilität, wobei die Ergebnisse als *eine plausible* Interpretation der Daten gesehen werden, nicht als die einzig mögliche (Corbin und Strauss 2008, S. 301–302). Überdies sollte die Theorie auch *anwendbar* (*applicable*) sein, wozu unter anderem die Übertragbarkeit auf ähnliche Anwendungsfälle zählt (Corbin und Strauss 2008, S. 301; 320).

Repräsentativität wird in Bezug auf die entwickelten Konzepte bzw. Kategorien gemessen und wird daher auch als „konzeptionelle Repräsentativität“ bezeichnet (Strübing 2008, S. 9). Als Kriterium für den geeigneten Zeitpunkt der Schließung wird im Zusammenhang der GTM die *theoretische Sättigung* der Kategorien genannt. Wenn also eine weitere Datenerhebung und Vergleichsanalyse keine neuen Dimensionen mehr hinzufügen würde. Dieser Umstand tritt allerdings so gut wie nie ein. Es können immer weitere Facetten hinzugefügt oder die Kontexte und Anwendungsbereiche variiert werden (Corbin und Strauss 2008, S. 148–149). Dem folgend lässt sich unter der theoretischen Sättigung verstehen, dass wesentliche Erkenntnisgewinne erzielt wurden, die zwar nicht abschließend alles erklären, aber den Untersuchungsgegenstand plausibel erfassen können. Als Gütekriterium der Ergebnisse lässt sich heranziehen, ob die Untersuchung im Rahmen der methodischen Prinzipien und mit genügend Zeit und Tiefe durchgeführt wurde. Eine Parallele zu dieser Haltung findet sich auch in der ANT: Die Schließung des Verfahrens ist immer als temporär zu betrachten. Die Entfaltung des Netzwerks lässt sich immer weiterführen – aber irgendwann muss sie beendet werden (z. B. Latour 2005, S. 148).

Die wesentliche zweite Parallele zwischen GTM und ANT ist die Betonung der Spezifik der Ergebnisse: Die erarbeitete Theorie soll für den untersuchten Gegenstand gelten. Darüber hinaus setzen sich Glaser und Strauss mit den Wegen auseinander, von einer „substantiven“ zu einer „formalen“ Grounded Theory zu gelangen – also von einem inhaltsnahen, auf ein bestimmtes Themengebiet begrenzten zu einer allgemeinen (oder allgemeineren) Theorie (Glaser und Strauss 2006,

S. 79 ff). Dies ließe sich aber nicht einfach durch abstrahierende Formulierungen erreichen. Vielmehr müsse es erarbeitet werden, indem die Untersuchung auf weitere thematische Bereiche ausgeweitet und die entwickelte Theorie auf diese angewendet, weiterentwickelt und neuformuliert wird, sodass sie auch diesen weiteren Anwendungsbereichen gerecht wird.

Auch für die ANT sind Ergebnisse bzw. Bericht immer spezifisch. Der Bericht entfaltet die spezifischen Akteure und tut dies ohne Rückgriff auf „Erklärungen“<sup>18</sup>. Sollte es nötig sein, einem Bericht „Erklärungen“ hinzuzufügen, sei die Untersuchung nicht weit genug gegangen, das Netzwerk nicht genug entfaltet worden (Latour 2007, S. 237–239). Aber es gibt auch den Zeitpunkt im Forschungsprozess, an dem die „Entfaltung“ abgeschlossen und die „zweite Aufgabe“ aufgenommen wird. Diese beinhaltet, zu „formieren“, zu „standardisieren“, zu begrenzen und zu abstrahieren (Latour 2007, S. 389–390). Die ANT räumt ferner „versammelnde Aussagen“ ein, die „Bewegungen [bezeichnen, die] den gleichen Effekt haben“ und im Sinne von „Standards“ ähnliche Bewegungen und Effekte beschreiben können und dazu dienen, neue Beziehungen „vorzuzeichnen“ und Theorien zum Vorgang, wie Verbindungen hergestellt werden, zu liefern (Latour 2007, S. 398–399).

Daraus schließe ich für den Aspekt der Generalisierbarkeit der Ergebnisse, dass jeder Bericht oder jede Theorie zwar spezifisch ist. Dem steht nicht entgegen, verallgemeinernde Schlussfolgerungen zu ziehen und Kategorien zu bilden, die auch für andere ähnliche Fälle wertvolle Erkenntnisse liefern können. Wichtig ist aber die Sensibilität für die Spezifik des jeweiligen Falls und die Bereitschaft zu bewahren, diese Übertragung anhand neuer spezifischer Daten vorzunehmen.

Häufig werden in qualitativen Studien Typologien entwickelt. Dabei wird vor allem ein kontrastierendes Verfahren genutzt (Kelle und Kluge 2010, S. 85). Typologien dienen dazu, „komplexe Realität“ zu beschreiben und diese auf das „Typische“ zu reduzieren, sowie dazu die Theorie- und Hypothesenbildung anzuregen, insofern Zusammenhänge deutlicher werden (Kelle und Kluge 2010, S. 10–11). Es gibt verschiedene Vorgehensweisen zur Typenbildung. Sie alle folgen dem Prinzip, Ähnlichkeiten und Unterschiede zu ermitteln und so die Daten zu strukturieren (Kelle und Kluge 2010, S. 85). Dies erfolgt auf Basis von Vergleichen bzw. Vergleichsdimensionen.

---

<sup>18</sup> Beispiele für Erklärungen sind „der Kapitalismus“ oder „der Habitus“, das heißt „verborgene Kräfte“.

Bei einer GT entsteht die Typologie durch das kontrastierende Verfahren gewissermaßen von selbst, insofern die minimalen und maximalen Unterschiede herausgearbeitet und damit Grenzen zwischen den daraus entstehenden Gruppen gezogen werden. In meinem Fall wurden, wie im Ergebniskapitel dargelegt wird, aus den Schlüsselkategorien Fallgruppen gebildet. Diese lassen sich als Typen verstehen, insofern sie auf die Unterscheidung der Fälle anhand von Vergleichsdimensionen basieren. Sie sollen in der Sprache der ANT nach der Aufgabe der Entfaltung des Netzwerks der zweiten Aufgabe dienen: der Formierung, Begrenzung und Standardisierung von ähnlichen Konstellationen mit ähnlichen Effekten.

Die (vorläufige) Schließung meiner Untersuchung habe ich vorgenommen, als ich die Schlüsselkategorien gefunden hatte und anhand dieser alle Fälle sinnvoll und in Bezug auf die Fragestellung unterscheiden konnte. Es haben sich weiterer Forschungsbedarf und weitere Anknüpfungspunkte ergeben, die ich zur Adressierung der zweiten und dritten Forschungsfrage als eine anschließende Analyse verfolgt habe.

### 4.3. Forschungsprozess 3: Erweiterung der Theorie

Für die zweite und dritte Forschungsfrage besteht also weiterer Bedarf, die Untersuchung fortzusetzen. Die entwickelte Theorie wurde dafür als Ausgangspunkt genutzt und um die Betrachtung ökologischer Anforderungen an Mobilität erweitert.

Der dritte Prozess startet damit nicht bei null, sondern setzt bei der entwickelten Theorie zur Mobilitätsbenachteiligung an und endet mit der Identifizierung von Zusammenhängen zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischer Nachhaltigkeit. Er lässt sich als Zusammenführung der ersten beiden Prozesse verstehen, das heißt, es besteht Bedarf an der Auswahl weiterer Akteure und Sites sowie an der weiteren Analyse und Theorieentwicklung.

Die Abbildung zeigt wieder die Schritte und wesentlichen Aufgaben. Im Folgenden werden die Schritte erläutert.

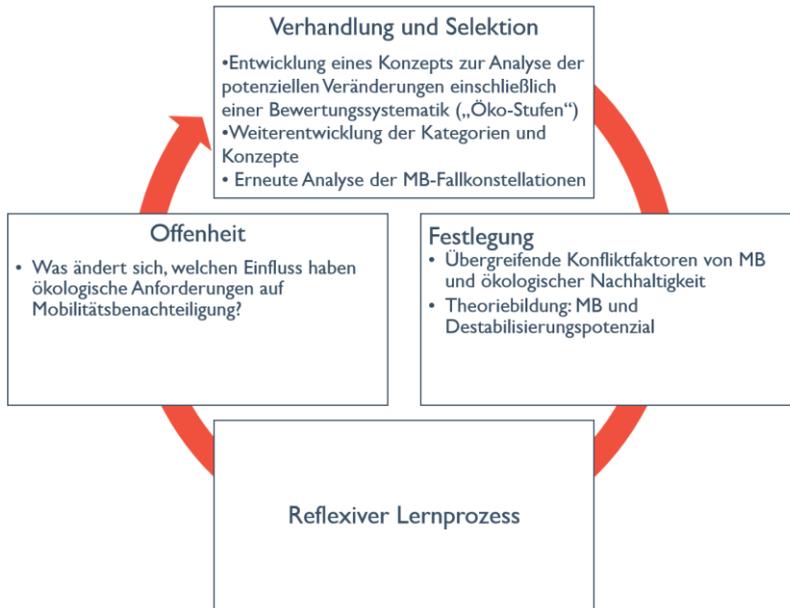


Tabelle 4: Zusammengeführte Prozesse: Erweiterung der Theorie

### 4.3.1 Offenheit

Die Motivation für den letzten Prozessablauf besteht in der Analyse der Veränderungen in Bezug auf die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung, wenn ökologische Anforderungen zu berücksichtigen sind. Die Offenheit bleibt bestehen und bezieht sich auf das Befolgen der Hinweise durch neue und bekannte „Akteure“, die im Zusammenhang der neuen bzw. weiterführenden Fragestellung zum Sprechen gebracht werden sollen. Die Identifizierung, das Zum-Sprechen-bringen der Akteure, wird aber ähnlich wie im ersten Prozess und der Start-Heuristik durch ein Konzept zur Bestimmung ökologisch nachhaltiger Mobilität, das auf Erkenntnissen aus der Literatur aufbaut, strukturiert.

In der Denkrichtung der ANT lässt sich dies so fassen, dass der Einfluss ökologischer Anforderungen als potenziell relevante Akteure erkannt und „verfolgt“ wurden. In der Denkrichtung der GTM lässt es sich so beschreiben, dass die weiterführende Fragestellung zum Anlass genommen wurde, die entwickelte Theorie bzw. die entwickelten Konzepte mit den Anforderungen aus ökologischer Sicht zu kontrastieren.

### 4.3.2 Verhandlung und Selektion

In diesem Schritt wurden zwei Aufgaben abgeschlossen: die Entwicklung eines Konzepts zur Analyse der potenziellen Veränderungen einschließlich einer Bewertungssystematik („Öko-Stufen“) sowie die mit der Weiterentwicklung der Kategorien und ihrer Beziehungen ineinandergreifende Analyse der Fallkonstellationen.

Die zweite Forschungsfrage bezieht sich auf die möglichen Konflikte zwischen ökologischen Anforderungen und Mobilitätsbenachteiligung. Auch in der Analyse von Mobilitätsbenachteiligung wurde erkennbar, dass einige der identifizierten Faktoren in Bezug auf Mobilitätsbenachteiligung im potenziellen Widerspruch zu ökologisch nachhaltiger Mobilität stehen. Diese Faktoren tragen dann z. B. zur Vermeidung oder Verminderung von Mobilitätsbenachteiligung bei, gehen aber zulasten der Umweltfreundlichkeit.

Eine Schwierigkeit bestand zunächst in dem Umstand, dass die Widersprüche zwar bereits erkennbar sind und sich mit Blick auf geplante Maßnahmen und Entwicklungen in der Klima- und Verkehrspolitik abzeichnen, zum Zeitpunkt der Befragung aber noch wenig handlungsrelevant waren. Ökologische Aspekte der Mobilität kamen durchaus zur Sprache: einerseits durch meine expliziten Nachfragen zum Verständnis von umweltfreundlichem Verkehr, andererseits teilweise durch die Befragten selbst, welche explizit oder implizit ihre Mobilitätspraktiken vor dem Hintergrund ihrer ökologischen Qualität reflektierten. Aber für die Entstehung und Stabilisierung von Mobilitätsbenachteiligung spielten diese Aspekte keine erkennbare Rolle. So trägt zum Beispiel die mangelnde Autoverfügbarkeit bei einem der Befragten zur Mobilitätsbenachteiligung bei – dieser Mangel ist jedoch nicht Umweltmaßnahmen oder Umweltbewusstsein geschuldet, sondern seiner finanziellen Lage und der fehlenden Fahrerlaubnis. Um die potentiellen Widersprüche und Konflikte dennoch einzufangen, habe ich zunächst den Ist-Zustand untersucht und diesen anschließend einem möglichen künftigen Zustand gegenübergestellt, in dem sich bestimmte ökologische Anforderungen an Mobilität verschärft haben – z. B. in Form von politischen Maßnahmen oder einer marktinduzierten Verteuerung der Energiepreise – und somit handlungsrelevant geworden sind.

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus Forschung und Praxis in Bezug auf nachhaltigkeitsfördernde Maßnahmen im Verkehrsbereich (siehe dazu B5) habe ich mich

auf den motorisierten Individualverkehr konzentriert. Um die ökologischen Kriterien zu fassen, habe ich in Anlehnung an die „3-Vs“-Regel zur Bestimmung ökologischer nachhaltiger Mobilität und an Gössling (siehe [B5](#)) eine Faustregel zur relativen Bestimmung von ökologischer Mobilität formuliert: in Form einer einfachen Skala von eins bis drei zur Abstufung verschiedener Grade (als „Öko-Stufen“ benannt). Diese diente dazu, die Mobilitätskonstellationen nach ökologischen Kriterien zu bewerten.

Die zunächst entwickelte Theorie zur Mobilitätsbenachteiligung wurde also in einem zweiten Schritt um die Betrachtung ökologischer Einflussfaktoren ergänzt. Untersucht wurde, was sich in Bezug auf die Mobilitätsbenachteiligung verändert, wenn ökologische Aspekte der Mobilität berücksichtigt werden. Die Fallkonstellationen wurden nach der *Öko-Stufe*, potenziellen und bereits sichtbaren Konflikten mit ihrem Mobilitätsbenachteiligungsgrad sowie möglichen Auswirkungen analysiert. Die Kategorien und Konzepte (d. h. die Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation, die Schlüsselkategorien und die Aussagen zu den Beziehungen zwischen diesen) wurden dazu entsprechend weiterentwickelt. Zum Beispiel lässt sich dies an den „Konfliktfaktoren“ illustrieren, die bei Betrachtung der ökologischen Aspekte zu *gemeinsamen* Konfliktfaktoren in Bezug auf die Anforderung ökologischer Nachhaltigkeit sowie der Vermeidung von Mobilitätsbenachteiligung wurden.

### 4.3.3 Festlegung

Die Festlegung des dritten Prozessteils beinhaltet die Antwort auf die zweite und dritte Forschungsfrage. Es wurden gemeinsame Konfliktfaktoren von Mobilitätsbenachteiligung und ökologischer Nachhaltigkeit identifiziert, die Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung wurde entsprechend erweitert. An dieser Stelle beendete ich die Untersuchung. Die Begründung für die Beendigung einer Untersuchung wurde bereits im „Ablauf 2“ vorgebracht.

## 5. Reflexion des gewählten Forschungsdesigns und Vorgehens

Die Gratwanderung zwischen explorativer Offenheit und Prozessierbarkeit der Daten führte mich zu der Überlegung, ob ein weniger offengehaltener Leitfadener und eine weniger offene Fallauswahl besser gewesen wären. Aus forschungsökonomischen Gründen vielleicht. Aber im Hinblick auf die Erkenntnisse sehe ich einen Mehrwert in dem teilweise mühevollen und kleinschrittigen Vorgehen. Die

Kombination aus ANT und GTM zeigt ebenfalls einen Mehrwert. Jede Fallkonstellation half dabei, das für sie spezifische Netzwerk oder die Konstellation zu entfalten. Aber erst im systematischen Vergleich untereinander ergaben sich sinnvolle Hinweise auf die Bestandteile des Untersuchungsgegenstands und auch auf den Untersuchungsgegenstand selbst, da die zu ermittelnden Aspekte klarer wurden (nämlich die Benachteiligung).

In Bezug auf das Forschungsdesign stand zunächst auch die Wahl von Interviews als Erhebungsmethode infrage. Bei der Konzipierung des Forschungsdesigns habe ich verschiedene Ansätze geprüft und verworfen, z. B. ein komparatives Fallstudiendesign, sowie die Integration verschiedener Methoden, insbesondere Wegetagebücher. Aspekte von typischen Wegetagebücher-Fragen habe ich in meinen Interviewleitfaden integriert, die Übernahme der ganzen Methode passte aber nicht zu meinem Forschungsinteresse, da mir die quantitativen Details zu Weglängen und Erreichbarkeiten nicht weiterhalfen. Außerdem hätte eine Fokussierung darauf im Widerspruch zu meinem Vorhaben gestanden, meinen Begriff von Mobilitätsbenachteiligung gerade nicht nur anhand solcher Parameter zu entwickeln. Das Fallstudiendesign habe ich verworfen, da ich ein exploratives, theoriegenerierendes Vorgehen damit für schwer vereinbar halte. In einer Fallstudie werden theoretische Annahmen in verschiedenen Settings überprüft. Im Rahmen dieser Arbeit wollte ich zwar verschiedene Settings untersuchen, die Dimensionen dieser Settings aber selbst zum Untersuchungsgegenstand machen. Die Trennung ist gewiss nicht völlig konsistent und die vier Erhebungsteile könnten als Fallstudie (mis-)interpretiert werden. Diesen Punkt habe ich weiter oben erläutert. Die Erhebungsteile beziehen sich auf Annahmen aus der Literatur – diese wollte ich aufgreifen bzw. nicht außer Acht lassen, da ich mich auf diese Forschungsdebatte ja berufen wollte (z. B. in Bezug auf die soziale Gruppe der Erwerbslosen).

Die Methode der Erhebung mittels problemzentrierter Interviews zeigte sich als die für meine Fragestellung geeignete Erhebungsmethode. Einzelinterviews bieten die oben beschriebene Flexibilität, auf das Gegenüber und seine Konstruktionen einzugehen, um so wichtige Erkenntnisse zu Sinnzusammenhängen zu rekonstruieren, die im Vorfeld der Befragung der Interviewer\*in noch nicht bekannt sind. Mit den Befragten zusammen entwickelte ich über die Interviews hinweg ein Problemverständnis und wurde dabei regelmäßig mit neuen Aspekten konfrontiert sowie in meinen impliziten Annahmen herausgefordert.

Auch die Konzipierung der ökologischen Betrachtung möchte ich an dieser Stelle ansprechen. Das größte Problem mit den ökologischen Aspekten bzw. der Vereinbarkeit von sozialen und ökologischen Anforderungen war und ist, dass die entsprechenden ökologischen Maßnahmen in der Zukunft liegen und ich mich daher mit einer hypothetischen Situation befasse. Im Laufe der Arbeit habe ich die Entscheidung gefällt, die Untersuchung der Mobilitätsbenachteiligung (also die sozialen Aspekte) in den Vordergrund zu stellen und die ökologische Dimension nachzuordnen. Das Vorgehen war daher, dass ich erst Mobilitätsbenachteiligung untersucht und anschließend eine ökologische Bewertung und Einordnung vorgenommen habe.

Mein Erkenntnisinteresse besteht darin, die Konflikte zwischen den einzelnen Mobilitätsanforderungen (bzw. den Mobilitätskonstellationen) und möglichen ökologischen Anforderungen, welche künftig an die Personen herangetragen werden könnten, aufzuzeigen. Außerdem wollte ich auf dieser Basis Konfliktbereiche identifizieren, die sowohl in sozialer (d. h. Mobilitätsbenachteiligung fördernder) als auch in ökologischer Hinsicht bestehen.

Die ökologische Bewertung fällt vergleichsweise einfach aus und ich habe dabei der Autonutzung großes Gewicht eingeräumt. Ich hatte mir überlegt, die ökologischen Auswirkungen der verschiedenen Mobilitätsformen differenzierter zu betrachten. Davon bin ich jedoch abgekommen, weil dies einerseits eine Fragestellung für sich ist und einen ganz neuen, für mich auch weniger interessanten Bereich eröffnet hätte (vergleichende Analyse von ökologisch nachhaltigen Verkehrslösungen). Andererseits hatte ich dazu gar nicht von allen Befragten die nötigen Daten erheben können. Dazu hätte ich systematisch und kleinteiliger die einzelnen Verkehrsverhaltensweisen, die verwendeten Fahrzeuge, das Urlaubsverhalten, den Besetzungsgrad der Autos, die tatsächlich zurückgelegten Wege etc. abfragen müssen. Bei der Leitfadententwicklung habe ich mich bewusst dagegen entschieden, diese Verkehrsforschungsfragenbatterie abzufragen. Denn ich wäre damit von meinem Ziel abgewichen, Mobilitätsbenachteiligung mit einem offenen Ansatz zu untersuchen.

## D Ergebnisse

Die Analyse der Fallkonstellationen erfolgte, wie im Methodenkapitel ausgeführt, in einem iterativen Prozess. Zum Zweck einer übersichtlichen Gestaltung der Ergebnisdarstellung werden diese in eine lineare Form gebracht. Dazu werden jene Ergebnisse vorgestellt, die für das Nachvollziehen der Theorieentwicklung nötig sind.

Die Darstellung folgt zum einen der Struktur der drei Forschungsfragen:

1. Wie entsteht Mobilitätsbenachteiligung und wer ist betroffen?
2. Welche Konflikte entstehen zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität?
3. Wie lassen sich soziale und ökologische Anforderungen an Mobilität vereinbaren?

Zum anderen spiegelt sie das vorgestellte Vorgehen bei der Analyse und Theoriebildung wider (siehe Vorgehen), wobei ich mich auf den zweiten „Ablauf“ (C4.2.2) und die „Erweiterung der Theorie“ (C4.3) begrenze.

Den ersten Schritt und Schwerpunkt der Arbeit insgesamt bildet die Untersuchung der Entstehung und Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung. Als Zwischenstand wird am Ende des ersten Schritts die Theorie in ihren Grundzügen vorgestellt. Im Anschluss und aufbauend darauf wird im zweiten Schritt die Theorie weiterentwickelt unter Betrachtung möglicher Konflikte zwischen der Vermeidung von Mobilitätsbenachteiligung und der Berücksichtigung von ökologischen Anforderungen. Im dritten Schritt werden als Konsequenz aus den vorhergehenden Schritten die Bedingungen für die Vereinbarung sozialer (also Mobilitätsbenachteiligung vermeidender) und ökologischer Anforderungen abgeleitet. Die Theorieentwicklung bildet somit verschiedene Zeitpunkte ab: die Ist-Situation und die *potenzielle, künftige* Mobilitätsbenachteiligung unter veränderten Bedingungen.

## I. Mobilitätsbenachteiligung – Entstehung und Betroffenheit

In diesem Kapitel stelle ich zunächst die *Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation* vor. Wie diese zusammenwirken und Mobilitätsbenachteiligung erzeugen – oder eben nicht erzeugen –, wird anschließend behandelt, indem typische Konstellationen aus ihnen bzw. die Fallgruppen betrachtet werden. Abschließend werden die Ergebnisse in ein abstrahierendes Konzept überführt und dargestellt. Zur Zitierweise der Textbelege siehe Anhang (0).

### I.1. Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation

Im Folgenden werden die Elemente der *Mobilitätsbenachteiligungskonstellation* erläutert. Die Vorstellung soll einen Überblick über die Genese der Elemente geben und sie übergreifend erläutern. Auf die Analyse in Bezug auf die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung wird im Anschluss eingegangen.

Die Elemente sind folgende:

- Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand
- Mobilitätsressourcen
- Prioritäten, prioritäre Bedürfnisse
- Konfliktfaktoren
- Umgang mit Konflikten

Während sich die übrigen Kategorien aus den Elementen der Mobilitätskonstellation ableiten, wenn auch teilweise neu sortiert und zugeschnitten, wurden die grundlegend neue Kategorie der *Konfliktfaktoren* ergänzt (siehe dazu **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die neue Kategorie enthält einige Aspekte der Kategorie „geteilte Mobilität“, die als Sammelkonzept für jene Faktoren gebildet wurde, deren Beeinflussung deutlich die individuelle Sphäre übersteigen, z. B. Familienmitglieder oder Infrastrukturbedingungen. Die Konfliktfaktoren sind als Reaktion oder Folge des Zusammentreffens von *Prioritäten* und dem *räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand* zu verstehen. Das heißt, der jeweilige Mobilitätsaufwand einer Person führt erst im Zusammenhang mit bestimmten Prioritäten zu potentiellen Konflikten, was wiederum der Kern der Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung ist.

### I.1.1 Mobilitätsaufwand räumlich und zeitlich

Das erste Element ist der räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand. Er bildet die Oberkategorie von räumlichen und zeitlichen Faktoren, welche sich als relevant für die Mobilität erwiesen haben. Dazu gehören *Entfernungen und Aktionsräume, Verpflichtungen* sowie der *zeitliche Verfügungsrahmen*.

#### **Entfernungen und Aktionsräume**

Der Begriff der Entfernungen bezieht sich hier auf die Entfernungen zwischen den für die Person relevanten Orten. Oft geht es nicht um die Erreichung der Orte an sich, sondern vielmehr die Aktivitäten, die sich dort ausüben lassen. Wichtige Zielorte sind Arbeitsorte und Wohnorte, Einkaufsgelegenheiten, Sport- und Kulturstätten sowie Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Die Entfernung bezieht sich dabei nicht nur auf die Luftlinie oder räumliche Distanz, sondern auch auf die Verbindungsqualität und zeitliche Inanspruchnahme in Abhängigkeit des Verkehrsmittels.

Damit lässt sich diese Kategorie an den Begriff des *Aktionsraums* anlehnen. Ein Aktionsraum ist die „Summe der Orte, die eine Person mehr oder weniger täglich aufsucht. [...] Das aktionsräumliche Verhalten repräsentiert wesentliche Aspekte des Verkehrsverhaltens, das allerdings auch weitere Aspekte umfasst, etwa die Verkehrsmittelnutzung.“ (Scheiner 2006, S. 50). Ein weiterer Begriff für diese Kategorie ist das Prisma bei Hägerstrand. Die Größe des Aktionsraums bzw. des Prismas sagt noch nicht viel über die Qualität aus. Wenn alle Ziele auf kleinem Raum angeordnet sind, ist dies sogar eher ein Vorteil. Wichtiger ist, ob die relevanten Zielorte und Zielaktivitäten einer Person innerhalb ihres Aktionsraum erreicht und realisiert werden können oder nicht.

Z. B. lässt sich hier P3 aus dem Gruppeninterview SSC-T-S zum Wert von kurzen Wegen und kleinen Aktionsräumen zitieren:

*P3: Ich bin meistens im Bezirk, weil das meiste, was ich zu erledigen hab oder wo auch, ähm, ich wohn ja, oder Schöneberg ist ja ein Innenstadtbezirk [I: Mhmh], da sind auch meine privaten Kontakte fast alle. Ja. (SSC-T-S)*

Oder auch L2 auf die Frage nach der Wichtigkeit von Mobilität – in der Antwort wird Mobilität gleichgesetzt mit einem hohen Mobilitätsaufwand:

*L2: Ja das ist schon extrem wichtig [mobil zu sein. Anm. KS]. (...) Also ich hätte das gerne anders. Zumindest ist es bei uns auf dem Dorf auch anders, [...] man kann auf den Sportplatz, in den Garten und man hat den Spielplatz, die Kinder gehen halt zu Bekannten, Freunden. (...) Auf dem Dorf ist es zum Glück noch so, da ist Mobilität an zweiter, dritter Stelle. Also da ist wirklich nur zum Einkaufen, also alles das, was nicht im Dorf ist. Da ist's nicht so wichtig, aber im Alltag an sich, wenn man überlegt mit Kindergarten, mit Schule, muss selber auf Arbeit (...) mit zeitig, grade mit Kindern.  
(L2)*

In der Stichprobe gibt es nur einen Fall, bei dem der Aktionsraum nicht die relevanten Zielorte abdeckt, BQB6, die aufgrund einer körperlichen Einschränkung nicht mehr die gewohnte Freizeiteinrichtung erreicht. Eine weitere Besonderheit ist BQB2, der den Wert des Unterwegsseins an sich in den Vordergrund stellt, also nicht nur, um bestimmte Ziele zu erreichen.

*BQB2: Na mobil zu sein heißt ja vieles. Also mobil heißt in erster Linie für mich persönlich, dass ich unterwegs sein kann. (BQB)*

Sein Bedürfnis, unterwegs zu sein, wird ihm ständig abgesprochen. Seine Mobilität wird verunmöglicht, weil z. B. sein Rollstuhl defekt ist und die Reparatur lange dauert oder weil Aufzüge im ÖPNV defekt sind. Am Beispiel der Terminvergabepraxis seiner Rollstuhlfirma bemerkt er, dass von Behinderten erwartet werde, dass sie „zu Hause sitzen und immer auf den Tod warten“. Auch von Krankenkassenseite sei das zugestandene Maß an Mobilität für „Behinderte“ ein Radius von zwei Kilometern für Wege zum Arzt, zum Supermarkt, mal an die frische Luft. Weil er mit dem Rollstuhl unterwegs ist, sind zudem verschiedene Ziele bzw. Zielorte, die eine gewünschte Funktion erfüllen würden, nicht oder nur mit Mehraufwand zu erreichen. Für einen barrierefreien Sportverein seiner Disziplin muss er seinen Aktionsraum erweitern, d. h. extra in einen anderen Bezirk fahren.

Der Mobilitätsaufwand hängt ferner von der Anfälligkeit der Wege für Störungen und Ausfälle sowie von der Komplexität bestimmter Verbindungen und Wege ab. Im Zusammenhang mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich z. B.

die Ausfälle einzelner Bahnen oder Verspätungen bei geringen Entfernungen leichter kompensieren. Es stehen meist mehrere alternative Verbindungen sowie weitere Verkehrsmittel zur Verfügung (z. B. kann man eher zu Fuß gehen). Außerdem kommt es seltener zu angehäuften Verspätungen, beispielsweise durch verpasste Anschlussverbindungen.

Zur Illustration lässt sich BQB5 anführen, dessen Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln über eine Stunde dauert und mehrere Umstiege erfordert. Er schildert, wie sich schon kleinere Umplanungen, z. B. weil der Roller nicht anspringt, auswirken:

*BQB5: Ähm, ja, als mein Roller nicht angesprungen ist äh, da musst ich alles wieder zurückräumen, mich ausziehen, meine Motorradklamotten und äh dann musst ich zur Bahn laufen, und äh, ja, dann hab ich schon so 'ne halbe Stunde Verspätung und äh, das stresst mich so 'n bisschen. Also auch der Arbeitsweg dann, ne, weil anderthalb Stunden ist schon 'n ziemlich langer Arbeitsweg und wenn dann noch was schiefeht, also irgendwie eine Bahn nicht fährt oder ausfällt, ja, dann ist das schon so 'n Stressfaktor. Der Anschlussbus nicht fährt. (bei 00:24:42, BQB5)*

Der zeitliche Druck, eine bestimmte Bahn bekommen zu müssen oder auf deren Pünktlichkeit angewiesen zu sein, ist also auf kurze Entfernungen gemindert. Bei kurzen Distanzen stehen grundsätzlich auch mehrere Mobilitätsformen zur Verfügung: Fahrrad fahren, zu Fuß gehen, in Städten verschiedene Mobilitätsangebote wie Carsharing nutzen. Diese Optionen ermöglichen Umplanungen ohne größeren Vorlauf und Zeitverlust.

### ***Verpflichtungen: Verbindlichkeitsgrade der Tätigkeiten, Regelmäßigkeit und Koordinierungsaufwand***

In der Kategorie *Verpflichtung* geht es um die Aktivitäten, die Personen veranlassen, Wege zurückzulegen. Dabei lassen sich weitere Unterkategorien differenzieren, die zur Charakterisierung der Relevanz für und zu Auswirkungen auf die Gestaltung und Taktung des Alltags beitragen. Zum einen ist das der *Koordinierungsaufwand*, der sich aus der zeitlichen und räumlichen Koordinierung mit anderen Personen oder Einrichtungen oder Ähnlichem ergibt.

Des Weiteren ist dies die *Verbindlichkeit* der Aktivität in Verbindung mit der Häufigkeit ihrer Ausübung an einem bestimmten Ort. Dies hat sich als relevante Unterscheidung für verschiedene Aktivitäten gezeigt, denn sie ist ein Relevanzkriterium und berücksichtigt die Fragen: Ist es in Ordnung, wenn ich der Aktivität an einem bestimmten Ort auch einmal nicht nachkomme? Und kann ich das nach Bedarf und selbst entscheiden? Je nach Antwort sind verschiedene Abstufungen, also Verbindlichkeitsgrade unterscheidbar. Es macht einen Unterschied, ob ich alltäglich und zu bestimmten Zeiten ein Ziel erreichen muss, weil sonst Sanktionen drohen, oder ob ich nur hin und wieder und zu eigenem Vergnügen ein Ziel erreichen möchte. Als ein Beispiel dient SSC-BI-PI, der Kosten- über Zeitersparnis stellt und der, wenn er reist, das günstige Regionalzug-Ticket nutzt:

*PI: Wenn ich irgendwo hinfahre, dann hab ich die Zeit [P6: Genau], sonst könnt ich gar nicht wegfahren, dann nehm' ich mir halt 'n bisschen mehr Zeit. Aber das spar' ich mir und nehm's dann für andere Sachen. (bei 00:21:03, SSC-BI)*

Auch auf die Wahl der praktikablen Verkehrsmittel hat der Verbindlichkeitsgrad Einfluss. Für seltene Wege und in der Freizeit ist z. B. ein langsamer Zug akzeptabel, für tägliche Wege zur Arbeit werden Pünktlichkeit und Fahrtzeit sowie die Koordination mit in der Regel fremdbestimmten Arbeitszeiten entscheidend. Als Kontrast dient Sub5, die Einblicke in ihre beiden Leben als Berufstätige und Rentnerin gibt. Sie hatte sich ein Auto angeschafft, weil die Zugverbindung nicht mehr zu den Arbeitsbedingungen – veränderte Ladenschlusszeiten – passte:

*Sub5: Also, am Anfang war es besser, weil da hatte ich mehr Spielraum von der Zeit her vom Zug. Da konnt' ich dann mir Zeit lassen. Aber dann, der Zug fuhr, glaub' ich, 40 oder 45, also 20:45, bis 20 Uhr hatten wir den Laden auf, bis die letzten Kunden draußen waren, da war's fünf nach, bis ma mit der Kasse anfangen konnten. [...] bis ma rauskommen ist, war's oft halb neun. Dann hab ich den Zug nimmer geschafft. [...] Ich bin am Anfang a bissel eher gegangen, [...] dann hat's geheißen, Das geht net, man muss auch mal die Kasse machen, und somit kam ich dann wirklich sehr schwierig nach Hause. [...] (Suburbia)*

### **Zeitlicher Verfügungsrahmen**

Der zeitliche Verfügungsrahmen ist die dritte Unterkategorie. Gemeint ist damit, wie viel Zeit zur freien Einteilung zur Verfügung steht und welche Fixpunkte es

im Tagesablauf gibt. Wie bereits die Zitate von Sub5 und SSC-BI-PI verdeutlichen, stehen bei zeitlicher Flexibilität mehr Optionen zur Verfügung, wie ein Weg zurückgelegt werden kann. Ein weiterer Aspekt von Zeiteinteilung ist die zeitliche Gebundenheit. Wie sich zeigte, bestimmen Aktivitäten die zeitliche Einteilung weiterer Aktivitäten und bilden eine Hierarchie der zugestandenen Zeiträume. Die Aktivität mit der größten Verbindlichkeit bildet für Erwerbstätige die Erwerbsarbeit. Sie steht oben in der Hierarchie und weist den übrigen Aktivitäten ihren Platz im Tagesplan zu. Kinderbetreuung, Freizeitaktivitäten, Schlaf sind abhängig davon, wie viel Zeit für die Arbeit einschließlich der An- und Abreise aufgewendet werden muss. Als Beispiel dient L7, die einen weiten Arbeitsweg hat und im Schichtdienst arbeitet.

*L7: `N typischen Tag? [...] Wenn wir halb zwei zu Hause sind, stehe ich maximal halb zehn auf. Dann mach ich noch ´n bisschen Haushalt, vielleicht mal noch einkaufen früh, schnell ´n Brot oder irgendwas, was ma halt so braucht, muss ja auch jeden Tag was zu essen. Und dann muss ich ja fast schon wieder zum Bus. Ne? Also ich geh um zwölf, geh ich schon wieder aus´m Haus, dass ich halb eins spätestens auf ´m Bahnhof bin. Da ist nicht viel in der Woche. (bei 00:07:04, L)*

### 1.1.2 Mobilitätsressourcen

Mobilitätsressourcen umfassen ein breites Ressourcenspektrum. Darunter wurden alle Ressourcen subsumiert, die sich in Bezug auf die Realisierung von Prioritäten oder den Umgang mit Konfliktfaktoren relevant zeigten. Die Mobilitätsressourcen umfassen somit folgende Punkte:

Wohnen und kurze Wege; Erreichbarkeit relevanter Ziele, Familien- und soziale Ressourcen (Stichwort Delegation); Verkehrsmittelausstattung und Zugänglichkeit von Mobilitätsangeboten, Verhandlungsgeschick (z. B. mit der Krankenkasse), technologisches Verständnis und sonstige praktische Kompetenzen (insbesondere in Bezug auf die Nutzung des ÖPNV) sowie die Fähigkeit zum Erwerb von Wissen zu relevanten Themen (z. B. Wissen zur Umgebung, zu Freizeitangeboten u. ä.).

### 1.1.3 Prioritäten, prioritäre Bedürfnisse

Als Prioritäten oder prioritäre Bedürfnisse sollen hier die Treiber und Priorisierungskriterien für Aktivitäten oder Bewegungen bezeichnet werden. Die Fallkonstellationen lassen verschiedene Bedürfnisse erkennen, die unterschiedlich priorisiert werden, wenn es um Verfolgung und Befriedigung von Bedürfnissen geht.

Die Prioritäten weisen einen engen Bezug zu den Konfliktfaktoren auf: Konflikte entstehen zwischen verschiedenen Prioritäten, wobei sich die Priorisierung als ein fortlaufender Prozess zeigt, bei dem sich also die Prioritätenreihenfolge auch verändern kann. Diese Konflikte befördern den Mangel bezüglich Mobilität und motivieren zur Veränderung von Mobilitätspraktiken und zur Suche nach Umgangsformen. Im Folgenden werden die identifizierten Prioritätenkategorien aufgeführt und erläutert. Innerhalb einer Fallkonstellation sind meist mehrere Prioritäten miteinander verbunden, die sich dabei komplementär zueinander verhalten. Teilweise sind sie aber auch nicht vereinbar und ihre Position innerhalb der Prioritätenliste ist veränderlich.

#### ***Zeitersparnis, zeitliche Effizienz***

Zeit wird im Zusammenhang mit Mobilität vielfach thematisiert. Das Einsparen von Zeit dient als Kriterium bei der Abwägung der Mobilitätsformen. In der Regel wird Zeit ins Verhältnis zur räumlichen Distanz gesetzt, sodass sich besser von einer räumlich-zeitlichen Ersparnis oder Effizienz reden lässt. Die Zeit-Priorität unterscheidet sich in Ihrer Ausprägung stark von Fall zu Fall: Was meint Zeitsparen, worin liegt die Ersparnis, was wird mit der gewonnenen Zeit getan? Darauf werden unterschiedliche Antworten gegeben. Übergreifend gibt es zwei Richtungen: Einmal spielt Zeit, zeitliche Effizienz oder das Zeitsparen die entscheidende Rolle, mit Folgen für die Gestaltung der Mobilitätsform. In der anderen Richtung spielt es keine Rolle – entweder, weil Zeit genug vorhanden ist, um die Verpflichtungen des Alltags zu erledigen bzw. oder weil kaum Verpflichtungen bestehen. Es können auch andere Prioritäten schwerer wiegen, wie z. B. zuverlässig, also überhaupt anzukommen.

Unter denen, welche der Zeit hohe Priorität einräumen, lassen sich folgende Dimensionen differenzieren: erstens das *Streben nach (räumlich-)zeitlicher Effizienz*, um Zeit für etwas zu haben, das ohne zeitliche Optimierung nicht zu schaffen wäre. Dabei geht es entweder um Freizeit und Erholung (v. a. Schlaf) oder um Zeit für die Familie. Die Fahrzeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel werden im Hinblick auf die höchste Effizienz und Praktikabilität gegeneinander abgewogen.

Die zweite Dimension umfasst *zeitliche Flexibilität und Unabhängigkeit*, sodass z. B. Reisezeiten nicht ausschlaggebend sind, sondern vielmehr der bedarfsgerechte und kurzfristige Einsatz eines Verkehrsmittels. Dabei geht es um unterschiedliche Einsatzzwecke wie z. B. medizinische Notfälle oder Kundentermine.

Als dritte Dimension gibt es die *Vermeidung eines Zeitverlustes als Zweck an sich*, der im Vergleich zu anderen Mobilitätsformen (insbesondere öffentlicher Verkehr versus der motorisierte Individualverkehr) oder Tageszeiten (z. B. im Berufsverkehr) sowie durch fremdbestimmte Zeitverzögerungen auftreten kann. Der Zeitgewinn *für* etwas steht also nicht im Fokus, sondern die Vermeidung von Verzögerungen, die nicht absolut, sondern relativ bewertet werden.

### ***Unabhängiges Unterwegssein***

Unabhängigkeit ist ein verbreitetes Bedürfnis, es wird häufig adressiert. Aber ähnlich wie bei der Zeiteinsparung gibt es eine Vielfalt bezüglich dessen, was darunter verstanden wird. Teilweise sind die Grenzen zur Kategorie der Zeiteinsparung fließend, z. B. im Hinblick auf den Wunsch nach Flexibilität und Allzeitverfügbarkeit eines Verkehrsmittels. Fallübergreifend konnte ich eine Reihe von Dimensionen identifizieren, um die es bei der unabhängigen Mobilität geht.

Dazu gehört das *selbstbestimmte Unterwegssein*, bei dem im Vordergrund steht, dass die Zielorte und Mobilitätsformen selbst gewählt und die Wahl auch realisiert werden kann. Anknüpfend daran ist das *zuverlässige Ankommen*, wobei weniger die Wahl der Verkehrsmittel von Interesse ist oder der zeitliche Rahmen, als eben das Erreichen eines Zielorts. Mögliche Einschränkungen sind z. B. die fehlende Barrierefreiheit eines Ortes oder der Fahrplan der einzigen verfügbaren Linie, der nicht mit den Arbeitszeiten kompatibel ist. Verbunden damit ist auch das Bedürfnis, *nicht auf andere angewiesen* zu sein. Dabei kann es um die Hilfe beim Einsteigen in den Bus, aber auch um die Festlegungen durch eine Fahrgemeinschaft gehen.

Ein zweiter Bereich umfasst Unabhängigkeit im Sinne von *räumlicher wie auch zeitlicher Bedarfsorientierung und Freiheit* und ist zudem mit *Bequemlichkeit* verbunden. Mögliche Einschränkungen sind etwa festgelegte Abfahrtszeiten und Zielorte. Ein Ziel dieser Art von Unabhängigkeit ist z. B. die Koordinierung mehrere Termine an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten innerhalb eines Tages.

## **Einfachheit und Bequemlichkeit**

Ein Verkehrsmittel soll vielfach „praktisch“, unkompliziert und bequem sein. Diese Kategorie fällt oft mit den Bedürfnissen der Unabhängigkeit und Zeiteffizienz zusammen und ließe sich insofern auch als Dimension dieser Bedürfnisse betrachten.

Was bedeutet es aber genau, dass eine Mobilitätsform einfach oder bequem ist? Insbesondere geht es darum, Fahrten nicht planen oder nicht nach Verbindungen suchen zu müssen und um eine räumliche und zeitliche Flexibilität. Zur Illustration sollen zwei Zitate dienen, eines von BQB7 und eines von Frau B.:

*BQB7: Je nachdem, wo ich hinfahre. Also, bis auf letztes Jahr konnte ich mir halt keinen Flug leisten, da sind wir Urlaub immer Ostsee [I: Mhmh]. Da war's natürlich auch schon praktisch, dass man das eigene Auto hat, weil man da unten einfach 'n bisschen mobiler ist. Weil da kann man auch 'n bisschen außerhalb der typischen, ähm, Touristengegend sich 'n 'ne Ferienwohnung nehmen. Man sagt, Ok, dann fährt man halt 20 Minuten irgendwo hin und muss jetzt nicht auf irgend- gucken, wie da die Verkehrsanbindungen sind. Also, das ist dann schon angenehm [I: Mhmh]. Also, da fahr ich gern mit Auto in den Urlaub. (bei 00:09:51, BQB)*

*Frau B: Ja, ich weiß net, pf, ich ich kenn mich zu wenig aus, ich ich finds einfach praktischer mit 'm Auto zu fahren [I: Mhmh]. Ich kann immer dann fahren, wenn ichs brauch, wenn ichs jetzt brauch, ich muss nicht warten, muss auf keinen Anschlusszug warten, hab nie Verspätung, ja, ich finds einfach – für mich ist es un-ab-kömmlich. (bei 00:09:27, Suburbia)*

Das nächste Zitat stellt ein Beispiel dar, wie der Bedarf, sich mit Tarifsystemen sowie Netzplänen auseinandersetzen zu müssen, als unbequem wahrgenommen wird:

*SSC-Ch: [...] [W]enn ich spontan mein Ziel wechsele, wenn ich dann nicht lange auf den Bus warten muss, mit ´m, und, äh, auch der Transport von irgendwelchen, wenn ich einkaufen bin, ist, äh, unbegrenzter, mit den Öffentlichen müsst ich mich auf ein, zwei Tüten beschränken und so in ´n Bus einsteigen oder sowas. Das sind auch nicht, das ist nicht wirklich durchdacht, das ist also ´ne gewachsene Bequemlichkeit, ne? [...] Aber ich wohne [...] am Stadtrand [] und es ist eigentlich ganz praktisch immer, wenn ich da ich in der ganzen Stadt unterwegs bin, mich dann spontan ins Auto zu setzen und dann ans andere Ende der Stadt zu fahren, ohne mir Gedanken machen zu müssen, (...). Außer ich weiß die Strecke schon, ich steig in die U2 ein und weiß dann, ich lande dann da und da und dann mach ich das auch so, aber in der Regel überwiegt die Bequemlichkeit. (00:17:37, SSC)*

Ein weiterer Aspekt bezieht sich auf den Transport von mehreren Personen, besonders Kindern, sowie Haustieren und Gepäck. Da ist es einfacher, „praktischer“, z. B. um alles und alle einzuladen und am Zielort wieder auszuladen, weil keine Auswahl der Sachen getroffen werden muss, da Gewicht keine Rolle spielt, oder weil es mit kleinen Kindern in der Bahn anstrengend ist, wenn sie weinen. Hier zwei Zitate von L4 zum ersten und BQB5 zum zweiten Aspekt:

*L4: Ähm, du kannst halt viel mehr (...) ähm, Sachen und [...], was weiß ich, was man noch alles braucht, je nachdem, wo man halt hinfährt und was man unternimmt, für alle Eventualitäten kann man halt alles einpacken [l: Mhmh]. Wenn man weiß, man ist den ganzen Tag unterwegs, äh, überlegt man sich halt, Nehm ich doch die Jacke mit oder nicht, und das wird halt immer schwierig, wenn man tatsächlich, äh, mit dem Zug oder mit ´m Bus irgendwohin fährt, dann hat man alles immer voll bepackt, ´n großen Rucksack und den musst ja auch irgendwie transportieren im Laufe des Tages [l: Mhmh]. Und so kannst ´es halt z. B. auch im Auto lassen alles [...] und dann, wenn du doch mal irgendwas brauchst, gehste schnell mal zum Auto wieder zurück. [...] [l]ch find´s praktischer. (bei 00:13:25, Z)*

BQB5: Äh, als der, als unser jüngster Sohn noch ziemlich klein war, da (..) hatten wir noch kein Auto, da sind wir mit der S-Bahn nach Hause gefahren und das war so 'ne Situation, er war total quengeilig und du konntest aus der, aus der Bahn nicht raus, es war voll, wir konnten nicht sitzen. Und daraufhin haben wir uns halt 'n Auto angeschafft. Also wenn das Kind so klein ist, dann ist es praktischer und jetzt ab 'nem Alter von fünf, sieben Jahren können die mit der S-Bahn mitfahren, da gibt's kein Problem, keine Quengelei, ähm, joa. (bei 00:18:33, BQB)

Aber nicht nur das Auto ist praktisch oder bequem, auch die öffentlichen Verkehrsmittel können es sein, gerade weil Fahrzeiten geregelt sind oder weil die Auseinandersetzung mit den anderen Verkehrsteilnehmenden entfällt, man sich nur in die Bahn setzen muss und gefahren wird. Hier zwei Zitate von L7 und Sub5 zur Illustration:

L7: So von den Anfahrtszeiten das klappt alles, das ist, also überhaupt kein Problem [I: Mhmh]. [...] Ich mein, es ist schon praktisch mit 'm Bus. Wenn ich mich nicht nach acht oder neun Stunden Arbeit noch konzentrieren muss aufs Autofahren, ist schon ok [...]. (bei 00:01:24, L)

Sub5: [...] Weil man hat viel gesehen mit dem Zug [...] ja, man hat auch den Verkehr nicht so wahrgenommen, weil oft war ich ja mal im Stau früh gestanden oder bei Glatteis war auch net einfach. Und so im Zug hat man wenig Möglichkeiten, also wir hatten keine Staus oder – zweimal in der ganzen Zeit ist es mal passiert, dass der Zug nicht gekommen ist. Dann ist man mit dem Bus gefahren, ja, hat man sich arrangiert, ist auch kein Problem. [...] (bei 00:12:41, Suburbia)

### **Kostensparen**

Kosten sind für die meisten ein wesentlicher Faktor bei der Gestaltung der Mobilität, haben aber nicht für alle Fälle hohe Priorität. Es gibt zudem unterschiedliche Bezugspunkte und Implikationen. Allgemein lässt sich unterscheiden, ob Kosten ein Kriterium bei Entscheidungen für oder gegen ein Verkehrsmittel darstellen, sowie wie dieses im Vergleich zu anderen Prioritäten gewichtet wird, zum Beispiel bei der Auseinandersetzung zwischen Kosten und Bequemlichkeit oder der Zeit für Erholung, wie es in der Textpassage von L5 zum Ausdruck kommt:

L5: Nee, ich denk mal, [ein Auto, Anm. KS] muss nicht sein, also. [...] Also, ich finde, ob du nun Bus fährst oder, sicherlich hat man den Komfort und kann 'ne halbe Stunde länger schlafen, [...] [d]as ist schon was andres. (...) Muss man abwägen. Aber du hast halt auch die Kosten, du bezahlst den Sprit, du musst die Versicherung bezahlen, [...] wenn das Auto kaputt ist, musste das Auto nochmal bezahlen, musst mit dem in die Werkstatt [...]. (bei 00:12:35, L)

Bei einigen Fällen werden Kosten unter Wirtschaftlichkeitsaspekten betrachtet, das heißt die Kostenvermeidung lässt sich als Sparsamkeit erkennen. Die ist z. B. bei BQB4 der Fall, die ihre Mobilitätsentscheidungen genau abwägt und sich für die sparsamste entscheidet, auch wenn sie damit mehr Aufwand in Kauf nehmen muss.

BQB4: Nee, also, ein Auto wäre jetzt nicht, also, ich find's eigentlich nach wie vor irgendwie teu-, also, was soll ich, warum soll ich irgendwie mehrere tausend Euro auf der Straße rumstehen haben, womit du irgendwie, weiß ich nicht, drei Minuten irgendwo hinfährst, so 'n Blödsinn. Das find ich jetzt irgendwie, nee, das wäre keine Option. (bei 00:11:30, BQB)

Im gleichen Zusammenhang etwas weiter unten geht sie auf ihre Praxis ein, ein Stück mit dem Fahrrad zu fahren, um den Fahrpreis zu reduzieren:

BQB4: Hier einmal die Woche geh ich zum Schwimmen. Und da fahr ich auch, da fahr ich auch mit dem Fahrrad bis zu, bis zur Schönhauser Allee, stell da mein Fahrrad ab, weil ich dann nur Kurzstrecke zahlen muss bis zur Landsberger Allee (lacht). [...] das sind zwei Stationen. [...] Und das ist ja, so 'ne Kurzstreckenfahrt ist ja ziemlich viel günstiger als 'ne normale Fahrt. (bei 00:13:46, BQB)

Zudem werden auch Umweltkosten thematisiert und in Beziehung zu Wirtschaftlichkeitserwägungen gesetzt. Zum Beispiel bei Sub3, die die Anschaffung eines Zweitwagens im Haushalt zunächst ablehnte:

P: [...] weil ja die Voraussetzung so war, dass wir nur ein Auto haben wollten, aus ökonomischen Gründen, und ja auch Umweltschutzgründen. Und wieso brauch ich 'n zweites Auto, bloß weil ich einmal shoppen gehen will. (bei 00:33:06, Suburbia)

## **Sicherheit und Unversehrtheit**

Das Bedürfnis, sicher und unversehrt unterwegs zu sein und anzukommen, wird teilweise implizit, teilweise explizit thematisiert. Es ist meist nicht die oberste Priorität, sondern nachgelagert, und erscheint eher als langfristiger Einflussfaktor auf die Mobilitätsgestaltung. Eine kontinuierliche oder wiederholte Situation der Unsicherheit führt also bei einigen Personen mit der Zeit zu einem Veränderungswunsch und zur Veränderung.

Die Kategorie lässt sich in zwei Dimensionen unterteilen. Die erste Dimension ist Sicherheit und Unversehrtheit auf den Straßen und Wegen mit der jeweiligen Art der Mobilitätsform. Das zeigt sich z. B. bei BQB2, der, wo möglich, intakte und barrierefreie Verbindungen auswählt:

*BQB2: Also, ähm, ich probier natürlich so viel wie's geht Fahrradwege zu benutzen, einfach weil die abgesenkt sind und weil sie einfach, ähm, weil mir da nicht andauernd irgendwer vor den Rollis rennt [...]. Das merkt man als Fußgänger gar nicht, aber als Rollstuhlfahrer oder wenn man mit 'ner Laufkarre oder so, da merkt man das extrem. Und grade Leute, die schwach zu Fuß sind, die schaffen das dann oft nicht. Und mit dem Rollstuhl ist es nicht grade sehr gesund für den Rollstuhl, also deswegen, Fahrradwege sind schon für Elektrorollstühle schon echt super. (bei 00:01:44, BQB)*

Die zweite Dimension betrifft die körperliche und seelische Unversehrtheit gegenüber Mitmenschen. Die wird z. B. durch Anfeindungen oder Bedrohungen auf der Straße oder im Verkehrsmittel bedroht.

## **Wohnen, Wohnstandortwechsel**

Eine Bedürfniskategorie von hoher Priorität ist das Wohnen. Im Zusammenhang der Mobilitätsbenachteiligung ist der Wohnstandort relevant, denn er wirkt sich auf den Mobilitätsaufwand aus. Der Wohnort wird meist nicht frei gewählt, sondern ergibt sich aus biografischen bzw. historischen Gründen, und im Zusammenspiel mit Ausschlusskriterien. Unter den Befragten führen Wechsel des Wohnorts oft zu einem erhöhten Mobilitätsaufwand, da häufig die Vergrößerung des Wohnraums angestrebt wird und entsprechender Wohnraum zu erschwinglichen Preisen eher in der Peripherie als in zentralen Lagen zu finden ist. Neben den oder zusätzlich zu familiären Gründen führen auch berufliche Gründe zu einer Erhöhung des Mobilitätsaufwands, etwa in Folge von beruflichem Pendeln. Insgesamt lassen sich folgende Dimensionen der Kategorie differenzieren: Der Wunsch nach

einer ruhigen Wohnlage, die familiengerechte Vergrößerung des Wohnraums, Bezahlbarkeit entweder der Miete oder der Wohneigentums- und Grundstückspreise sowie die Wahrung des sozialen oder familiären Umfelds und des sozialen Netzwerks.

### ***Arbeit haben***

Das Bedürfnis, Arbeit zu haben, zeigt sich in der Untersuchung nur bei einigen wenigen explizit, die besondere Anstrengungen unternehmen, um Arbeit zu haben. Allerdings stellen alle erwerbstätigen Fallkonstellationen die Anforderungen der Arbeit über alle anderen Verpflichtungen, sodass sich ableiten lässt, dass es für diese Personen von hoher Priorität ist, Arbeit zu haben.

### ***Familie, Orientierung am Wohl anderer***

Ähnlich wie im Fall des Bedürfnisses nach einem Arbeitsplatz ist bei der Mehrheit auch die Orientierung am Wohl der Familie oder anderer zu verzeichnen, wenn auch implizit. Dies zeigt sich besonders beim Vereinbarungskonflikt mit anderen Bedürfnissen wie z. B. nach Arbeit oder nach Unabhängigkeit bzw. Bequemlichkeit.

#### **1.1.4 Konfliktfaktoren**

Die Kategorie der Konfliktfaktoren bezieht sich auf das Zusammenwirken der Elemente in der Konstellation und insbesondere in Bezug auf die Realisierung der Prioritäten. Konflikte entstehen zwischen den Prioritäten und dem Mobilitätsaufwand, wenn etwa die Realisierung von Prioritäten nicht mit den Anforderungen des Mobilitätsaufwands vereinbar ist oder wenn mehrere Prioritäten im Konflikt stehen. Zum Beispiel stehen die Prioritäten eines bezahlbarem Wohnens und nach kurzen und zeitsparenden Wegen zur Arbeit potenziell im Konflikt. Mit *Konfliktfaktoren* werden die *möglichen* Einflussgrößen auf die Entstehung eines Konflikts bezeichnet.

Erst durch die Konflikte wird erkennbar, welche Bedürfnisse prioritär sind und wie sie sich zu den anderen Bedürfnissen eines Falls verhalten.

Die Konfliktfaktoren sollen an dieser Stelle nur kurz behandelt und aufgelistet werden, da sie sich wesentlich als die Kehrseiten der Prioritäten entwickelt haben.

### ***Koordinierung mehrerer Verpflichtungen***

Bereits angesprochen wurde die häufig schwierige Vereinbarung von verschiedenen Verpflichtungen bzw. Prioritäten. Insbesondere zeigt sich das als Problem der

räumlich-zeitlichen Koordinierung z. B. von Arbeitszeiten und Betreuungsverantwortung oder großen Entfernungen und doppelter Berufstätigkeit.

### ***Finanzierbarkeit des Autos***

Ein Auto dient für viele dazu, die verschiedenen Elemente in der Mobilitätskonstellation zu stabilisieren und die Prioritäten zu verfolgen. Die für einige Menschen schwierige Finanzierbarkeit eines Autos birgt aber auch Destabilisierungspotenzial und steht im Konflikt mit anderen Prioritäten und Elementen in der Mobilitätskonstellation.

### ***Arbeitsmarkt, berufliche Perspektiven und soziale Verwurzelung***

Bei dem Konfliktfaktor geht es um die Bedingungen, die dazu führen, dass der Arbeitsort nicht immer wohnortnah ist, sowie um die Folgen einer wohnortfernen Beschäftigung in Form weiter Pendelstrecken und schlecht realisierter Bedürfnisse. Zu den Bedingungen zählen zum einen Arbeitsplatzmangel in Wohnortnähe bzw. eingeschränkte berufliche Perspektiven verbunden mit einer überregionalen oder bundesweiten Stellensuche, zum anderen soziale Verwurzelung oder familiäre Abhängigkeiten, die eine Person daran hindern, einen Wohnort nahe der Arbeitsstelle zu suchen.

### ***Belastende Erfahrungen im Verkehr***

Als Kehrseite der Priorität, sicher und unversehrt unterwegs zu sein, stellen die belastenden Erfahrungen im Verkehr bei vielen Fallkonstellationen einen relevanten Konfliktfaktor dar. Je nach Mobilitätsform lassen sich verschiedene Ausprägungsdimensionen unterscheiden, dazu zählen z. B. Aggressivität und Stress im Berufs-/Stadtverkehr, Gefährdung von Radfahrenden, Stau bzw. ein hohes Verkehrsaufkommen oder mangelnde Barrierefreiheit. Zu den Belastungen gehören Pöbeleien oder fehlende Gewissheit, pünktlich am Zielort anzukommen. Lärm- und Geruchsbelästigung, Enge und Überfüllung sind weitere Belastungen.

### ***Mobilität in familiärer Abhängigkeit***

Der Konfliktfaktor bezieht sich auf die Orientierung an den Bedürfnissen anderer – insbesondere enger Familienmitglieder. Dies hat die Unterordnung der eigenen Bedürfnisse zur Folge, sodass z. B. Mobilitätsmittel oder Wohnlagen gewählt werden, die ohne die Abhängigkeit nicht gewählt würden.

### ***Mangelhaftes öffentliches Verkehrsangebot und autozentrierte Raumplanung***

Ein mangelhaftes öffentliches Verkehrsangebot und die autozentrierte Raumplanung stellen insofern einen Konfliktfaktor dar, als dass sie den Mobilitätsaufwand erhöhen können, die Wahlmöglichkeiten bezüglich Mobilitätsformen einengen sowie die Bedingungen für alle Personen ohne Auto erschweren.

### ***Auf Mobilitätshilfen angewiesen sein***

Auf Mobilitätshilfen angewiesen zu sein, ist ein weiterer Konfliktfaktor. Die Verkehrsinfrastrukturen stellen Personen, die mit Rollstuhl oder Rollator unterwegs sind, schlechter und sind kaum auf diese ausgelegt. Auch ein Auto oder Fahrrad kann als eine Hilfe zur Mobilität verstanden werden – doch im Gegensatz zu Rollstühlen oder Rollatoren sind sie als Verkehrsmittel anerkannt und erhalten (im Fall des Fahrrads in verschiedenem Ausmaß) eine eigene Infrastruktur. Mit diesem Faktor sind weitere Konfliktfaktoren verbunden, insbesondere die *belastenden Erfahrungen im Verkehr*.

#### **I.1.5 Umgang mit Konflikten**

Die mobilitätsbenachteiligten Fallkonstellationen können teilweise mit verschiedenen Umgangsweisen die Konflikte zwischen ihren Prioritäten mildern und mit anderen Elementen ihrer Konstellation ihre Situation verbessern. Welche Umgangsweisen zur Verfügung stehen und angewandt werden, ist von den Konstellationsbedingungen abhängig, insbesondere von den Mobilitätsressourcen.

Im Folgenden sind die Kategorien aufgeführt, mit denen sich die verschiedenen Umgangsweisen der Fallkonstellationen bündeln lassen:

- Bereitschaft zur Abwägung der Vor- und Nachteile der Mobilitätsform und zu ihrer Anpassung
- Delegieren von Aufgaben
- Anpassen von Erfahrungen unterwegs
- Anpassen der Mobilitätsform
- Sich arrangieren, Aktivitäten anpassen und vermeiden

## 1.2. Konstellationsgruppen

Im Vorhergehenden wurden die Elemente vorgestellt, die bei der Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung beteiligt sind. Im nächsten Schritt soll die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung im Fokus stehen und dazu das Zusammenwirken der Elemente betrachtet werden.

Die Fallkonstellationen wurden in Gruppen unterteilt. Die Unterteilung erfolgte ausgehend von der Unterscheidung nach dem *Basisbegriff* der Mobilitätsbenachteiligung (siehe C4.2.2) zunächst in zwei Gruppen: eine Gruppe mit und eine ohne „Mangel bzgl. Mobilität“. Die Fälle der Gruppe mit einem Mangel wurden untereinander kontrastiert und anhand weiterer Unterschiede unterteilt. Als weitere Unterscheidungsmerkmale dienten zum einen, ob ein Umgang mit dem Mangel stattfindet und zum anderen, wie erfolgreich dieser war, den Mangel zu kompensieren. Insgesamt konnten so vier Gruppen unterschieden werden.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Es wurde geprüft, ob (unter den aktuellen Konstellationsbedingungen) ein Mangel der Mobilität besteht. Wenn das nicht der Fall war, wurde die Fallkonstellation dem KG 1 zugeordnet, es bestand also kein Bedarf an anderer Mobilität. Bestanden ein Mangel und ein Bedarf an anderer Mobilität, fand die nächste Unterscheidung in Bezug auf den Umgang mit diesem Bedarf statt. Kam es zu einem Umgang, entschied das Ergebnis über die Zuordnung entweder zu KG 2 oder 3. Bei KG 2 war der Umgang erfolgreich und das Ergebnis zufriedenstellend, das heißt, es gab keine nachteiligen Auswirkungen etwa auf die Lebensqualität der Person. Bei der KG 3 führte der Umgang nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Fand kein Umgang statt, wurde die Fallkonstellation der KG 4 zugeordnet, das Ergebnis war nicht zufriedenstellend. Kombinatorisch müsste es noch eine KG 5 geben, bei der kein Umgang stattfindet und das Ergebnis zufriedenstellend ist. Empirisch hat sich dieser Fall aber nicht gezeigt.

Zur besseren Orientierung für die anschließende Analyse zeigt Tabelle 5 das Ergebnis der Zuordnung der Fallkonstellationen zu den Konstellationsgruppen (KG).

<b>KG 1: Keine Mobilitäts-be- nachteiligung</b>	<b>KG 2: Erfolgrei- cher Umgang</b>	<b>KG 3: Umgang nicht ausreichend</b>	<b>KG 4: Kein Umgang</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BQB4</li> <li>▪ SSC-B1-P1</li> <li>▪ SSC-B1-P2</li> <li>▪ SSC-B3</li> <li>▪ SSC-B2-P5</li> <li>▪ SSC-B2-P6</li> <li>▪ SSC-B4</li> <li>▪ SSC-B1-P3</li> <li>▪ Sub2</li> <li>▪ Sub4</li> <li>▪ Sub5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SSC-B2-P3</li> <li>▪ BQB5</li> <li>▪ Sub1</li> <li>▪ L8</li> <li>▪ Sub5</li> <li>▪ BQB3</li> <li>▪ Sub3</li> <li>▪ L4</li> <li>▪ SSC-B1-P6</li> <li>▪ SSC-B2-P4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L5</li> <li>▪ L6</li> <li>▪ BQB1</li> <li>▪ BQB2</li> <li>▪ L7</li> <li>▪ BQB7</li> <li>▪ Sub4</li> <li>▪ L2</li> <li>▪ L1</li> <li>▪ L3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SSC-B2-P2</li> <li>▪ BQB6</li> <li>▪ Sub6</li> </ul>

Tabelle 5: Zuordnung Fallkonstellationen zu Konstellationsgruppen

Die Reihenfolge der Darstellung der Analyse erfolgt abweichend von der chronologisch geprägten Nummerierung: Die Nicht-Benachteiligten wurden zwar als Erstes unterschieden, die weitere Analyse erfolgte aber in Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der benachteiligten Fälle, sodass diese Gruppe am Ende erläutert wird. Im Folgenden werden die vier Konstellationsgruppen der Mobilitätsbenachteiligung dargestellt und anhand ihrer spezifischen Merkmale beschrieben.

### 1.2.1 Erfolgreicher Umgang – Konstellationsgruppe 2

Die Fälle dieser Gruppe weisen einen Mangel bezüglich Mobilität auf. Er entsteht angesichts eines erhöhten räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwands und dem Zusammenwirken aus Prioritäten und Konfliktfaktoren. Die Konstellationen unterscheiden sich in den einzelnen Ausprägungen, es gibt aber auch Gemeinsamkeiten in Bezug darauf, wie der Mangel entsteht. Die Konstellationsgruppe 2 ist dadurch gekennzeichnet, dass die zugeordneten Fälle Wege finden, mit dem Mangel bzgl. Mobilität so umzugehen, dass keine nachteiligen Wirkungen entstehen. Im Folgenden werden die für die Gruppe prägenden Elemente beschrieben und abschließend ihr Zusammenwirken in einem Fazit reflektiert. Der Konstellationsgruppe sind zehn Fallkonstellationen zugeordnet (siehe Tabelle 6).

<b>Konstellationsgruppe 2: Erfolgreicher Umgang</b>	
	SSC-B2-P3
	BQB5
	Sub1
	L8
	Sub5
	BQB3
	Sub3
	L4
	SSC-B1-P6
	SSC-B2-P4

Tabelle 6: Konstellationsgruppe 2

### **Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand**

Bei den zugeordneten Fallkonstellationen ist der räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand als Ergebnis aus Entfernungen und Aktionsräumen, Verpflichtungen und ihrem zeitlichen Verfügungsrahmen erhöht. Die Fälle der Gruppe haben relativ weite Wege im Alltag und zeitintensive und komplizierte Verbindungen, sofern sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Die Arbeitsorte und sonstigen relevanten Ziele sind in der Stadt verteilt oder liegen in anderen Städten. Die Erreichbarkeit der Wohnorte ist sehr unterschiedlich: Einige wohnen in peripherer Lage, am Stadtrand oder in der Vorstadt, mit schlechter ÖV-Anbindung, andere in einem zentralen Bezirk mit guter Anbindung an das ÖV-Netz.

Alle Fälle der Gruppe haben verbindliche und regelmäßige Wege und damit eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, mit ungünstigen Bedingungen konfrontiert zu werden. Sie können nicht nach eigenem Ermessen zu Hause bleiben, wenn das Wetter schlecht ist oder eine Verbindung gestört ist. Bei den Verpflichtungen handelt es sich um Arbeit, Fürsorge für Angehörige und Betreuungsverantwortung. Allerdings besteht die Gemeinsamkeit, dass neben der Arbeit keine weiteren regelmäßigen und verbindlichen Verpflichtungen bestehen oder sie andernfalls in Teilzeit arbeiten, sodass der Koordinierungsaufwand insgesamt gering ist. So hat SSC-B2-P3 neben ihrer Stelle in der Stromsparberatung verbindliche regelmäßige, aber zeitlich flexible Wege zur Pflege eines Elternteils, das in einem entfernten Bezirk wohnt. Wegen einer Atemwegserkrankung ist ihre Fitness eingeschränkt. Sie versucht daher, Verbindungen über Bahnhöfe ohne Aufzug oder Rolltreppe zu umgehen. Die räumlich-zeitliche Koordinierung der Verpflichtungen ist für sie keine Herausforderung, sie kann flexibel ihre Arbeitszeiten anpassen:

*I: Und ist das manchmal schwer, das dann zu koordinieren mit den Einsätzen hier, wenn Sie täglich hier sein müssen? Und dann auch nicht genau wissen wahrscheinlich, wie lange es dauert, oder wie viel Besuche Sie haben?*

*P3: Na, dann sprech´ ich das ab. (.....) Geht schon. (bei 00:14:32, SSC-B2)*

Auch die Betreuungsverantwortung führt in der Gruppe nicht zu einer herausfordernden Koordinierungsleistung. Bis auf BQB3 ist keiner der Fälle hauptsächlich für die Betreuung von Kindern verantwortlich, die Koordination mit dem Tagesplan des Partners und mit anderen Verpflichtungen entfällt. BQB3 ist hauptverantwortlich für die Betreuung der Kinder zuständig und in Teilzeit beschäftigt. Sie ist aber im Unterschied zu anderen Eltern von vielen zeitlich fixierenden Begleitfahrten entbunden, da ihre Kinder ihren Schulweg selbstständig zurücklegen und auch viele der Freizeitaktivitäten selbst erreichen.

Vor dem Hintergrund reduzierter Koordinierungslast ist auch der zeitliche Verfügungsrahmen der Fälle ausreichend. Hier weisen die Fälle der Gruppe verschiedene Abstufungen auf. Insgesamt haben sie zeitliche Fixpunkte – einige mehr als andere – bei relativ freier Zeiteinteilung. Gemeinsam ist, dass sie sich nur auf eine Verpflichtung konzentrieren müssen und die Fixpunkte alle auf die eine Verpflichtung zurückgehen.

Die beiden SSC-Fälle können ihre Zeit relativ frei einteilen, da die Beschäftigungsmaßnahme nur auf Teilzeit ausgelegt ist, der Einsatz im Wohnbezirk stattfindet und die Mitarbeiter\*innen sich die Beratungstermine recht frei selbst einteilen können. Die Arbeitszeiten von BQB5 sind durch das Gleitzeitmodell zwar flexibler, aber er arbeitet in Vollzeit. Angesichts des relativ weiten Anfahrtsweges und der Taktvorgabe durch die Verbindung wird dieser Vorteil wieder zunichtegemacht. BQB3 arbeitet in Teilzeit und muss sich im Anschluss um die Betreuung der Kinder kümmern, sie hat damit zwei Fixpunkte. Auch bei ihr wird der zeitliche Verfügungsrahmen durch die Länge der Arbeitswege geprägt: Durch ihre periphere Wohnlage am Stadtrand verbunden mit einer komplizierten Umsteige Verbindung ist sie auf bestimmte Verbindungen für den Heimweg festgelegt.

Sub1 hatte zu Berufszeiten des Partners dessen Mittagspause als einzigen Fixpunkt, zu dem sie das Mittagessen vorbereiten musste. Mittlerweile ist dieser

entfallen und die Tageszeiteinteilung ist ungebunden. Regelmäßige Aktivitäten unternimmt sie im Ort oder in der nächsten Großstadt. Diese lassen sich aber ohne Einschränkungen oder Konsequenzen aussetzen. Unregelmäßig übernimmt sie Betreuungsaufgaben für die Enkelkinder. Der Mobilitätsaufwand von Sub1 ist erhöht, weil sie in einer stark autozentrierten Umgebung ohne eigenes Auto zurechtkommen muss bzw. musste. Seit ihr Partner in Rente ist, steht er bei Bedarf als „Fahrdienst“ zur Verfügung.

Sub3 und L8 arbeiten in Schichten und haben somit unflexible und wechselnde Arbeitszeiten. Darüber hinaus haben sie aber keine verbindlichen Fixpunkte und können sich ihre Zeit nach der Arbeit frei einteilen. Ähnlich ist es bei Sub5, die zwar nicht in Schichten arbeitet, sich ihre Arbeitszeiten jedoch auch ebenfalls nicht flexibel einteilen kann.

L8 wohnt im Unterschied zu Sub3 und Sub5 zentral und kann über mehrere Wege den Abfahrtsort der Buslinie zum Arbeitsplatz erreichen: zu Fuß, mit dem Fahrrad und außerhalb der Frühschicht auch mit der Straßenbahn. Gemeinsam haben L8 und Sub5, dass die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs nicht zu ihren Arbeitszeiten passen und darin ein Konflikt mit ihren Prioritäten liegt.

### **Prioritäten**

In der Gruppe gibt es eine Reihe von Mobilitätsprioritäten. Für die einen steht Zeitersparnis an erster Stelle. Für die anderen steht eher das zuverlässige Ankommen im Vordergrund. Auch die Kosten haben hohe Priorität. Hinzu kommen die Prioritätenkategorien Wohnen und Familie, welche den anderen nachgelagert bzw. komplementär sind.

- *Unabhängig unterwegs sein*

Für einen Teil der Fälle ist von höchster Priorität, dass sie unabhängig unterwegs sind. Das heißt in ihrem Fall, dass sie zuverlässig ankommen sowie selbstbestimmt und flexibel bleiben. Bequemlichkeit oder eine zeitliche Optimierung spielen hingegen eine untergeordnete Rolle. Für SSC-B2-P3 und SSC-B1-P6 sind öffentliche Verkehrsmittel bzw. das Fahrrad die Mobilitätsformen, mit denen sie im Alltag unterwegs sind und mit denen sie bis auf einige Einschränkungen gut zurechtkommen. Autofahren steht für beide nicht zur Wahl, sie haben keinen Führerschein. Auch Sub5 (zu Berufszeiten) ist hier ein Beispiel, denn für sie sind weder Kosten noch Zeit der Grund für die Änderung ihrer Mobilitätsform. Ihr geht es darum,

überhaupt nach der Arbeit nach Hause zu kommen. Mit dem verfügbaren Zugangebot war ihr dies nicht zuverlässig möglich, sodass sie auf das einzige für sie praktikable Verkehrsmittel, das private Auto, umgestiegen ist. Eine weitere Facette des Unabhängigkeitsbedürfnisses ist die selbstbestimmte Wahl einer Mobilitätsform. Bei Sub1 ist der prioritäre Treiber ihrer Mobilität die Angst vor dem eigenen Autofahren und die Priorität, ohne die Nutzung eines Autos zurechtzukommen und dabei möglichst wenig in ihrem sozialen Umfeld herauszustechen.

- *Zeitersparnis und Bequemlichkeit*

Zeitersparnis hat nur einen Teil der Fälle Priorität. Bei diesen kommen die verschiedenen Dimensionen der Zeitersparnis zum Vorschein und sie sind eng miteinander verbunden: zeitliche Effizienz, die mehr Zeit für Erholung und Freizeit bietet, zeitliche Flexibilität und Unabhängigkeit sowie die Vermeidung eines (relativen) Zeitverlustes. Auch Unabhängigkeit im Hinblick auf die Dimension des bedarfsgerechten Unterwegssein ist ein prioritäres Bedürfnis, das eng mit Aspekten der Kategorie Zeitersparnis verbunden ist.

Ein Beispiel für die zeitliche Effizienz ist Sub3. Für sie steht Zeit als Wert für sich, aber auch zur Freizeit und Erholung an oberste Stelle ihrer Bedürfnishierarchie. Sie bemisst alle möglichen Mobilitätsformen daran, wie viel Freizeit sie dadurch verlieren würde. Dabei ist weniger die Fahrtzeit das Problem als die verlorene Zeit zwischen der fahrplanmäßigen Ankunftszeit und den Arbeitszeiten. Für sie ist am wichtigsten, dass sie räumlich-zeitlich flexibel und bedarfsgerecht mobil ist.

Ein Beispiel für die Vermeidung relativer Zeitverluste ist SSC-P4. Er problematisiert die längere Fahrtzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zum eigenen Auto, hat aber keine Verpflichtungen neben der Arbeit, die er thematisiert. Auch die Einsparung von Kosten waren bei ihm prioritär, aber die Reihenfolge der Bedürfnisse nach Kosteneinsparung und nach Zeiteinsparung hat sich verändert: Aus Kostengründen wollte er mit Dienstantritt den ÖV für die Arbeitswege nutzen und tat dies zunächst auch. Nach einiger Zeit stieg er dann auf das Auto um.

Ein eher ergänzendes Bedürfnis im Zusammenhang der Zeitersparnis ist das Bedürfnis nach einer einfachen und bequemen Mobilität. SSC-B2-P4 hätte die längere Fahrtzeit im ÖPNV besser ertragen, wenn er nicht die meiste Zeit hätte stehen müssen. L4 schätzt neben der schnelleren Verbindung mit dem Auto auch den

höheren Komfort: Sie kann zum Beispiel alles mitnehmen, was sie im Laufe des Tages brauchen könnte, und muss dadurch weniger vorausplanen.

Keine Priorität haben Zeitersparnis und Bequemlichkeit zum Beispiel für Sub5. Erst als sie wegen veränderter Arbeitszeiten begonnen hat, ein Auto zu nutzen, hat sie rückwirkend die Mühsal erkannt: Die täglichen Fahrten und das Arbeiten waren „mühsam“, „aber man hat´s bewältigt“.

*Sub5: [...] Für mich war´s eine Erleichterung. Weil ich flexibler war, ne? Ich war abends (..) schneller zu Hause, vor der Tür. So musste ich ja unten und das Stück hochlaufen, das war ja auch net wenig.  
[...] (bei 00:14:30, Suburbia)*

- *Kosten: Wirtschaftlichkeit und Umweltkosten*

Auch Kosten dienen einigen Fällen der Gruppe als Orientierung zur Mobilitätsgestaltung. Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit spielen eine Rolle, die grundsätzliche Finanzierbarkeit hingegen weniger. In einigen Fällen der Gruppe schließt sich daran auch ein ökologisches Interesse an. Umweltkosten werden mit berücksichtigt und Potenziale zur Einsparung von monetären Kosten bei umweltkostenverursachenden Mobilitätsformen erkannt. Die Grenzen verschwimmen dabei teilweise, auch sprachlich – ggf. wegen der begrifflichen Ähnlichkeit von ökonomisch und ökologisch –, aber auch inhaltlich, sodass diese beiden Kostenfaktoren in dieser Gruppe zusammenfallen.

Kosten werden in der Gruppe nur in Bezug auf die Unterhaltung und Nutzung eines Autos thematisiert. Bei SSC-B2-P3 und SSC-B1-P6 etwa, die keinen Führerschein, aber eine durch den Maßnahmenträger stark rabattierte Zeitfahrkarte haben, werden Kosten nicht behandelt. Auch bei SSC-B2-P4 spielen Kosten, wie erwähnt, mittlerweile eine untergeordnete Rolle. Beim Antritt der Tätigkeit beim Stromspar-Check und der damit verbundenen obligatorischen Zeitkarte hat er es mit dem ÖPNV für den Arbeitsweg versucht. Kostensparen war dabei ein treibender Faktor. Nach einigen Monaten ist er aber wieder auf das Auto umgestiegen, das er bereits besaß. Die Kostenvermeidung ist ihm also ein Bedürfnis, aber Komfort und die Zeitersparnis sind in der Hierarchie weiter nach oben gerutscht. Ein ernstes Finanzierungsproblem hat er nicht, wie sein Umstieg trotz der praktikablen, wenn auch weniger bequemen Alternative und trotz vorhandener Zeitfahrkarte zeigt. Auch Bußgelder für das Falschparken am Wohnort nimmt er regelmäßig in Kauf, ohne seiner Parkpraxis etwas zu ändern.

BQB5 stellt die Wirtschaftlichkeit – also die Abwägung von Kosten und Nutzen – in den Vordergrund seiner Mobilität bzw. seiner Entscheidung gegen ein eigenes Auto. Seiner Ansicht nach ist ein Auto unnötig und unvernünftig, da es die meiste Zeit ungenutzt herumsteht. Außerdem steht ihm ein breites Angebot alternativer Mobilitätsmittel zur Verfügung, aus dem er sich das Passende nach Bedarf auswählen kann. Er sieht seine Entscheidung nicht als Verzicht oder Einschränkung, im Gegenteil eher als Flexibilität und Freiheit von Fixkosten:

*BQB5: [...] Ich seh's eher so, dass ich alle Möglichkeiten nutze, die mir [...] zur Verfügung stehen, äh, individuell, und dahingehend bin ich flexibler und ich geb' auch nicht so viel Geld aus. Für die Mobilität. Und ich meine, Ressourcen, die da sind, die nutz ich halt, die angeboten werden, und ähm, ja, die Bahn fährt, die öffentlichen Verkehrsmittel fahren und ähm, ich nehme die Teile raus, die zu mir passen, die für mich am besten sind, aus dem Puzzle Mobilität. Schon einerseits die Ökologie, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, andererseits erhalt' ich mir die Flexibilität, weil ich dann mir auch 'n wirklich in bestimmten Situationen 'n Auto nehmen kann. [I: Mhmh]. Und spar Geld dabei. (bei 00:33:35, BQB)*

Auch ökologische Motive bezieht er ein, aber nur in Verbindung mit den ökonomischen Vorteilen. Ähnlich ist es bei Sub3, die auch ein ökologisches Interesse bei der Gestaltung ihrer Mobilität offenbart, dieses aber mit Wirtschaftlichkeitserwägungen verquickt. Zudem ist es nachgeordnet, an erster Stelle steht die Zeiterparnis. Sie legt den Arbeitsweg mit dem eigenen Auto zurück, stellt diese Praxis aber wiederholt infrage. Sie hat früher in einer großen Stadt gewohnt, in der sie es gewohnt war, ohne Auto zurechtzukommen. Auch beim Umzug in die Vorstadt wollte sie aus ökologischen wie auch ökonomischen Gründen mit nur einem Auto im Familienhaushalt zurechtzukommen. Die Wahl fiel daher auf einen an den Arbeitsstandort des Partners günstig angebundenes Ort. Nachdem der Partner seinen Arbeitgeber wechseln musste und die Verbindung nicht mehr günstig war, hat sich die Familie doch einen Zweitwagen angeschafft. Sub3 hat sich seither mit alternativen Mobilitätsformen zum eigenen Auto auseinandergesetzt, bisher hat sie aber keine gefunden, die für sie und ihre Konstellation aus Wohnort, Familienorganisation, Arbeitsort und Profil der Tätigkeit praktikabel gewesen wäre.

- *Wohnen*

Der Wohnstandort wirkt sich auf die Wegelänge zum Arbeitsplatz und zu anderen Zielorten aus. Es bestehen verschiedene Bedürfnisse in Bezug auf das Wohnen. Bei den Fällen mit Familie geht es häufig um die Vergrößerung des Wohnraums bei gleichzeitiger Bezahlbarkeit. Teilweise besteht auch der Wunsch nach einem Eigenheim. Aber auch ohne familiären Hintergrund liegt die Wohnstandortentscheidung im Spannungsverhältnis der Mietpreise und der Bedürfnisse – z. B. in Form einer ruhigen oder grünen Umgebung, einer guten Verkehrsanbindung oder einer bestimmten Zimmeranzahl.

L4 ist für den Antritt ihrer Stelle umgezogen. Bei Antritt ihrer vorhergehenden Stelle hat sie die Wohnung in der Nähe zur Arbeitsstelle gewählt, nun liegt der Arbeitsort in einem Gewerbegebiet, wo es keine Wohnungen gibt und sie in jedem Fall einen längeren Arbeitsweg in Kauf nehmen muss. Vor diesem Hintergrund wurde ihr nun die Wohnqualität wichtiger, sodass sie als ihren Wohnort eine ruhige Randlage gewählt hat und nicht etwa das Stadtzentrum, auch wenn sich dadurch ihr Arbeitsweg noch mehr verlängert.

*L4: [...] [I]m April bin ich dort hingezogen. Vorher noch ´ne kleinere Wohnung gehabt als Zwischenlösung in der Stadt, da bin ich nur 10 Minuten gefahren. Und siehste, jetzt bin ich halt sogar noch weiter weg gezogen, im Grunde, weil´s aber einfach von der Wohnung her schöner ist, von der Lage her. Man will ja dann doch ´n bisschen schön haben in seiner (.) Freizeit. Und nicht immer mitten in der Stadt [I: Mhmh]. (bei 00:10:29, L)*

Beispielhaft für den Umzug aus familiären Gründen steht BQB3. Für ihre Umzugsentscheidung waren Mietpreis und Größe entscheidend, nachgelagert spielte die Umgebung eine Rolle. Auf die Frage nach dem Grund für die Wahl des Wohnorts sagt sie Folgendes:

*BQB3: Miete! Natürlich, Miete war sehr, also, im Vordergrund, weil die Wohnung zu klein war und, äh, die Preise waren hier [in einem Innenstadtbezirk] unbezahlbar. (...) Und haben uns ein Limit gesetzt und die Wohnung hat da reingepasst und vor der Besichtigung waren wir noch nie in der Gegend, also wir waren tatsächlich zur Besichtigung das erste Mal dort und hatten uns sofort verliebt. Das was so schön, also wirklich, äh, der Duft und, äh, die Luft dort war*

*ganz anders, ne, durch den See und den Wald, der direkt da angrenzend ist. Das war schon was Besonderes und ich dachte mir für Jungs kann das nur was Gutes sein (...). Ja. (bei 00:31:56, BQB)*

Unabhängig von den Motiven ist das Ergebnis ähnlich: Die Qualität des öffentlichen Verkehrs nimmt zur Peripherie hin ab, die täglichen Wege werden weiter und zeitaufwendiger, ein Auto wird attraktiver.

- *Familie, Orientierung am Wohl anderer*

Hinsichtlich der anderen Prioritäten klang bereits mehrfach an, dass Mobilitätsformen bei einigen der Gruppe in Verbindung mit den Belangen der eigenen Familie gestaltet werden. Die Orientierung am Wohl der Familie ist damit ein prioritäres Bedürfnis, das in Verbindung mit anderen prioritären Bedürfnissen zur Geltung kommt.

Bei BQB5 geht die Autoabschaffung auf eine familiäre Entscheidung zurück, die von ihm und den anderen Familienmitglieder in mehreren Bereichen Anpassungen erfordert. Neben seinem Arbeitsweg betrifft dies auch den (Familien-)Lebensstil, zumindest in Bezug auf das Einkaufsverhalten. So wird nun weniger eingekauft, dafür wohnortnah und häufiger Lebensmittel in Bioqualität.

*BQB5: [...] früher haben wir auch, ich glaub, ziemlich viel eingekauft, weil wir 'n großes Auto hatten, dann ist man einfach an den Supermarkt rangefahren, hat viel eingekauft, mehr als man vielleicht wollte und das alles ins Auto gepackt. Und ohne Auto muss man wesentlich mehr überlegen, was man einkauft, da kauft man wirklich nur die wesentlichen Sachen ein, um nicht zu viel zu schleppen, sonst kann man, kriegt man das auch gar nicht mit. (bei 00:15:45, BQB)*

Auf die Frage, wie die Kinder zur autoarmen Mobilität stehen, sagt BQB5:

*Die Kinder finden's O. K., ähm, die Großeltern wohnen 'n bisschen weiter weg [am Rand von Berlin] und dann wird dann immer gefragt: „Nehmen wir jetzt 'n Auto, fahren wir da mit 'm Auto hin?“ Und dann sag ich: „Nein, wir haben 'ne Fahrkarte und, äh, 'n Auto kostet extra.“ (bei 00:18:33, BQB)*

BQB3 orientiert sich ebenso am Wohl der Familie und nimmt dafür einen höheren Mobilitätsaufwand sowie ebenfalls eine Anpassung des Einkaufsverhaltens in

Kauf. Viele Jahre hatte die Familie zwei Autos, eines haben sie nicht zuletzt im Hinblick auf die Absicht des Partners abgeschafft, den Arbeitsweg ohne Auto zu bewerkstelligen. Dafür hat er sich auch extra ein hochwertiges Fahrrad angeschafft. Der Plan war, dass mit dem ÖPNV und zudem regelmäßig mit dem Fahrrad zu fahren. Weil der Partner aber dann doch ungern mit der U-Bahn gefahren ist, hat sie auf das Auto verzichtet, um es ihrem Partner zur Verfügung zu stellen:

*BQB3: [...] Der hat tatsächlich ein Jahr das gemacht, mit der U-Bahn zu fahren. Aber mit dem ganzen Anzug und mit den ganzen Unterlagen und mit den ganzen Menschen, die ihn, äh, genervt haben, rumgestunken haben, hat er gesagt, also, er muss da echt einen Tag, ganzen Tag in der Arbeit sitzen, dann kann er sich auch, äh, in Ruhe ins Auto setzen und seine Ruhe haben. (bei 00:04:52, BQB)*

Auch bei Sub3 wird deutlich, wie sich die Familie und der Partner bzw. dessen berufliche Entwicklung auf ihre Mobilität auswirken. Weitere Faktoren sind die Wohnstandortwahl – sie ist aus der Stadt aufs Land gezogen – und ihre Bedürfnis die Anzahl der Autos im Haushalt zu verringern. Hier besteht ein Zusammenhang insbesondere zum Konfliktfaktor der familiären Abhängigkeit.

### **Konfliktfaktoren**

Im Zusammenhang mit den erläuterten Prioritäten bestehen verschiedene Konfliktfaktoren, die sich auf diese beziehen, aber nicht eins zu eins diesen zuzuordnen sind.

- *Mangelhafte öffentliche Verkehrsanbindung und autozentrierte Raumplanung*

So steht der Konfliktfaktor der *mangelhaften öffentlichen Verkehrsanbindung* vieler Wohn- und Arbeitsorte in einer Konfliktbeziehung zu den Prioritäten der Zeiterparnis und Bequemlichkeit. Er entsteht in dieser Gruppe vor allem vor dem Hintergrund eines unattraktiven öffentlichen Verkehrsangebots und eines attraktiven Autoverkehrsangebots. Unattraktiv wird der ÖV angesichts grob getakteter Verbindungen sowie fehlender Quer- und Direktverbindungen zwischen den Orten und Städten innerhalb der Region. Der Zeitaufwand wird dadurch im Vergleich zum Autofahren zu hoch eine räumlich-zeitliche Flexibilität ist kaum gegeben (z. B. in Bezug auf die Wahl einer früheren oder späteren Reisezeit). Oder das Zugangebot passt nicht zu den Arbeitszeiten. Hinzu kommt häufig auch der fehlende

finanzielle Anreiz, da das tägliche Pendeln mit dem Zug zumindest bei diesem Regionalverkehrsverbund recht teuer ist und ähnlich viel kostet das Pendeln mit dem Auto. In der Folge wird das eigene Auto als einzig praktikable Option betrachtet. Anhand einiger Beispiele sollen diese Punkte illustriert werden.

Bei Sub5 steht im Vordergrund, dass sie zuverlässig nach der Arbeit ihr Zuhause erreicht. Für ihre Situation kommt nur das eigene Auto infrage, nachdem sich ihre Arbeitszeiten im Handel verlängerten und nicht mehr mit dem Zugangebot vereinbar waren. Vorher hatte sie sich mit den wenig attraktiven Bedingungen, die das Pendeln aus der Vorstadt zum Arbeitsplatz für sie bedeuteten, arrangiert. Komfortverbesserungen waren nicht relevant.

Auch L8 ist damit konfrontiert, dass die Betriebszeiten des ÖPNV nicht mit ihren Arbeitszeiten kompatibel sind. Wenn sie die Frühschicht übernimmt, fahren die Straßenbahnen noch nicht und sie muss zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof fahren, wo der Bus zu ihrem Arbeitsplatz abfährt. Sie fühlt sich morgens auf der Straße unsicher und findet es unangenehm, an bestimmten Orten vorbeigehen zu müssen, wo sie Belästigungen durch Betrunkene fürchtet und in verbaler Form bereits erlebt hat. Sie nimmt diesen Umstand zum Anlass, über die Anschaffung eines Autos nachzudenken. Die Kostenvorteile der Zeitkarte im Vergleich zum Auto sind aber „nicht zu toppen“, gerade weil sie allein für den Unterhalt des Fahrzeugs aufkommen müsste. Abgesehen davon aber kommt sie gut in ihrem Alltag und mit den verfügbaren Mobilitätsangeboten zurecht.

*L8: Spätschicht kann ich ganz normal fahren. [I: Mhmh] Das passt optimal. Nur die Frühschicht hab ich das Problem. (bei 00:04:28, L)*

Für Sub3 kommt die Nutzung des öffentlichen Verkehrs aus Gründen des Komforts und der Zeitersparnis nicht infrage, obwohl sie die Abhängigkeit vom Auto aus ökologischen und ökonomischen Gründen problematisiert und bereits mit Alternativen experimentiert und verschiedene Optionen durchgespielt hat. Die Zugverbindung ist zeitaufwendig und mit Umstiegen und Umwegen verbunden, der Weg zum Bahnhof ist relativ weit. Sie arbeitet im Krankenhaus im Schichtdienst. Sub3 hat sich mit den Bedingungen einer möglichen ÖV-Nutzung anhand von Beispielen ihrer Kollegen auseinandergesetzt. Diese fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit und verbringen einen Teil ihrer Freizeit damit, auf den Dienstbeginn zu warten bzw. nach der Schicht auf den Zug. Weitere

Nachteile sind, dass sie nur bedingt am Wochenende einsetzbar sind, da dann die Züge noch seltener fahren. Zum Problem der schlecht getakteten und fehlenden Direktverbindung in die eine der drei Großstädte der Metropolregion kommt das Problem ihrer fixen Arbeitszeiten und auch ihrer Tätigkeit selbst. Sie kann in den Wartezeiten z. B. nicht vorarbeiten, sodass diese Zeiten für sie vergeudet sind. Vor allem aber verringert sich dadurch die Zeit für Schlaf und Erholung, eine Bedingung, die bei Schichtarbeit ohnehin prekär ist.

*Sub3: Also, für mich wär's unmöglich. [mit dem Zug zu fahren, Anm. KS] Ich bin Krankenschwester. Und hab keine flexiblen Arbeitszeiten. [...] Hab Schichtdienst, Frühschicht, Spätschicht, Nachtschicht, Wochenendschicht, [...] ich hab aber Arbeitskollegen, die nur von [Stadtname I; Sub3 muss noch einen Umstieg mehr machen, Anm. KS] nach [Ziel-Stadt] fahren, die sind in der Früh 5 Uhr 15, 5 Uhr 20 sind die im Dienst. Die hocken halt dann da, das sind alles keine Plusstunden [...] das ist einfach nur Freizeit. Und wenn die den Dienst beenden und da denk ich mir immer: „Nö, das möchte ich eigentlich, das möchte ich eigentlich nicht.“ Also dieser Teil Freizeit, der draufgeht, auf den Zug oder auf den Bus zu warten, (...) sowohl zu Beginn der Schicht, als auch zu Ende der Schicht [...]. Das ist a sehr anstrengender Beruf, [...] und dann so bald aufstehen und dann noch rumsitzen und warten bis ich den Dienst beginnen kann, also, für mich kommt das gar net infrage. (bei 00:05:07, Suburbia)*

Auch für L4 ist der Weg mit dem ÖPNV für sie aus Zeitoptimierungsgründen keine Option. Auf die Frage, ob es bei ihr eine Tramanbindung gibt und sie mit dem ÖV zur Arbeit käme, sagt sie: „Ich könnte, ja, aber ich will's halt einfach nicht, weil's mir zu lange dauert“.

Ein weiterer Aspekt im Zusammenhang des mangelhaften ÖPNV-Angebots in ländlichen Gebieten ist, dass durch die verbreitete Autoverfügbarkeit jene Personen beeinträchtigt werden, die kein Auto nutzen. In der Gruppe betrifft dies Sub I. In ihrem Fall geht es um die Angst vor dem Autofahren. Andere denkbare Fälle wären jene, die keinen Führerschein besitzen bzw. nicht (mehr) in der Lage sind, ein Auto zu führen. Es geht nicht nur um die praktischen Beeinträchtigungen durch die verbreitete Autonutzung, sondern auch um ihr Verständnis von normalem Verkehrsverhalten. Sub I schämt sich dafür, nicht Auto zu fahren, und empfindet es als Makel. Sie fühlt sich in eine „Ecke“ gestellt, angesichts der Normalität ihrer

Umgebung, in der jeder Haushalt in der Regel zwei Autos und oft mehr hat – für jede fahrberechtigte Person eines.<sup>20</sup>

*Sub1: Äh, das hab ich nie rausgestellt, weil ich immer 'n bisschen schief angeschaut worden bin (lacht), weil ich nicht Auto fahre. Das war z. B. beruflich bei meinem Mann, war ja 'n bisschen eine leitende Stelle und hat oft irgendeine Veranstaltung gehabt und dann auch mal Alkohol getrunken wurde und dann sind halt die Frauen gekommen, hams abgeholt, ihre Männer, oder sind mitgegangen und [...] sind dann [...] gefahren und ich bin halt **nicht** gefahren, mein Mann hat nichts getrunken. Das ist dann schon, ja, 'n bisschen geschaut worden, aber nichts gesagt worden (lacht) und insofern bist dann schon a weng in deiner Ecke. [...] Mein Mann hat mir das auch nie vorgeworfen. Dass ich das nicht, dass ich nicht fahre. Hat gesagt: „Bevor du Angst hast und fährst, und es passiert was, fahr lieber ich.“ (bei 00:12:40, Suburbia)*

Weil es ihr peinlich war, hat sie das „nie rausgestellt“ und sie sieht darin „in der heutigen Zeit [...] schon a bisschen ein Manko“, zumindest wenn man nicht in der Stadt mit gutem ÖPNV-Angebot lebt: „Wir sind ja doch a bisschen außerhalb und da ist es dann halt abends oder so a wenig schwieriger. Aber, gut, bei uns hat das geklappt“.

Da sie als Hausfrau zu Hause arbeitet, also keine täglichen Pendelwege zurücklegen muss, kann sie sich mit den Bedingungen gut arrangieren, z. B. wenn sie aus Freizeitgründen in die Stadt muss.

*Sub1: Es ist schon manchmal hinderlich, denke ich ja, jetzt, wenn ich irgendwo eingeladen bin, ja, hm, da muss ich also da mit dem Zug fahren, und da noch umsteigen in den Bus und so, das[...] Also das ist dann schon a bisserl a Act, aber es geht. (bei 00:08:12, Suburbia)*

In anderen Fällen wäre dies anders, wie der Blick z. B. auf Sub5 vermuten lässt: Ohne die Möglichkeit, ein Auto zu nutzen, hätte sie nicht mehr ihre Stelle ausüben können. Auch der Vergleich mit den Bedingungen in der Stadt ist hilfreich. So ist es bei den Stadtbewohner\*innen nicht ungewöhnlich und keine Einschränkung,

---

<sup>20</sup> Das Phänomen der Scham angesichts der Unfähigkeit, ein Auto zu führen, kommt auch in den Gruppendiskussionen TS und Spandau zur Sprache. Hier bin ich nicht auf den Grund gegangen, aber vermutet werden Führerscheinverlust angesichts von Alkoholmissbrauch sowie Geldmangel.

wenn sie im Alltag ohne Auto unterwegs sind. In den beiden Gruppendiskussionen wird etwa der fehlende Bedarf für ein Auto und damit auch für einen Führerschein genannt. Ein großer Teil der Befragten hat auch tatsächlich keinen Führerschein.

Seit dem Ruhestand des Partners von Sub I hat sich dieses Problem aber abgemildert, da sie in der Regel nicht mehr mit ihrer Autoangst konfrontiert wird. Es gibt weniger gesellschaftliche Anlässe und der Partner steht nun mit dem Auto zur Verfügung.

- *Belastende Erfahrungen im Verkehr*

Ging es beim vorangegangenen Faktor eher um die Gründe für die Nichtnutzung von Verkehrsmitteln, stehen bei diesem Konfliktfaktor die belastenden Erfahrungen unterwegs im Fokus, sei es mit dem ÖPNV, dem Auto oder dem Fahrrad. Diese Erfahrungen regen allerdings zum Abwägen der bisher genutzten Verkehrsmittel an und entfachen so Konflikte zwischen verschiedenen Prioritäten, u. a. Kosteneinsparung, unabhängigem Unterwegssein und Sicherheit.

Belastende oder störende Erfahrungen machen alle Fälle der Gruppe (ebenso wie die der Gruppen 3 und 4). Sie sind verbunden mit den Erfahrungen beim täglichen Pendeln in öffentlichen Verkehrsmitteln, als Radfahrende sowie auch als Autofahrende im dichten Stadtautoverkehr oder als körperlich eingeschränkte Person in einer nicht barrierefreien Umgebung. SSC-B2-P4 wurde bereits angeführt: Auf Dauer haben die Erfahrungen in Form der Umsteigeverbindung mit mangelnder Sitzgelegenheit dazu geführt, dass er trotz seines Bedürfnisses, Kosten zu sparen, auf das eigene Auto umgestiegen ist.

*P4: Mhm, weil (..) die Spritkosten ziemlich hoch zu dem Zeitpunkt waren [I: Mhmh] (...) und weil ich das eigentlich (..) vor ´nem halben Jahr noch ganz interessant fand, mit dem Bus zu fahren und mit der U-Bahn [I: Mhmh]. Aber jetzt stehe ich nur noch im Bus und in der U-Bahn und dann macht es mir keinen Spaß mehr. (bei 00:09:20, SSC-B2)*

BQB5 im Gegensatz dazu hat das Auto abgeschafft und setzt sich den Erfahrungen im ÖPNV, der Überfüllung und Enge, den unzuverlässigen Anschlussverbindungen, angesichts schwerer gewichteter Prioritäten aus.

Auch der Autoverkehr kann belastend sein. Für L4 bedeuten Stadtverkehr und Stau eine Belastung, der sie gerne ausweichen würde und es teilweise tut, indem

sie regelmäßig mit dem Fahrrad fährt. Die Strecke täglich mit dem Fahrrad zurückzulegen, ist für sie aber nicht praktikabel: Die Strecke ist zum einen zu weit und zu anstrengend, insbesondere bei Terminen, zu denen sie im Business-Outfit und gepflegt erscheinen möchte. Zum anderen ist ihr wichtig, alles parat zu haben und keine Zwischenstationen zu Hause einlegen zu müssen. Sie hat hohe Erwartungen an ihre Freizeitgestaltung, ihre Priorität liegt auf zeitlicher Effizienz und darin, neben der Arbeit noch ausreichend Zeit für ihre zahlreichen Aktivitäten zu haben. Daher nimmt sie die Belastung in Kauf, die sie im täglichen Berufsverkehr empfindet.

*L4: Der Verkehr an sich. (...) Also, ich mein du hast ja im Stadtverkehr grundsätzlich Stop-and-go, du hast Ampeln, du hast viele, viele Verkehrsteilnehmer, die zur gleichen Zeit schnell irgendwo hin wollen, das ist immer (.) belastend, find ich. [...] Vor allem wenn man halt sich anpassen muss, wenn man halt nicht in der gewohnten Zeit von A nach B kommt. (bei 00:04:23, L)*

Konflikte ergeben sich auch beim Radverkehr wie sich am Beispiel von SSC-BI-P6 illustrieren lässt. Er fährt im Alltag hauptsächlich Fahrrad, aber aufgrund fehlender Radinfrastruktur auf manchen Straßen fühlt sich er sich nicht sicher und verhält sich in der Folge ordnungswidrig. In der Gruppendiskussion entfacht sich um die Gefahren für Radfahrende im Straßenverkehr eine hitzige Diskussion, wobei es insbesondere auch um die Schuldfrage und das richtige Verhalten von Radfahrenden geht. SSC-BI-P6 kommt zwar gut mit dem Fahrrad zurecht – er musste seinen Führerschein in der Vergangenheit abgeben und fährt seither Fahrrad –, aber er ist der Einzige in der Diskussion, der explizit auf ein Vermeidungsverhalten zu sprechen kommt und von tatsächlichen Radunfällen – im Unterschied zu Beinahe-Unfällen – berichtet.

- *Mobilität in familiärer Abhängigkeit*

Der Konfliktfaktor meint hier, dass die Familienmitglieder einen nachteiligen Einfluss auf die Erfüllung der eigenen Bedürfnisse haben. Der Einfluss der Familie macht sich dadurch bemerkbar, dass Mobilitätsentscheidungen nicht für sich selbst im eigenen Interesse getroffen werden, sondern unter Berücksichtigung der Wünsche und Interessen der Familienmitglieder. Das Ergebnis gereicht daher oft nicht zum Nutzen des Einzelnen, sondern ist mit Kompromissen und Abstrichen verbunden.

In dieser Gruppe zeigt sich dies als Konfliktfaktor bei allen Fällen mit Familie: bei BQB3, BQB5 und Sub3. Bei Sub3 geht es um ihren Umzug und die Anschaffung eines Autos und in diesem Zusammenhang um die Anforderung, die Berufstätigkeit des Partners mit den Anforderungen der eigenen Berufstätigkeit und den eigenen Bedürfnissen in Übereinstimmung zu bringen. Die Wohnstandortwahl und schließlich die „erzwungene“ Autoanschaffung durch den Arbeitsstandortwechsel des Partners stehen im Konflikt dazu.

Bei BQB3 und BQB5 geht es um die Abschaffung eines Autos und in beiden Fällen sind sie es, die die Konsequenzen tragen. Bei BQB3 wurde in der Familie entschieden, dass sie das zweite Auto abschaffen und sich im Haushalt eines teilen. Die Vereinbarung war dabei, dass der Partner den Arbeitsweg abwechselnd mit dem ÖPNV und dem Fahrrad zurücklegt. Dafür hat er sich auch extra ein hochwertiges Fahrrad angeschafft. Nach kurzer Zeit hat der Partner den Plan aber aufgegeben, da er es unangenehm in der U-Bahn fand, und sie haben sich neu arrangiert.

BQB5 und seine Familie hatten eine Zeit lang ein Auto, mit dem er zur Arbeit gefahren ist. Dann haben er und seine Partnerin entschieden, es wieder abzuschaffen, aus Vernunft- und aus Kostengründen: weil es zeitlich kaum einen Vorteil gebracht hat durch die langwierige Parkplatzsuche und angesichts des breiten Alternativangebots. Die eigentlichen Auslöser waren aber eine anstehende größere Reparatur und die insgesamt zu hohen Kosten. Für BQB5 bedeutet dies dennoch einen Komfortverzicht, „Auto ist was Schönes“, aber ihm stellt sich die „Kostenfrage mit Familie“:

*BQB5: Ich glaube, [...] das ist so 'ne Gewohnheit, wenn du 'n Auto hast, dann nutzt'est auch. Und bei mir war's schon so die (..) die Kostenfrage mit Familie. Und [...] ja, 'n Auto ist was Schönes, aber wenn ich, ich geh da doch rationaler ran, an, äh, die Geschichte, auch [an] den Geldfaktor, einfach. Und letztendlich die Reparaturen, das Benzin, die Versicherung, die Steuern sind so 'n hoher Kostenfaktor und [...] die Vorteile sind nicht so groß beim Auto, dass es diese Faktoren halt minimiert. Also, was ich schon gesagt hab, ewige Parkplatzsuche (..), lange Wege dann nach Hause, nachdem man irgendwo 'n Parkplatz weit weg gefunden hat, äh, dann Staus, [...] Baustellen [...]. Deswegen, rationell gesehen, macht das keinen Sinn, ein Auto, vor allen Dingen in Berlin nicht. (bei 00:10:27, BQB)*

Für BQB5 bedeutet der Autoverzicht wegen der Überfüllung und Lautstärke in der Bahn erhöhten Stress auf seinem Arbeitsweg:

*BQB5: Ähm (gedehnt), also, ich war letztes Jahr ziemlich gestresst, äh, zum Ende des letzten Jahres hin. Arbeitstechnisch und mit der Familie eingespannt und da hab ich's wirklich so empfunden, dass es Stress ist, also, weil die Leute einem wirklich ganz nah stehen und man keinen Sitzplatz bekommt und, ähm, man schon so eingepfercht ist wie so 'n, äh, wie so 'n Legebatteriehuhn. Ähm, das ist schon, das ist auf jeden Fall Stress. (bei 00:23:13, BQB)*

Hinzu kommt die lange Wegstrecke mit zwei Umstiegen und mangelnden alternativen Verbindungen, bei dem Verspätungen oder ein nicht erreichter Anschluss erhebliche Auswirkungen haben oder sich in der Summe potenzieren können.

- *Doppelte Berufstätigkeit und wenig verlässliche Arbeitsverhältnisse*

Dieser Konfliktfaktor ist eng verbunden mit dem Faktor der Familienabhängigkeit. Der Fokus liegt jedoch auf dem Problem, dass, wenn beide Partner berufstätig sind, auch die beruflichen Anforderungen beider berücksichtigt werden müssen. Dieses Modell birgt verschiedene Konfliktpotenziale und kann sich auf den Mobilitätsaufwand aller Familienmitglieder auswirken, wenn die Arbeitsplätze an verschiedenen und weiter voneinander entfernten Orten liegen. Sub3 hat eigentlich ein Bedürfnis nach kurzen Wegen, ausreichender Zeit im Alltag zur Erholung sowie ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit. Wie oben bereits erläutert, sind die mobilitätsrelevanten Entscheidungen von Sub3 in einen familiären Zusammenhang eingebettet. Die doppelte Berufstätigkeit ist eine spezifische Ausprägung. Dazu gehört auch die „Umzugsfreudigkeit“ des Arbeitsgebers des Partners, die Sub3 in diesem Zusammenhang an anderer Stelle thematisiert, weil sie die fein abgestimmten Pläne zur gemeinsamen Mobilität zunichtemachen und die Mobilitätskosten in die Höhe treiben. Sie thematisiert die Schwierigkeit, am gleichen Ort zu wohnen und zu arbeiten, sowie die Problematik eines häufig wechselnden Arbeitsstandorts. Sie gibt auch Einblick in ihre wohnstandortbezogenen Kriterien: Der Wohnort soll für beide verkehrsgünstig liegen. Nur implizit abzuleiten ist, dass die Familie auch den Wunsch nach einem Haus hatte und daher aus der Stadt ins Umland gezogen ist.

*Sub3: Manchmal, ja, manchmal habe ich das Gefühl, dass es teuer ist, mobil zu sein, mit 'm Auto, ja. Denn unser [von ihr und ihrem Mann, Anm. KS] Ziel war von vornherein, wie wir hier hergezogen sind, haben wir ein Auto. Eins. Denn mein Mann hat bei Grundig gearbeitet und äh konnte hier (..) in [Name einer Kleinstadt] einsteigen und bis zum Grundig fahren in [Name einer Großstadt] [...] und ich nehme dann das Auto, wann ich's brauche, in die Arbeit, zum Einkaufen, ansonsten teilen wir uns das einfach auf. Aber es ist nicht mehr möglich, [...] da zu wohnen, wo der Arbeitsplatz ist, sondern ist meist- manchmal total weit weg. Und ähm zum Beispiel, also das ist auch ein ganz wichtiger Grund gewesen, [...] dass wir hier hergezogen sind. [...] ganz bequem dort hinzukommen mit 'm Zug [...]. (bei 00:17:38, Suburbia)*

### **Umgang und Ergebnis**

Nach der Darstellung des Mangels bezüglich Mobilität widme ich mich nun dem Umgang mit diesem Mangel. Relevant dafür sind die Elemente Mobilitätsressourcen und die konkreten Umgangsweisen, die eingesetzt werden. Die prägende Gemeinsamkeit der Gruppe ist, dass sie Umgangsweisen anwenden, um gut zurechtzukommen, das heißt, ihre Prioritäten verfolgen und die Konfliktfaktoren kompensieren zu können.

Dazu tragen auch die ausreichend verfügbaren Mobilitätsressourcen bei. Ihnen steht ein ausreichendes Angebot des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung, sie haben kurze Wege, die sich bequem mit Fahrrad oder zu Fuß erledigen lassen, oder sie können ein Auto nutzen. BQB3 ist zwar durch ihre für Berliner Verhältnisse relativ periphere Wohnlage herausgefordert, weil sie in einiger Entfernung zum schienengebundenen Hochleistungsnetz wohnt. Aber sie ist dennoch an das städtische und gut ausgebaute ÖPNV-Netz mit einer regelmäßigen Buslinie angebunden. Zudem könnte sie als Zubringer auch z. B. das Fahrrad nutzen und sich unabhängig vom grob getakteten Bus machen.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen angewandten Umgangsweisen – auch auf ihre Wirkung hin – erläutert.

- *Abwägung der Vor- und Nachteile und Anpassung der Mobilitätsform*

Eine Umgangsweise besteht in der Abwägung von Vor- und Nachteilen bestimmter Verkehrsmittel und –verbindungen hinsichtlich Kosten, Zeit und Sinnhaftigkeit

und die darauf begründete Anpassung der Mobilitätsform. Die Voraussetzung dafür ist, dass verschiedene Optionen verfügbar sind.

Zum Beispiel hat sich Sub3 mit den Alternativen zum eigenen Auto auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dass sie wegen der zeitintensiven und komplizierten Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln viel von ihrer freien Zeit investieren müsste, die sie mit dem Auto einspart. Unter anderen Bedingungen würde diese Abwägung womöglich anders ausfallen, sie ist also nicht auf die aktuelle Mobilitätsform festgelegt.

Bei SSC-B2-P4 steht die Zeitersparnis an erster Stelle. Für den Arbeitsweg benötigt er mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zum Auto die doppelte Zeit. Er hat den öffentlichen Verkehr zeitweise ausprobiert und ist wieder auf das Auto umgestiegen. Die Kosten dafür nimmt er in Kauf, auch, weil er wegen seines Hobbys ohnehin Auto fährt und er somit die Anschaffungskosten oder zusätzlichen Ausgaben für den Unterhalt ohnehin tragen muss. Bei SSC-B2-P4 sind die Benzinpreise in Verbindung mit der obligatorisch anzuschaffenden Zeitkarte Auslöser für seine Überlegung gewesen, es mit dem ÖPNV zu versuchen. Allerdings hat die Reise doppelt so lange gedauert, zudem gab es nicht genügend Sitzplätze, die Verhältnisse waren allgemein beengt.

*P4: Ähm, ich brauch von Reinickendorf mit dem Auto hierher 'ne dreiviertel Stunde [I: Mhmh], knapp, und wenn ich mit der BVG fahre, (...) anderthalb Stunden aufwärts. (...) Und anderthalb Stunden immer nur stehen, hab ich auch keine Lust. Weil das die Zeiten sind, wo Schule ist oder der Berufsverkehr beginnt. (bei 00:07:43, SSC)*

Für SSC-B2-P4 hat sich die Situation durch den Umstieg aufs Auto verbessert, er stellt auch keine nachteiligen Auswirkungen fest: Die Benzinpreise haben sich stabilisiert und er kann die Autokosten tragen, sodass er sogar Bußgelder für Falschparken in Kauf nehmen kann.

Auch BQB5 wägt Nutzen und Kosten ab und hat für sich ein multimodales Konzept entwickelt, das den Anforderungen seiner Familie wie auch seiner Berufstätigkeit bestmöglich gerecht wird. Die Kosten der bequemeren Variante Auto macht er sich bewusst: Die Parkplatzsuche hat in seinem relativ zentralen Stadtteil die Zeitersparnis wieder aufgefressen und die hohen Kosten für den Unterhalt und die Instandhaltung standen für ihn in keinem Verhältnis zu den Vorteilen.

BQB5 begründet seine Autoabschaffung in erster Linie mit den Kosten. Aber es sind weniger die absoluten Kosten, die entscheidend sind, als das Missverhältnis zu den möglichen Vorteilen sowie die Überzeugung, dass ein Auto „keinen Sinn“ macht, „vor allen Dingen in Berlin nicht“ (bei 00:10:27, BQB).

Die Anpassung der Mobilitätsform erfolgt in Form einer Mischung von weniger und mehr stressverursachenden Verkehrsmitteln, z. B. bei L4 und BQB5: Sie ersetzen die Auto- bzw. ÖV-Fahrt regelmäßig durch eine Fahrrad- bzw. Rollerfahrt. Bei BQB5 ist der Umstieg vom Auto zudem nicht nur mit dem Verkehrsmittelwechsel verbunden, sondern eingebettet in eine allgemeine Anpassung von Mobilität und Alltag. Dazu gehört die Nutzung verschiedener Carsharing-Angebote, oder die Anpassung des Einkaufsverhaltens.

Oder sie erfolgt in Form des Ausweichens auf das Verkehrsmittel, das – gemäß der neuen Priorisierung – am besten passt. Bei Sub3 ist die Referenz für die Verkehrsmittelwahl die für sie verlorene Zeit. Aber sie hat auch das Bedürfnis, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, zusätzlich zu dem Bedürfnis, im Haushalt nur ein Auto zu haben. Das führt bei ihr zu weiteren Abwägungen. Der Aufwand angesichts der bestehenden vielen Barrieren steht für sie aber nicht im Verhältnis, der Freizeitverlust ist „viel zu viel“, sie ist „viel zu bald im Dienst“.

*Sub3: Vor [Stadtname 1] hab ich in [Stadtname 2] gewohnt, bin ich alles mit ´m Fahrrad gefahren, [...] und der Kopf ist frisch, man hat Bewegung, in der Frühe um Fünfe mit ´m Fahrrad zu fahren ist a Traum, egal ob´s schneit oder ob´s im Sommer ist, das ist wunderbar. Man kommt mit an klaren Kopf in die Arbeit, das vermiss ich jetzt immer. [...] [D]ort am Hauptbahnhof [ihr Zielbahnhof], da hab ich mir schon mal überlegt, ein altes Fahrrad abzustellen, um dann in die Uni [Anm. KS: in die Uni-Klinik] zu fahren, aber ich bin viel zu bald im Dienst! [...] ich bin um 5 Uhr 15 dann im Frühdienst, müsste hier um halb 4 aufstehen, also das kostet mich, das kostet mich viel zu viel Freizeit. (bei 00:03:15, Suburbia)*

Für Sub3 besteht zwar weiterhin das Bedürfnis, ihre Mobilität ökologischer und ökonomischer zu gestalten, aber sie muss keine finanzielle Belastung tragen, wie unter anderem das folgende Zitat illustriert.

*I: Und war das dann für das Haushaltsbudget eine Belastung, dass dann eben zwei Autos angeschafft werden müssen? Oder unterhalten werden müssen?*

*B: Mhm nee, eigentlich net.*

*I: Also, das ist nicht so, dass man dann irgendwie das eine nicht mehr machen kann, man hat sich immer, keine Ahnung, ´n Kaffee gekauft und das macht man dann nicht mehr oder so.*

*B: Nee, eigentlich net, nee.*

Sie ist mit ihrer Entscheidung zufrieden: „Ich hab ´n Auto, ich brauch mein Auto, ich mag mein Auto. Ich mag die Flexibilität“ (ca. bei 00:28:02), wenngleich sie offen ist für neue Alternativen.

- *Erfahrungen unterwegs anpassen*

Eine weitere Umgangsweise ist es, bei den belastenden Erfahrungen unterwegs anzusetzen und nach möglichen Verbesserungen zu suchen. Die Erfahrungen im ÖV stellen für BQB5 eine Belastungsquelle dar, vor allem die überfüllten Bahnen und das Gedränge sowie das als Schikane wahrgenommene Verhalten mancher Busfahrer auf der letzten Etappe zum Arbeitsplatz. Dem Stress durch die Überfüllung wirkt er entgegen, indem er während der Fahrt mit Kopfhörern Entspannungsmusik hört. Zudem wählt er seine Verbindung so, dass er die Stationen mit dem größten Fahrgastaufkommen umgeht. Die Abhängigkeit vom Bus für die letzte bzw. erste Meile vermeidet er nun mit dem Rad, das er dazu an der Haltestelle postiert hält.

Ein anderes Beispiel ist SSC-BI-P6, der, um der Gefährdung durch den Lastverkehr auszuweichen, auf Gehwegen fährt und bestimmte Gefahrenzonen meidet:

*P6: Das ist der Grund, wo ich hier nicht mit dem Fahrrad fahre, dass ist hier S-Bahnhof [Name des Bahnhofs], die Unterführung, wenn da zwei Lkws kommen, haste da unten keine Chance drin, da fahr ich das Stückel lieber auf dem Fußgängerweg, das ist das Einzige, was ich mache. (bei 00:36:21, SSC)*

- *Sich arrangieren, Aktivitäten anpassen und vermeiden*

Eine dritte Umgangsweise in der Gruppe ist, sich mit den Bedingungen zu arrangieren und gegebenenfalls die eigenen Aktivitäten anzupassen. Als Beispiel dient BQB3. Die Entscheidung, den Zweitwagen abzuschaffen, wurde zunächst in einem Szenario geplant, bei dem sie das verbliebende Auto im Alltag nutzen kann und der Partner wahlweise mit dem ÖPNV oder mit einem eigens angeschafften hochwertigen Fahrrad den Arbeitsweg verrichtet. Nach kurzer Zeit wurde dann aber neu verhandelt und der Partner hat besser verhandelt. Sie arrangiert sich mit den neuen Bedingungen und konzentriert sich auf die Vorteile, z. B. dass sie die Fahrtzeit zum Lesen nutzen kann. Für urbane Verhältnisse hat sie einen weiten Weg zur nächsten Bushaltestelle, der Bus fährt nur im 20-Minutentakt, später am Abend nicht mehr. In Wohnortnähe gibt es auch keine Versorgungsinfrastruktur. Ihre Reaktion darauf ist, dass sie nur am Wochenende mit Familie und mit dem Auto einkaufen geht und sich unter der Woche in Gelassenheit übt und beschränkt: „Wenn irgendwas zu Hause fehlt, dann fehlt es halt.“

Ein anderes Beispiel ist Sub1. Sie hat sich arrangiert, indem sie entgegen ihren Erwartungen, dass sie mit dem Umzug in die Vorstadt nicht um das Autofahren herumkommen würde, ihre Verpflichtungen so angepasst hat, dass sie ohne Auto erledigt werden konnten.

*Sub1: Wenn ich ehrlich bin, ich hab gedacht, wenn wir jetzt nach [Name einer Kleinstadt] ziehen, ich wollt ja nicht, mein Mann hat sich im Beruflichen verändert, dann mussten wir mehr oder minder nach [Name einer Kleinstadt] ziehen, da hab ich gedacht: „Jetzt lernste dann das Autofahren, jetzt machst du es wieder. Du brauchst ja unbedingt das Auto.“ Aber das hab ich eben nicht gebraucht, weil ich die, das tägliche Leben, der Einkauf, das konnte ich alles mit dem Fahrrad machen, und wenn ich nach [Name einer Großstadt] gewollt hab oder meine Mutter besuchen im Norden von [Name einer Großstadt], dann bin ich mit dem Zug gefahren. Hat es sich einfach so ergeben (lacht). (bei 00:07:49, Suburbia)*

Sie wurde „schief angeschaut“, z. B. von den Partnerinnen der Kollegen ihres Mannes. Es hat sie gestört und sie hat sich geschämt, aber sie hat dieses Verhalten in Kauf genommen:

*Sub I: Benachteiligt hab ich mich nicht gefühlt, weil ich hab mir's ja selber rausgesucht [I: Mhmh]. Ich, wie gesagt, ich bin manchmal bissel, nja, ich möcht sagen, vielleicht a weng schief angeschaut worden, aber das hab ich dann übersehen (lacht). (bei 00:29:25, Suburbia)*

### **Fazit**

Wie entsteht in der Konstellationsgruppe 2 also Mobilitätsbenachteiligung?

Zunächst bestehen ein Mangel bezüglich Mobilität und ein Bedarf nach einer anderen Mobilität. Angesichts eines erhöhten zeitlich-räumlichen Mobilitätsaufwands führen verschiedene Konfliktfaktoren dazu, dass die jeweiligen Prioritäten herausgefordert werden und in Konflikt zueinander geraten. Die verschiedenen Ausprägungen und ihr jeweiliger Stellenwert unterscheiden sich teilweise zwischen den Fällen – z. B. sind mal familiär bedingte Einschränkungen besonders relevant, mal die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsangebote am Wohnort. Aber alle Fälle finden durch passende Umgangspraktiken zu einem Ergebnis, mit dem sie gut zurechtkommen. Außerdem können sie ihre Prioritäten klar ordnen und dabei eher förderliche gegen ungünstige Praktiken abwägen und ihre Mobilitätsform entsprechend anpassen. Dies gelingt vor dem Hintergrund, dass entweder keine Mehrfachverpflichtungen bestehen oder solche, die sich gut vereinbaren lassen. Daher entsteht kein großer Koordinierungsaufwand zwischen mehreren Zielorten und Zeitpunkten. Sie verfügen über ausreichende Mobilitätsressourcen, deren Finanzierung ihnen auch keine Schwierigkeiten bereitet. Dabei handelt es sich um den eigenen Pkw oder eine relativ zentrale Wohnlage mit Zugang zum großstädtischen öffentlichen Nahverkehr.

Insgesamt lässt sich für die Konstellationsgruppe festhalten, dass sie zu einem geringen Grad mobilitätsbenachteiligt ist. Die Mobilitätskonstellationen der einzelnen Fälle ließen sich zwar verbessern, aber sie sind akzeptabel und ohne nachhaltige Auswirkungen.

## 1.2.2 Umgang nicht ausreichend – Konstellationsgruppe 3

Die Konstellationsgruppe hat einen Mangel bezüglich ihrer Mobilität, der aus einem sehr hohen räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand sowie schwer zu vereinbarenden Prioritäten und daraus resultierenden Konfliktfaktoren heraus entsteht. Die Gruppe ist dadurch gekennzeichnet, dass sie zwar Umgangsweisen für den Mangel findet, diese aber nicht ausreichen, um ein zufriedenstellendes Ergebnis zu erzielen.

Der Konstellationsgruppe 3 (KG 3) sind zehn Fallkonstellationen zugeordnet (siehe Tabelle 7).

<b>Konstellationsgruppe 3: Umgang nicht ausreichend</b>	
	L5
	L6
	BQB1
	BQB2
	L7
	BQB7
	Sub4
	L2
	L1
	L3

Tabelle 7: Konstellationsgruppe 3

Im Folgenden werden die für die Fallgruppe prägenden Elemente beschrieben und ihr Zusammenwirken am Ende in einem Fazit reflektiert.

### **Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand**

Im Unterschied zur KG 2 ist die räumlich-zeitliche Koordinierung in der KG 3 die entscheidende Herausforderung. Die Zielorte liegen weit voneinander entfernt, sind zudem teilweise schwer erreichbar oder variieren im Laufe der Woche.

BQB2 ist der Einzige in der Gruppe, der keine täglichen verbindlichen Verpflichtungen hat: Er ist nicht berufstätig und erhält eine Erwerbsminderungsrente. BQB2 geht zwar regelmäßige Verpflichtungen ein – er engagiert sich im Stadtteil und in einem Sportverein –, aber zum einen finden diese nicht täglich oder mehrmals wöchentlich statt, zum anderen nutzt er auch die Möglichkeit, diese Termine ohne größere Probleme absagen zu können. Dieser räumlich-zeitliche Vorteil wird durch den Mehraufwand kompensiert, den er als Elektrorollstuhlfahrer in

einer wenig rollstuhlgerechten Umgebung und Verkehrsinfrastruktur hat. BQB2 ist viel unterwegs und nimmt aufgrund der nicht garantierten Barrierefreiheit für die meisten Wege den Rollstuhl. Damit ist er etwa doppelt so schnell wie eine Fußgängerin, aber langsamer als z. B. mit der Bahn. Er muss insgesamt vorausplanen sowie eine längere Reisezeit einkalkulieren. Dies gilt auch, wenn er den ÖPNV nutzt, da er nicht in jeder Bahn mitgenommen wird oder Aufzüge nicht verfügbar sind.

Die übrigen Fallkonstellationen sind berufstätig und haben bis auf BQB1 und Sub4 feste Arbeitszeiten: Sie arbeiten in wechselnden oder festen Schichten oder sind an feste Öffnungszeiten mit Kundenkontakt gebunden. BQB1 hingegen hat zwei berufliche Beschäftigungen, die sie an unterschiedlichen Orten ausübt. Für eine Tätigkeit muss sie in eine andere Stadt pendeln.

Besonders weite Arbeitswege haben Sub4 und L7. Allein die große Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, verbunden mit dem Zeitaufwand für eine Vollzeitstelle, macht die Koordination von weiteren Aktivitäten neben der Arbeit zur Herausforderung. Das Zitat von L7 verdeutlicht dies:

*L7: [...] Weil ich halt auch nicht viel Freizeit habe. Aus dem Grund schon guck ich halt schon, dass ich meine Termine so lege, dass ich es immer gleich mit irgendwas verbinde. Muss ich. Weil was ist denn halb 10, halb 11, halb 12, halb 1, sind drei Stunden, nix. (bei 00:16:25, L)*

Bei der Hälfte der Fälle kommt zur Berufstätigkeit in Vollzeit noch Betreuungsverantwortung hinzu. Erschwerend wirkt, dass die Kinderbetreuungsstätten überwiegend weder wohnortnah noch günstig auf dem Arbeitsweg liegen. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass keine anderen Kitaplätze verfügbar waren. Die beiden Zitate von BQB1 und L5 illustrieren dies:

*BQB1: [...] dadurch, dass unsre Kita halt nicht in der Nähe, also, sie ist halt vier Kilometer entfernt, und zwar Richtung Süden, in Neukölln, das heißt, es liegt auf keinem Arbeitsweg oder so, es ist halt, sozusagen müssen wir vier mal vier Kilometer pro Tag dann zurücklegen, um ihn in die Kita und wieder abzuholen. Und das das dauert dann halt auch schon, ja, fast zwei Stunden. (bei 00:04:05, BQB)*

Und im Fall von L5:

*L5: Der ist im Kindergarten, mhm. Und den muss ich dann holen und fahr dann runter mit dem noch mal (..) – Das ist nur noch das Jahr, weil kein anderer Kindergartenplatz frei war. [...] Das ist 'ne besondere Belastung nochmal. (bei 00:23:32, L)*

L1 ist alleinerziehend, wird aber durch die fußläufig erreichbaren Betreuungs- und Bildungseinrichtungen und die Selbstständigkeit der Kinder von Hol- und Bringfahrten entlastet. Allerdings wird der Vorteil kompensiert, da sie als Alleinerziehende die Vereinbarung von Arbeits-, Haushalts- und Betreuungspflichten zu organisieren hat. Sub4 ist zwar nicht für die Betreuung der Kinder zuständig – das übernimmt seine Partnerin – aber das weite tägliche Pendeln erschwert die Koordination von Arbeit, Reisezeit und Zeit zu Hause für Familie und Erholung.

Beim anderen Teil erhöhen andere Bedingungen den Mobilitätsaufwand und erschweren die Koordinierung. Bei L6 ist es etwa die Kombination aus schlecht erreichbarem Wohn- und Arbeitsort: Beide liegen in einem Gewerbegebiet, und die schlechte Verbindungsqualität im Regionalverkehr bietet keine Querverbindungen, sodass alle Verbindungen über das Stadtzentrum führen. Bei BQB7 kommen verschiedene Arbeitsorte und Tätigkeiten zusammen, zudem eine reiseintensive Familiensituation. Sie arbeitet in ihrem Hauptberuf als Arzthelferin an mehreren Praxisstandorten, die unterschiedliche Anforderungen an ihre Erreichbarkeit stellen. An den Wochenenden arbeitet sie noch zusätzlich auf selbstständiger Basis an unterschiedlichen Orten im Umkreis. Ihr Partner lebt wegen familiärer Verpflichtungen in einer anderen, weiter entfernten Stadt, was ebenso zu einem erhöhten Mobilitätsaufwand für die gegenseitigen Besuche führt. Ihr Kind ist erwachsen und zum Zeitpunkt des Interviews im Ausziehen begriffen, sodass hier keine Betreuung mehr nötig ist.

Der zeitliche Verfügungsrahmen ist bei den meisten wenig flexibel, das heißt der Tagesablauf ist stark fixiert und lässt wenig Gestaltungsfreiheit. Unterschiede zeigen sich vor allem zwischen denen mit und ohne Betreuungsverantwortung, sofern letztere die Zeit nach der Arbeit ohne Koordinierung mit anderen Verpflichtungen gestalten können.

Bei denen mit Betreuungsverantwortung arbeiten bis auf L5 in der als elternfreundlich gedachten festen Tagessonderschicht. Aber auch diese bedeutet fixe und früh beginnende Arbeitszeiten, welche in Konflikt geraten mit der Betreuung

der Kinder und den Schul- und Kitazeiten. Hinzu kommt, dass der Zugang zu dieser Schicht mit Voraussetzungen verbunden ist: Das zu betreuende Kind muss das eigene sein, der oder die Partner\*in muss in Wechselschicht arbeiten oder man ist alleinerziehend. L5 erfüllt die Voraussetzungen nicht, da es sich nicht um das leibliche Kind handelt, sodass er im regulären Wechselschichtbetrieb arbeitet und sich mit der ebenfalls im Schichtbetrieb arbeitenden Partnerin die Betreuungsaufgabe teilt.

### **Prioritäten**

Ein deutlicher Einfluss auf die Prioritätenhierarchien innerhalb der Fallkonstellationen zeigt sich je nachdem, ob Betreuungsverantwortung besteht oder nicht, insbesondere im Hinblick auf die Priorisierung der Zeitersparnis. Aber auch Kosten sind für viele ein prioritäres Thema, weniger in Bezug auf Wirtschaftlichkeit (wie es in der KG 2 der Fall war) als vielmehr auf die Finanzierbarkeit. Darüber hinaus spielt bei einigen auch das unabhängige Unterwegssein in Verbindung mit Sicherheit und Unversehrtheit eine prioritäre Rolle. Weitere, teilweise komplementäre Prioritäten umfassen die Kategorien Wohnen, Arbeit haben und Familie. Darauf wird im Folgenden einzeln eingegangen.

- *Zeitersparnis*

Für die Personen mit Familie und/oder Betreuungsverantwortung ist der wesentliche Treiber für die Wahl der Mobilitätsformen die größtmögliche Verkürzung der Reisezeit, um mehr Zeit für die Familie zu haben und verschiedene Verpflichtungen zu vereinbaren. Auch für die anderen Fälle ist die Reisezeit nicht unerheblich, aber andere Prioritäten wiegen schwerer. Die Ausgangssituation für die Priorisierung der Zeitersparnis ist das Vorhandensein von mehreren räumlich-zeitlichen Fixpunkten, also von Orten, an denen sich die Person über einen wenig variablen Zeitraum aufhalten muss. Die Wege zwischen diesen Orten, an denen verbindliche Tätigkeiten ausgeübt werden – also insbesondere der Wohn- und Arbeitsort sowie ggf. die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen der Kinder – sind die einzigen variablen Elemente in dieser Konstellation. Hier lässt sich durch Verkürzung der Reisedauer Zeit sparen.

Das Beispiel von L3 veranschaulicht die Bedeutung des Autos für diesen Zweck. Das eigene Auto ist „unverzichtbar“, weil es im Vergleich zum ÖV oder Fahrrad die kürzeste Reisezeit bzw. die früheste Ankunftszeit bei seinem Kind ermöglicht, und das trotz der Verzögerungen im Berufsverkehr:

*L3: Ja, aber hach, das [mit Fahrrad oder dem ÖV, Anm. KS] würde immer zu spät, das würde dann ultimo. Die ist fröhs sowieso schon immer mit die Erste und dann abends noch mit die Letzte? Nee, das muss nicht unbedingt sein. [...] (bei 00:13:11, L)*

Je länger die Reisezeit, desto weniger Zeit bleibt für Tätigkeiten neben der Arbeit und desto höher ist der Druck, die Aktivitäten zeitlich abzustimmen und die Reisezeiten zu verkürzen. Auch bei Sub4, der als Berufstätiger viele Jahre weite Pendelstrecken zurückgelegt hat, wird das eigene Auto als einzige Option gesehen, um den beruflichen Anforderungen nachzukommen und um Arbeit und Familie zu vereinbaren. Denn es bietet die nötige räumliche und zeitliche Flexibilität. Dafür konnten er und seine Familie trotz seiner Stellenwechsel immer im Eigenheim und am gleichen Wohnort bleiben. Zu dieser Konstellation gehört auch, dass seine Partnerin die Betreuungsverantwortung für die drei Kinder übernahm und er somit keinen Koordinationsaufwand durch weitere Verpflichtungen hatte. Mit dem Auto versuchte er, möglichst schnell zu fahren und so möglichst viel Zeit für die Familie zu gewinnen.

*Sub4: (...) Äh, das war natürlich die Zeit, wo die drei Kinder am Aufwachsen waren. Und wenn du acht, neun, zehn Stunden im Job bist und noch zwei Stunden mit 'm Auto fährst, bist dann froh danach, dass du bissel Freizeit hast. Schlafen musst a noch. (bei 00:18:56, Suburbia)*

Auch die Vermeidung von vermeidbaren und „relativen“ Zeitverlusten, die z. B. durch Umwege oder nicht anderweitig nutzbare Warte- und Fahrtzeiten entstehen, ist für einige ein Bedürfnis, das zwar aktuell anderen untergeordnet wird, aber an Bedeutung gewinnen könnte. Relativ meint dabei, dass der Vergleich zu alternativen Verbindungen (z. B. Direktverbindungen zwischen zwei Orten) oder zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. Auto versus öffentlicher Verkehr) herangezogen wird, um die eigene Situation zu beurteilen.

Ein Beispiel ist BQBI. Sie sieht sich als Radfahrerin gegenüber dem Autoverkehr schlechter gestellt und problematisiert zusätzliche nachteilige Auswirkungen durch Baumaßnahmen:

*S: [...] Ähm, nja, also, mich stört total, dass [...] so viel Investitionen in Autoinfrastruktur gesteckt werden in Berlin, also, dass jetzt die 100 weitergebaut wird, die auch tatsächlich Einschränkungen für mich bedeuten. [...] [A]Iso, da, wo sie gebaut wird, ist zum Beispiel genau auf dem Weg zur Kita, na, und jetzt sind da [...], überall sind Umleitungen für die Autos gemacht worden, so, und es ist total schwer, da durchzukommen. [...]* (bei 00:21:23, BQB)

L7 wiederum nimmt die Zeitverluste auch in Kauf, sieht aber die aus ihrer Sicht vermeidbaren Umwege der Buslinie als Problem. Die Fahrtzeit wäre dann zwar immer noch recht lange, wäre aber akzeptabel und mit der Autofahrtzeit vergleichbar:

*L7: So von den Anfahrtszeiten, das klappt alles, das ist also überhaupt kein Problem [I: Mhmh]. Aber wenn man jetzt, sag mer mal, nur von [Ortsname 1] [Ortsname 2] anfahren würden, würden wir 50 Minuten fahren [...]. Würde schon ordentlich was einsparen, ja. [...]* (bei 00:01:24, L)

Wie L7 im zitierten Beispiel äußern gruppenübergreifend viele Fälle ihre Überlegungen zur Optimierung ihrer Wege. Die Verbesserungen werden dabei auch unter Realisierungschancen und Ressourcenaufwand sowie im Hinblick auf den Nutzen für andere betrachtet. So auch L5, der eine Straßenbahnlinie zum Arbeitsstandort bevorzugen würde, aber die Verbesserung des Busangebots für einfacher umsetzbar hält. Er hat sich Gedanken gemacht, wie er und Kolleg\*innen durch kleinere Anpassungen des Fahrplans und der Routenführung wesentliche Zeiterparnisse erzielen könnten.

*Da finde ich, fehlt quasi die Querverbindung zu hier rüber [...]. Der [Bus, Anm. KS] fährt nur zu einer Zeit, aber das ist zu knapp, den zu erreichen [...]. Das wär vielleicht auch nicht schlecht, wenn da frühs und nachmittags einer rüberfährt [I: Mhmh]. Denn viele müssen erst bis runter in die Stadt, steigen dann um in die Straßenbahn und fahren mit der ganzen Straßenbahn noch mal bis da hoch. Also, ich finde das unmöglich. [...]* Ich kenn viele, die von da

*oben kommen, [...], und der bräuchte eigentlich nur hier die Querstraße nehmen, quasi wo die ganzen Autos auch langfahren [...]. Das wär 'ne Ersparnis von über 'ner Dreiviertelstunde, denke ich mal. (bei 00:19:22, L)*

- *Kostensparnis*

Für die meisten Fälle, bei denen die Zeitersparnis nicht an erster Stelle steht, ist es die Kostensparnis. Überwiegend im Hinblick auf die grundsätzliche Finanzierbarkeit (L6, L7, BQB7), in einem Fall sind es jedoch auch die Umweltkosten (BQB1). Es gibt zudem die Fälle, die die Zeitersparnis priorisieren und deshalb ein Auto nutzen, dadurch aber in finanzielle Schwierigkeiten geraten. In diesen Fällen, L1 und L2, führt das zu einer Instabilität der Prioritätenreihenfolge. Dieser Punkt wird unter den Konfliktfaktoren weiter ausgeführt.

BQB7 würde gern alle Alltagswege mit ihrem Auto zurücklegen, aber durch die Parkraumbewirtschaftung an einem der Arbeitsstandorte und die strengen Parkkontrollen findet sie den Kompromiss, teilweise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Um die zusätzlichen Kosten für Monatsfahrkarte und Auto erschwinglich zu gestalten, teilt sie sich privat das Auto gegen eine Beteiligung an den Unterhaltskosten. L7 nimmt, trotz eigenem Auto, den Bus aufgrund der hohen Kosten, die für das tägliche Pendeln mit dem Auto entstehen würden. L5 stellt ebenso die Kostenvermeidung in den Vordergrund, obwohl er räumlich-zeitlich stark herausgefordert ist und ihm ein Auto deutliche Erleichterung dafür bieten könnte.

Auch die Vermeidung von Umweltkosten bzw. Kosten für die Allgemeinheit kommen vor, im Fall von BQB1. Ihre Mobilitätsgestaltung ist wesentlich von dem Bemühen geprägt, ohne eigenes Auto in der Familie zurechtzukommen und im Alltag möglichst das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Sie ist „total dagegen“, ein Auto zu besitzen, überlegt aber auch aus Gründen der Zeiteinsparung bzw. Vermeidung relativer Zeitverluste, diese Bedürfnisse zu priorisieren und doch ein Auto anzuschaffen. Auch ökonomische Kostenaspekte spielen in die Erwägung hinein: Weil sie und ihr Partner sich regelmäßig zu verschiedenen Gelegenheiten über das Jahr verteilt ein Auto leihen, kurzzeitiges Carsharing eingeschlossen, haben sie kalkuliert, inwieweit ein eigenes Auto vielleicht günstiger wäre. Auch bei BQB1 stehen Kosten und Zeit also in einem instabilen Aushandlungsverhältnis.

- *Unabhängig unterwegs sein*

In dieser Kategorie sind verschiedene Aspekte zusammengefasst: Unabhängigkeit meint, sowohl selbstbestimmt unterwegs zu sein, bedarfsgerecht und flexibel zu sein sowie zuverlässig am Zielort anzukommen und sich auf ein Verkehrsmittel bzw. auf ein Mobilitätsangebot verlassen zu können. Für alle Fälle besteht dieses Bedürfnis in der einen oder anderen Form, aber nicht für alle hat es oberste Priorität. Bei einigen ist sie mehr ein Teilaspekt der Zeitersparnis.

So zum Beispiel bei L1 und L2 in Bezug auf die Nutzung von Fahrgemeinschaften und die Schwierigkeit, sich auf andere verlassen zu müssen, wenn der Zeitplan eng getaktet ist. L2 hat es, bevor er sich ein eigenes Auto zugelegt hat, als Mitfahrer mit Fahrgemeinschaften bei Kollegen versucht. Dies hat sich für ihn als nicht praktikabel herausgestellt, angesichts des engen Zeitbudgets und der weiten und komplizierten Wege zwischen Wohnort, Arbeit und den Betreuungseinrichtungen der Kinder. Er möchte ein verlässliches Verkehrsangebot, statt sich sorgen zu müssen, ob es zur Verfügung steht oder nicht. Eine Fahrgemeinschaft erfüllte dieses Bedürfnis nicht: Er war davon abhängig, dass der Fahrer pünktlich bzw. überhaupt zur Arbeit fährt. Im Folgenden dazu ein Zitat, in dem die negativen Erfahrungen geschildert und zu den Vorteilen des eigenen Autos ins Verhältnis gesetzt werden: Die Abhängigkeit und Ungewissheit war psychisch belastend, heute kann er „entspannt in aller Ruhe“ losfahren:

*L2: [...] Ich hatte mal 'ne andre Fahrgemeinschaft, na da wurde dann auch mal öfter verschlafen. [...] das sind halt alles so Sachen, [mit eigenem Auto, Anm. KS] biste halt nicht abhängig, du musst dich nicht um andre noch kümmern und – Das [...] ist natürlich, äh, die Psyche beeinträchtigt das dann schon. Wenn du früh aufwachst und erst mal schon gleich fokussierst, bin ich überhaupt pünktlich auf Arbeit [...] Jetzt stehste frühs auf, gehst auf Toilette, machst deinen Kaffee, ziehst dich an, machst deine Schnittchen, (..) guckst im Handy noch, liest 'n paar Nachrichten und dann fährste los und alles entspannt in aller Ruhe. Das ist dann schon 'n Unterschied. (bei 00:17:24, L)*

Oder auch Sub4, für den die Unabhängigkeit darin besteht, nicht auf Fahrpläne angewiesen zu sein und „termingerecht“, also zuverlässig, anzukommen, sowie ohne Wartezeiten nach Bedarf nach Hause fahren zu können:

*Sub4: Ja. Also, Bahn is für mich ka Alternative, weil ich halt immer an die Bahnzeiten gebunden bin. [I: Mhmh] Und in meinem Job war's halt auch wichtig, zum Kunden zu kommen und auch termingerecht. Und mit der Bahn, haut auch nicht mehr so hin. Und ich hab halt immer die Fahrpläne. Ich bin lieber mobil, ich bin fertig, dann setz ich mich ins Auto und fahr heim [...]. (bei 00:03:16, Suburbia)*

Unabhängigkeit hat für BQB2 höchste Priorität: Er möchte jederzeit sein jeweiliges Ziel erreichen können. Zeit im Sinne der Fahrtdauer spielt für ihn in der Regel eine untergeordnete Rolle. Wichtig dagegen sind Verlässlichkeit und Planbarkeit der Ankunft. Dieses Bedürfnis wird unter den aktuellen Bedingungen im ÖPNV nicht erfüllt, daher vermeidet er dessen Nutzung. Seine Unabhängigkeit ist allerdings auch eng mit dem Rollstuhl verknüpft: Dieser muss ausreichend schnell und robust und vor allem funktionstüchtig sein. Die Funktionstüchtigkeit ist allerdings nicht gewährleistet, da der Rollstuhl in Folge der intensiven Nutzung der Rollstuhl häufig reparaturbedürftig ist.

*BQB2: [...] letztens war der Rollstuhl über's Wochenende kaputt. Da saß ich dann. Natürlich, wie immer geht der dann [...] Samstagmorgens kaputt und ich sitz dann Samstag, Sonntag und wenn ich Pech habe montags noch zu Hause, weil ich keinen Rollstuhl hab. Und ruf dann am Montagmorgen meine Rollifirma an, und sie dann so, „Nja, dann kommen wir so Mitte der Woche.“ „Ähm, wie bitte? Ich hab jetzt seit drei Tagen keinen Rollstuhl gehabt und war nicht draußen.“ „Ach so ...“ (zieht es lang). [...] (bei 00:31:42, BQB)*

Herausgefordert wird seine Unabhängigkeit, wenn BQB2 mehrere oder kurzfristige Termine wahrnehmen möchte und er dazu dann auf den ÖPNV zurückgreifen muss, statt mit dem Rollstuhl direkt zu fahren. Neben dem Zeitfaktor weist der Rollstuhl als Mobilitätsform einen weiteren Nachteil auf: Bei Kälte ist das Gerät nur eingeschränkt nutzbar, weil sich die Reichweite der Batterien reduziert und

es für BQB2 auf längeren Strecken zu kalt wird. Das heißt, der Rollstuhl ermöglicht BQB2 eine gewisse Unabhängigkeit – unter bestimmten Bedingungen erfüllt er jedoch nicht das Bedürfnis nach zeitlicher Flexibilität und Unabhängigkeit.

*BQB2: Naja, je weiter die Strecke, und es kommt halt drauf an, wie viel Zeit ich hab, ne, also wenn ich manchmal drei oder vier Termine am Tag hab, dann geht es nicht anders, dann ist es nicht möglich. Dann muss ich irgendwie mit der U-Bahn oder mit der S-Bahn, weil's nicht anders geht. Aber wenn ich Zeit habe, wenn genug Zeit zwischen einem oder dem anderen Termin ist, dann fahr ich überhaupt nicht mit den Öffis. Gar nicht. Und natürlich kommt's auch auf's Wetter drauf an. Es macht einen Unterschied, ob ich bei minus zehn Grad, ähm, meine 25, 30 Kilometer oder ob ich bei 30 Grad. [...] (bei 00:08:24, BQB)*

Unabhängigkeit im Sinne von Selbstbestimmung ist auch bei BQB1 eine Priorität, obgleich sie, wie erwähnt wurde, in Konkurrenz zur Zeitersparnis steht. Ihr geht es darum, mit ihrer bevorzugten Mobilitätsform, d. h. mit dem Fahrrad, unter den gleichen attraktiven Bedingungen unterwegs sein zu können, wie es für Autofahrer\*innen möglich ist. Sie sieht sich ungleichen Bedingungen ausgesetzt, die sie letztlich gegen ihren Willen zwingen (sie ist „total dagegen“), ihre Mobilität zu ändern.

- *Einfachheit und Bequemlichkeit*

Das Bedürfnis nach Einfachheit und Bequemlichkeit ergänzt in der Regel andere Bedürfnisse. Es wird in der Gruppe vor allem als Entlastung angesichts des hohen Mobilitätsaufwands thematisiert, etwa bei BQB1 oder L1 – hier insbesondere in Bezug auf die Beförderung von Kindern.

Eine hohe Priorität kommt Bequemlichkeit und Einfachheit bei BQB7 zu, die für sie mit der Nutzung eines eigenen Autos verbunden ist: Die Nachteile des eigenen Autos, also die Kostenbelastung oder eingeschränkte Parkmöglichkeiten, werden in Kauf genommen, wie folgendes Zitat veranschaulicht:

*BQB7: Ja, also, ja, man schiebt hinaus. Grade wenn man nicht so viel Geld hat [I: Mhmh]. Deswegen ist es eigentlich billiger ohne Auto. Keine Reparaturen mehr, keine Steuern mehr (...). Aber man ist nicht so flexibel. Man sitzt nicht so bequem. (bei 00:44:14, BQB)*

Bequemlichkeit dient ihr insgesamt als Kriterium zur Bewertung verschiedener Verkehrsmittel. Sie vergleicht das Auto mit dem öffentlichen Verkehr anhand der Bequemlichkeit. Wie das Zitat zeigt, ist auch das Auto mitunter unbequem, z. B. bei aufwendiger Parkplatzsuche. Dem gegenüber stehen im ÖPNV die schlechte Luft und die Geruchsbelästigung durch andere Fahrgäste oder das Warten an ungeschützten Haltestellen bei schlechtem Wetter.

*BQB7: (atmet hörbar aus) Also, manchmal ist es bequemer, weil man keine Parkplatzsuche hat. Aber wenn das Wetter schlecht ist, oder das Wetter sehr heiß ist, dann ist es sehr sehr unangenehm. Ja, entweder ist die Klimaanlage nicht eingeschaltet, dann kriegt man aber auch keine Fenster auf, wenn's ein Waggon ist mit Klimaanlage, dann sind die Fenster verschlossen. Ja, und wenn dann keine eingeschaltet ist, dann schwitzt man sich da tot und hat die ganzen Gerüche der anderen. [...] (bei 00:06:28, BQB)*

- *Sicherheit und Unversehrtheit*

Sicheres Unterwegssein und unversehrtes Ankommen sind sicherlich für alle Fälle zumindest latente Bedürfnisse. Explizit adressiert werden sie in der Gruppe von BQB2 und BQB1. Bei BQB2 geht es um Unversehrtheit sowohl in Bezug auf Sicherheit auf den Straßen und Wegen als auch gegenüber Mitmenschen. So ist er Anfeindungen und Pöbeleien in Bussen und Bahnen ausgesetzt. Bei BQB1 geht es um Sicherheit und Unversehrtheit im Autoverkehr, besonders für ihr Kind im Fahrradanhänger. Weitere Faktoren sind zum Beispiel Lärm und Luftqualität.

Allerdings wirkt sich diese Priorität eher ergänzend und langfristig aus. Sie bewirkt keine unmittelbare Änderung der Mobilitätsform, sondern eher eine allmähliche Abkehr in Folge angehäufter belastender Erfahrungen. Dazu mehr unter dem entsprechenden Konfliktfaktor.

- *Wohnen: familiengerecht und kostengünstig*

Eine Priorität ist bei einigen Fällen der Wohnstandort und die Bedingungen des Wohnens. Sie steht in einem Spannungsverhältnis mit einigen anderen Prioritäten wie der Zeitersparnis, insofern bei allen betroffenen Fällen damit ein erhöhter Mobilitätsaufwand einhergeht. Verknüpft ist die Priorität mit der Orientierung an der Familie und/oder mit dem Wunsch nach geringen Wohnkosten.

L2 nimmt für familiengerechtes Wohnen mit ausreichendem Platz und ruhiger Lage die weiteren Wege sowie die Autoabhängigkeit in Kauf. Bei L7 sind die Verwurzelung und die Verantwortung für ihre Familie entscheidend, nicht in die Nähe des Arbeitsplatzes oder in eine andere, weniger strukturschwache Region zu ziehen. Sie unterstützt den erst kürzlich verwitweten Vater und die Großeltern im Alltag (z. B. beim Einkaufen). Außerdem engagiert sie sich am Wohnort in Vereinen. Dieses Bedürfnis und das Bedürfnis nach Arbeit, das im Folgenden erläutert wird, stehen in einem Spannungsverhältnis. Auch der Mobilitätsaufwand von Sub4 lässt sich zum Teil auf die Priorität zurückführen, mit seiner Familie am bekannten Wohnort und im Eigenheim zu bleiben und nicht etwa seiner Arbeit nachzuziehen. Nicht einmal eine Wohnung am Arbeitsort hat er sich genommen, sondern ist täglich nach Hause gefahren.

Ein weiterer Aspekt der Priorität betrifft das Bedürfnis, ohne weitere Kriterien möglichst kostengünstig zu wohnen. Das ist bei L6 der Fall. Er nimmt dafür eine abgelegene, nicht direkt an den ÖPNV angebundene Wohnlage in Kauf, die seinen sonstigen Bedürfnissen nach Freizeit und sozialen Kontakten entgegensteht.

- *Arbeit haben*

Schließlich gibt es in der Gruppe die Priorität, Arbeit zu haben. Deutlich wird dies bei Sub4 und L7: Beide nehmen weite Pendelstrecken in Kauf, da sie in Wohnortnähe geringe Aussichten auf eine geeignete Beschäftigung sehen und aus familiären Gründen nicht zu einem Umzug bereit sind. Die Situation der beiden unterscheidet sich allerdings in der Lukrativität der Stellen. Während Sub4 in der Finanzbranche tätig ist (bzw. war) und in einer prosperierenden Region lebt, bewegt sich die Stellensuche von L7 im Niedriglohnssektor, sie lebt in einer strukturschwachen Region. An ihrem Beispiel zeigt sich, wie Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und individuelle Mobilität verknüpft sind.

*L7: Vorher habe ich in [Name der Stadt, in der sie lebt] gearbeitet, mhmh, aber da haben sie halt Stunden eingekürzt und das lohnt sich dann nicht mehr. Also ich möcht schon acht Stunden, äh, 'ne 40 Stundenwoche möcht ich schon gehen.*

Auf die Nachfrage, ob es denn keine entsprechenden Stellen im näheren Umkreis geben würde, sagt sie:

*L7: Bei uns nicht. Sonst wären wir nicht hier. Weil, es ist schon, es ist schon anstrengend, wenn du jeden Tag noch fahren musst und, und, und. Klar wäre ich auch froh, wenn ich was vor der Haustüre hätte, aber- ist halt nicht immer so. (bei 00:04:04, L)*

L7 stellt sich selbst als stellvertretend für ihre Region und ähnliche Beschäftigungsverhältnisse, wenn sie sagt: Es gäbe keine Alternativen in der Nähe, „sonst wären wir nicht hier“. Untermauern lässt sich dieser Aspekt anhand von Aussagen von L2. Danach kommen die anderen Beschäftigten des Logistikbetriebs entweder aus der Arbeitslosigkeit oder aus noch weniger attraktiven Jobs – aus dem Handel oder der Gastronomie:

*L2: [...] Ich finde auch, dass, ähm, (..) du merkst hier halt (..), dass auch viele grad bei uns in der Mutti-Vati-Schicht, grade viele Frauen, ja, kommen aus dem Handel, beziehungsweise aus der Gastronomie., also A wissen die, was arbeiten ist, (..) und wie's geht, vor allen Dingen, dann haben sie schon mal gearbeitet, [...] Du hast auch Ausnahmen [...]. Na, die haben vorher mit 22 dann Kinder gekriegt, [...] in der heutigen Zeit, kannst du froh sein, wenn die 'ne Ausbildung gemacht haben. Aber gearbeitet irgendwo haben da halt die wenigsten. Also solche haben wir logischerweise auch. [...] (bei 00:41:20, L)*

Wie ich anhand der Zweisprachigkeit der Schilder in der Kantine sowie anhand der Kennzeichen auf dem Firmenparkplatz feststellen konnte, kommen zahlreiche Mitarbeitende sogar aus Polen. Gäbe es eine Alternative, würden sie dieses Pendeln, wie L7 es für sich sagt, vermutlich nicht auf sich nehmen.

Auch L2 selbst nimmt für die Stelle, die er als schlecht bezahlt beschreibt, einen hohen räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand in Kauf. Das Einkommen ist so niedrig, dass seine Familie Anspruch auf Transferleistungen hat (er erwähnt, wie auch L1, das Bildungspaket). Alternativen sieht er aber nicht. Er hatte vorher andere Beschäftigungen, zunächst als Profisportler, dann als Handwerker in einer Tisch-

lerei bei ihm im Ort, wo die Arbeitsbedingungen aber auch nicht arbeitnehmerfreundlich waren und ihm nach einem Sonderurlaub betriebsbedingt gekündigt wurde:

*L2: Und dann bin ich halt hier, weil ich bin vorletztes Jahr mit meinem Sohn in die Reha gefahren, mit dem Kleinen, und unbezahlten Urlaub und alles bekommen. Und einen Tag vor der Reha hatt' ich meine Kündigung aus betriebswirtschaftlichen Gründen im Briefkasten. Und ich wohn hier und die Firma ist hier, 100 Meter über die Straße. (bei 00:41:07, L)*

### **Konfliktfaktoren**

Wie bereits erwähnt wurde, stellt die räumlich-zeitliche Koordinierung der verschiedenen Verpflichtungen für die Fallgruppe eine zentrale Herausforderung dar. Konflikte entstehen in diesem Zusammenhang und als Folgewirkungen aus den Vereinbarungskonflikten.

- **Vereinbarkeitskonflikte**

Die Vereinbarkeitskonflikte beziehen sich darauf, verschiedene Verpflichtungen angesichts dominierender Prioritäten in Einklang zu bringen. Das gelingt eher schlecht bzw. nur mit Abstrichen.

Ein erster Vereinbarkeitskonflikt besteht zwischen Arbeitszeiten und Betreuungsverantwortung und damit zwischen den Prioritäten Familie und Arbeit. Als Beispiel dient L3, der fixe Arbeitszeiten hat. Obwohl er im Gegensatz zu seiner früheren Stelle nicht mehr in Wechselschichten arbeitet, ist der frühe Arbeitsbeginn nicht mit den Kitaöffnungszeiten kompatibel. Also nimmt er morgens Hilfe aus der Familie in Anspruch. Nachmittags sieht er sich großem Zeitdruck ausgesetzt, um sein Kind nicht „als Letzte“ abzuholen. Ein Problem stellen dabei die weiten Entfernungen insbesondere der Arbeits- und Betreuungseinrichtungsstandorte und deren schlechte Erreichbarkeit dar. Die doppelte Berufstätigkeit verursacht zusätzlichen Koordinierungsbedarf mit den Arbeitszeiten der Partnerpersonen.

Ein weiterer, daran anknüpfender Vereinbarkeitskonflikt umfasst die Kostenersparnis. L2 und seine Partnerin haben versucht, mit nur einem Auto im Haushalt zurechtzukommen, L2 testete für den Arbeitsweg eine andere Option. Im Alltag ist er dabei angesichts des hohen räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwands an seine Grenzen gestoßen. So hat er den Versuch abgebrochen. Das Zitat verdeutlicht

die hohen Anforderungen an die räumlich-zeitliche Koordinierung im Alltag und die Folgen für sein Wohlbefinden, nämlich „Druck, Druck, Druck“.

*L2: Wir hatten das auch zwei Jahre probiert [...], aber das ist nichts mit einem Auto. Das war dann teilweise so, dass ich, da war der Kleine noch in [Ortsname 1] im Kindergarten, da hatte ich Fahrgemeinschaft und hab mich in [Ortsname 1] raussetzen lassen, hab das Auto genommen. Meine Frau, wenn sie Spätschicht hatte, hat's Auto stehen lassen, frühs, also, Kinder weggebracht, wieder nach Hause, das Auto hingestellt und mit dem Bus in die Stadt gefahren. Ich mit der Fahrgemeinschaft mich in [Ortsname 2] raussetzen lassen, von [Ortsname 2] nach [Ortsname 1], Umgehungsstraße, den Kleinen aus'm Kindergarten abgeholt, [...] bis hier runter bis fast entgegengesetzt [Straßennamen], da hat der Große seine Schule, und danach meist Einkäufe und nach Hause. [...] Das sind unglaubliche Strecken und Hin- und Hergefahre, so. Da hatt ma auf Dauer dann echt den Kanal voll (lacht). Weil, du musst halt immer, du hast halt nur Druck Druck Druck, weil, ich hatte hier um 4 Schluss und bis um 5 musst ich wie gesagt mein Auto geholt haben, den Kleinen geholt haben, den Großen geholt haben, innerhalb einer Stunde. [...]) (bei 00:16:26, L)*

Am Beispiel von L2 wird auch der Einfluss der Standorte der Zielorte deutlich. Das familiengerechte Wohnen außerhalb einer Kernstadt verlängert die Wege. Hinzukommt, dass nicht nur der Wohnort, sondern auch der Arbeitsort abgelegen ist. Die Zielorte lassen sich schlecht in Einklang bringen, das heißt, sie liegen nicht auf einem Weg.

Ähnlich ist es auch bei L5, nur dass er kein Auto nutzt. Er wohnt zwar zentral, Arbeitsort und Kita liegen aber abgelegen. Er teilt sich die Betreuungsverantwortung mit der ebenfalls in Schichten arbeitenden Partnerin und erledigt alle Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie manchmal mit einer Fahrgemeinschaft in den Ort, in dem die Kita des Kindes liegt. Bei L5 steht das Auto als Alltagserleichterung bisher nicht zur Debatte, er hat keinen Führerschein. Zudem äußert er die Überzeugung, dass er sich kein Auto leisten könne und fragt sich, wie Kollegen dies bei dem Gehalt schaffen würden. Er erwartet ein zweites Kind und setzt sich bereits mit der Sorge auseinander, wie er und die Partnerin dann einen weiteren Ort für die Betreuung des zweiten Kindes in ihre Organisation integrieren können.

- *Mangelhaftes Verkehrsangebot*

Wie in der Gruppe des KG 2 besteht auch hier der Konfliktfaktor eines Mangels bezüglich der öffentlichen Verkehrsanbindung bei gleichzeitiger autozentrierter Raumplanung. Die Konflikte bestehen in Bezug auf verschiedene der Prioritäten und teilweise angesichts eines ungewissen Ankommens, erschwerten Bedingungen ohne Auto und einer schlechten Taktung und Verbindungsqualität innerhalb der Region.

Der öffentliche Verkehr in urbanen Zentren wie Berlin stellt für die meisten der hier Befragten ein gutes Angebot dar. Für Personen mit von der Mehrheit abweichenden Bedürfnissen ist dies jedoch nicht unbedingt der Fall.

Am Beispiel von BQB2 lässt sich dies verdeutlichen. Zeit im Sinne der Fahrdauer spielt für ihn in der Regel eine untergeordnete Rolle, wichtig dagegen sind die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Ankunft. In Folge von defekten Aufzügen und teilweise auch Überfüllung ist dies für ihn im ÖPNV nicht gegeben, sodass er ihn möglichst vermeidet und stattdessen seinen Rollstuhl für die komplette Strecke nutzt. In bestimmten Fällen ist dies aber nicht möglich: unter Zeitdruck oder bei Kälte und schlechter Witterung. Zwar sind viele Stationen in Berlin mittlerweile theoretisch barrierefrei, aber die Aufzüge sind in der Praxis regelmäßig defekt. Das Problem sieht er vor allem darin, dass er keine Echtzeitinformationen zum Status der Aufzüge hat, obwohl das durch Sensoren oder andere technische Lösungen bereits möglich wäre.<sup>21</sup> Er läuft so immer Gefahr, eine begonnene Fahrt nicht wie geplant fortsetzen zu können, weil er den Bahnsteig nicht erreichen oder verlassen kann. Insbesondere kurzfristige Verabredungen sind für ihn daher eine Herausforderung.

---

<sup>21</sup> Anmerkung: Mittlerweile hat der Verein Sozialhelden sich erfolgreich für eine entsprechende Änderung eingesetzt: Der Verein hat ein Produkt entwickelt, mit dem Aufzüge nachgerüstet werden können. Damit kann deren Zustand online veröffentlicht sowie in die Anwendungen von ÖV-Betreibern eingebunden werden. Zumindest die Deutsche Bahn und der VBB haben dies integriert.

*BQB2: [...] Also, ich merk das jetzt, ähm, im Sommer ist eigentlich immer, dass irgendwer abends mich anruft, [...] Also, sehr spontan. Im Winter, Gott sei Dank, sind die Leute insgesamt nicht so spontan [I: (lacht)], [...] aber ich könnte auch gar nicht ganz so spontan sein. Ich könnte mich natürlich in die S-Bahn setzen und losfahren, aber ich kann nicht garantieren, dass ich am anderen Ende auch rauskomme. [...] Und wenn du dann irgendwo nicht pünktlich bist, [...] weil der Fahrstuhl nicht funktioniert, dann ärgert mich das einfach. (bei 00:40:00, BQB)*

Auch Personen, die mit Kind und Kinderwagen unterwegs sind, sind auf einen Aufzug angewiesen. Zum Problem der defekten Aufzüge lassen sich noch die Probleme der geringen Kapazitäten, der Umständlichkeit der Benutzung und des Zeitverlusts ergänzen. Das Beispiel von BQB1 illustriert dies: Auch sie meidet den ÖPNV, wenn sie mit Kind unterwegs ist. Ein Grund dafür ist die umständliche Aufzugnutzung. Im Zitat schildert sie ihre Erfahrungen an dem wohnortnahen Bahnhof:

*BQB1: Also, der Aufzug, der bei uns an [Name der S-Bahnhaltestelle], da gibt's 'n Aufzug – für jetzt mit dem Kinderwagen und so – aber man steht häufig 'ne Viertelstunde an und wartet halt, also, weil es so viele Leute gibt, die diesen Aufzug benutzen, und der halt S- und U-Bahn verbindet [I: Mhmh]. Und wenn man in der Mitte steht, sozusagen auf der Straßenebene, dann fährt der halt ganz oft an einem vorbei, weil der halt voll von der S-Bahn runter in die U-Bahn fährt und dann wieder voll von der U-Bahn hoch in die S-Bahn, und in der Mitte kommt man halt nicht rein. Und deswegen ist es halt total unberechenbar, auch wie viel Zeit man dafür dann in Kauf nehmen muss [...] (bei 00:06:13, BQB)*

Eine andere Facette des Konfliktsfaktors zeigt sich in der nicht bedachten Anbindung des Gewerbegebiets, in dem die Z-Fälle arbeiten, an das (insbesondere schienengebundene) öffentliche Verkehrsnetz.

Bei L3 werden dadurch die Prioritäten der Zeitersparnis (zum Zweck der Kinderbetreuung) und eines unversehrten, stressfreien Unterwegsseins nicht erfüllt. Er würde, wenn es die Bedingungen zuließen, „entspannt“ mit dem Fahrrad fahren, wie er es bei der früheren Arbeitsstelle getan hat. Aufgrund der schlechten Erreichbarkeit sowohl der Kita als auch des Arbeitsplatzes sieht er keine Alternative zum Auto, obwohl ihn der Berufsverkehr sehr belastet – er spricht von

einer „Katastrophe“. Für sich allein könnte er es sich vorstellen, z. B. mit dem Rad oder dem Bus zu fahren. Aber wegen der Betreuungssituation macht es einen Unterschied, ob er eine halbe Stunde mehr oder weniger für den Arbeitsweg aufbringen muss.

*L3: Wenn man jetzt alleine ist, ist das auch kein Problem, ob man jetzt die halbe Stunde noch ´n bisschen länger braucht bis nach Hause oder nicht. Es spielt da glaub ich weniger eine Rolle. Aber wenn man so die Tochter im Nacken hat, die auf den Papa wartet, dann ist man auch ´n bisschen unruhig dann [!: Mhmh]. (bei 00:23:58, L)*

Anders als L3 (oder L1), nutzen L5, L6 und L7 das Busangebot des Arbeitgebers. Für L5 besteht eine Barriere für die Autonutzung, da er bisher keinen Führerschein machen durfte (aus nicht erwähnten Gründen hatte er die Auflage einer „medizinisch-psychologischen Untersuchung“ (MPU), die aber bald verjährt ist), zudem sieht er keinen finanziellen Spielraum im Haushaltseinkommen für die Finanzierung und den Unterhalt eines Autos. Dadurch, dass er den öffentlichen Verkehr nutzt, die Kita und der Arbeitsplatz an verschiedenen und schlecht angebundenen Orten im Stadtumland liegen, wird der bereits mobilitätsaufwendige Alltag erschwert. Auch für L6 und L7 kommt die Autonutzung aus finanziellen Gründen nicht infrage. Bemerkenswert ist, dass L7 zwar ein Auto besitzt und auch fahren darf, sie aber die Kosten für das tägliche Pendeln als zu hoch einschätzt und daher für den weiten Arbeitsweg das private Busangebot des Arbeitgebers nutzt. Aus Gründen der Rentabilität fährt der Bus alle umgebenden Dörfer auf dem Weg ab, sodass sich die ohnehin lange Fahrtzeit deutlich verlängert – mit dem Auto würde die Fahrtzeit etwa die Hälfte betragen. Der Bus fährt zudem nur unter der Woche und zu einer bestimmten Schicht, sodass ihr Zusatzverdienstmöglichkeiten entgehen, die für die Übernahme von Sonderschichten bestehen.

Auch in der Stadt wirkt Konfliktfaktor, hier in Form einer Bevorteilung des Autoverkehrs und schlechter Bedingungen für den Radverkehr. Zum Ausdruck bringt es BQBI. Besonders im Zusammenhang der Organisation der Betreuungsaufgaben sieht sie die erleichterten Bedingungen für das Auto im Unterschied zum Fahrrad. Sie erwägt sogar einen Umstieg auf das Auto, obwohl sie eigentlich ein eigenes Auto in der Stadt und für das Radfahren ist. Eine einschneidende Erfahrung hat ihr vor Augen geführt, wie einfach die Fahr zur Kitafahrt mit einem Auto zu

bewältigen wäre. Hier schildert sie die Erfahrung, als sie einmal ein Auto geliehen hatten und bei Regen damit zur Kita gefahren sind:

*BQBI: Naja, tatsächlich haben wir das jetzt mit der Kita schon ´n paar Mal gedacht. [...] und es ist tatsächlich so, dass man mit dem Auto, dadurch dass es, ähm, über den Kanal gibt´s halt ´ne Autostraße, aber es gibt keinen Fahrrad- und Fußweg. Und als Fahrradfahrer muss man halt mehr als vier Kilometer zur Kita fahren und als Autofahrer drei Kilometer. Also, er [der Partner] war in zehn Minuten da. Und man musste halt nicht [...] das Fahrrad aus ´m Hinterhof holen, alle Schlösser abschnallen, das Kind reinfrickeln, das aus unserm Hof da durch ´n superengen Flur manövrieren. Also, das alles ist halt weggefallen. [...] Und da haben wir schon gedacht. so: „Mann, es ist umsonst bei uns zu parken, es gibt überall Parkplätze, bei der Kita gibt´s Parkplätze, es ist, ähm, so viel schneller und einfacher, und die Infrastruktur hier ist so auf Autos ausgelegt.“ So, ich weiß nicht, wie lang wir das noch durchhalten, das nicht zu machen. Obwohl wir total dagegen sind. (bei 00:10:39, BQB)*

Mit dem Auto ist es einfacher, gerade weil das „Hineinfrickeln“ des Kindes in den Anhänger sowie die schweren Schlösser und die enge Hofeinfahrt (sie parkt das Rad und den Anhänger im Hof, weil es keine sicheren Abstellmöglichkeiten auf der Straße gibt) den Aufwand steigern. Es ist zudem direkter und schneller mit dem Auto: Der Umweg, den Radfahrende nehmen müssen, entfällt, ebenso die aufwendige Vorbereitung der Abfahrt: einfach ins Auto und los. Außerdem gibt es kostenlose Parkplätze sowohl am Wohnort als auch bei der Kita.

- *Belastende Erfahrungen im Verkehr*

In der Fallgruppe werden in verschiedenen Verkehrsmitteln bzw. mit verschiedenen Mobilitätsformen verschiedene belastende Erfahrungen gemacht. Durch diese Erfahrungen treten Spannungen zwischen dem bestehenden Arrangement aus Prioritäten und genutzten Mobilitätsformen auf.

Ein Aspekt ist der Stress, der für Teilnehmende im dichten Autoverkehr entsteht. Betroffen sind dabei alle Verkehrsteilnehmenden, auch Autofahrende. BQBI sieht sich als Radfahrende den Gefahren durch den Auto- und Lastverkehr besonders dann ausgesetzt, wenn sie mit dem Kind im Anhänger unterwegs ist. Ihr „Herz schlägt die ganze Zeit schneller“ und sie hat „die ganze Zeit Angst“, besonders

weil sie wegen fehlender Fahrradwege teilweise mit ihrem Kind im Anhänger inmitten des Berufsverkehrs fahren muss. Dort trifft sie auf Autofahrende, die „morgens einfach gestresst sind“ (bei 00:09:03, BQB).

Für die Autofahrenden entwickelt sich die Belastung durch Zeitdruck und Vereinbarkeitskonflikte. Teilweise wurde dieser Punkt bereits behandelt. Daher soll hier weniger der akute Stress im Fokus stehen, als die grundsätzliche Belastung, unter Zeitdruck längere Strecken mit dem Auto zurückzulegen. Am Beispiel von Herrn G. lässt sich dies verdeutlichen. Als Berufstätiger ist er viele Jahre lang täglich über große Distanzen gependelt. Für ihn war das Auto das einzig praktikable Mittel dafür. An mehreren Stellen macht er deutlich, dass dies nicht angenehm war und ihn zu fragwürdigen Verhaltensweisen verleitete. Er beschreibt seine Aggressivität beim Fahren auf der Überholspur und stellt diese in den Gegensatz zum heutigen Fahrverhalten als Rentner, bei dem er das Fahren bei geringerer Geschwindigkeit genießt. Er vergleicht die Autobahn mit dem Turnierplatz in früheren Zeiten, auf dem Menschen gegeneinander antreten und im Kampf ihre Stärke beweisen wollen. Das tägliche Pendeln unter hohem Zeitdruck verleitete ihn dazu, mit Maximalgeschwindigkeit auf der linken Spur möglichst viel Zeit herauszufahren, um möglichst viel Zeit bei der Familie zu verbringen.

Der zweite Aspekt betrifft die mangelnde Akzeptanz der Bedürfnisse von Rollstuhlfahrenden, die bei BQB2 zum Ausdruck kommt. Auf einen Rollstuhl angewiesen zu sein, birgt verschiedene Herausforderungen im öffentlichen Raum. Ein Aspekt ist der Platzbedarf: Der ÖPNV ist nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit der Zugänge kaum auf die Bedürfnisse ausgelegt, auch die Kapazitäten der Züge und Busse reichen nicht aus. BQB2 berichtet von Konflikten um einen Platz in überfüllten Bahnen, von Pöbeleien und Anfeindungen. Diese wiederholten belastenden Erfahrungen nehmen ihm auch zuweilen den Antrieb für Unternehmungen, für die er auf das Bahnfahren angewiesen wäre:

*BQB2: [...] [E]s sorgt auch manchmal dafür, dass ich gar keinen **Bock** habe, **überhaupt** was zu machen, wenn ich weiß: „Scheiße, ich muss jetzt schon wieder mit der S-Bahn fahren.“ [...] (ca. bei 00:40:00, BQB)*

Auch bei seiner präferierten Mobilitätsform, die darin besteht den Rollstuhl selbst als Verkehrsmittel zu nutzen, gerät er in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden, „deren“ Infrastruktur er nutzt und deren Nutzungsverhalten sich von seinem unterscheidet: Für den Gehweg ist er zu schnell und sein Gefährt ist bei

Zusammenstößen zu gewaltig, für die Straße zu niedrig (er wird von Autofahrenden übersehen) und zu langsam, für den Radweg ist er ebenfalls zu langsam.

Die häufige Überfüllung im ÖPNV kann auch für Personen ohne Mobilitätshilfe belastend sein. Ein besonderes Problem stellen Geruchs- und Lärmbelastung dar, die auch von Fällen in der zweiten Gruppe thematisiert werden. L6 beschreibt sich als besonders sensibel dafür und wird durch das tägliche Fahren in einem vollen Bus mit lauter Personen nach körperlicher Arbeit stark herausgefordert. Er würde lieber für sich sein und nicht angesprochen werden, steckt dieses Bedürfnis aber zugunsten seines schwerwiegenden Bedürfnisses nach kostensparendem Wohnen und kostengünstiger Mobilität zurück. Im Zitat veranschaulicht er in drastischen Worten, wie belastend für ihn nach einem belastenden Arbeitstag die Enge und vielen Reize sind, besonders nachdem er schon „acht Stunden voll[ge]quatscht“ wurde von Kollegen, die er offenbar nicht sehr schätzt:

*L6: [...] Ich hab kein Problem jetzt auf Arbeit, wenn mich jemand acht Stunden vollquatscht, [...] aber danach mach ich eben halt im Kopf 'n Cut [...] ich brauch einfach diese Zeit, sag ich jetzt mal, um runterzukommen. Und das fällt mir eben halt äußerst schwer, wenn ich natürlich im Bus mit 60 Leuten sitze. Dann kommt dann einerseits natürlich die Geruchsbelästigung, grade von den Jungs unten im Shipping, die können nichts dafür, [...] wenn die eben halt acht Stunden da unten eben halt hart körperlich arbeiten, klar schwitzen die dann wie die Schweine. [...] Dann sitzt im Bus und willst einfach nur deine Ruhe haben und dann kommt vor dir 'ne Fahne, rechts von dir 'ne Fahne, und dann stellt sich noch einer direkt vor dich, weil der mit dem neben dir quatschen möchte, und dann denkst du dir: „Oh, Busbahnhof, komm doch bitte schnell näher.“ (bei 00:19:40, L)*

- **Finanzierung des Autos**

Ein weiterer Konfliktfaktor ist die Finanzierung des eigenen Autos. Das eigene Auto ist in vielen Mobilitätskonstellationen ein wesentlicher Bestandteil. Es bietet eine unabhängige und fahrplanungebundene Mobilität und wird besonders dann zur besten Lösung, wenn der Mobilitätsaufwand hoch ist, weil z. B. Wohn- und Arbeitsort schlecht erreichbar sind, mehrere Termine am Tag erledigt werden müssen und die Arbeitszeiten unflexibel sind. Allerdings ist die Finanzierung für einige eine Herausforderung und die Ausgaben für das Auto werden mit Mühe und unter Verzicht an anderer Stelle aufgebracht. Exemplarisch greife ich zwei

Fälle heraus, bei denen die Finanzierungsproblematik besonders deutlich hervor-gehoben wird und deren Umgangsstrategien darauf ausgerichtet sind, das eigene Auto halten zu können.

LI ist alleinerziehend und wohnt mit den drei Kindern in einer zum Arbeitsort benachbarten Stadt. Der Arbeitsplatz ist mit dem Auto gut, mit öffentlichen Verkehrsmitteln dagegen umständlich und zeitaufwendig zu erreichen. Auch wenn sie in der familienfreundlicheren Tagesschicht arbeitet, fallen die Arbeitszeiten in die Randzeiten, sind also nicht mit den regulären Hort- und Schulzeiten vereinbar. Insbesondere morgens überlässt sie daher ihre Kinder sich selbst, was sie bedauert. Sie möchte die Kinder möglichst wenig alleinlassen bzw. möglichst viel Zeit mit ihnen verbringen. Das Auto für sie daher unverzichtbar, es bietet die zeitsparendste Lösung für sie. Sie hat Strategien entwickelt, um das Auto weiterhin finanzieren zu können, denn die Kosten sind für sie bereits „an der Schmerzgrenze“. Ihre Sorge ist zudem, dass das alte und bereits reparaturintensive Auto kaputtgeht und sie sich ein neues anschaffen müsste. Um Kosten zu sparen, bietet sie eine Fahrgemeinschaft an und wendet sich bei fälligen Reparaturen an einen Bekannten, der ihr günstigere Bedingungen in der Werkstatt verschafft.

BQB7 wohnt relativ zentral und gut angebunden in einem Innenstadtbezirk mit aktuell noch kostenloser und entspannter Parksituation. Wie bereits erwähnt wurde, hat sie keine Betreuungsverantwortung mehr und arbeitet in Vollzeit an mehreren Standorten in verschiedenen Bezirken. Einen davon kann sie gut mit dem Auto erreichen, weil das Parken kostenlos ist, den anderen nicht, da das Parken teuer und das Ordnungsamt aktiv ist. Am Wochenende arbeitet sie zudem noch selbstständig in der Erste-Hilfe-Ausbildung, wozu sie an wechselnden Orten im Einsatz ist. Für den Nebenjob ist das Auto wichtig, im Hauptjob und Alltag hingegen könnte sie darauf verzichten. Dies wird vor allem deutlich, wenn sie aus Gründen der Parksituation bereits teilweise auf den ÖPNV umsteigt. Wie sie aber deutlich macht, ist das eigene Auto für sie von zentraler Bedeutung, auch aus emotionalen Gründen.

Sie hat also „immer versucht, [sich] ein Auto zu leisten“, dafür nimmt sie auch das Sparen in anderen Lebensbereichen in Kauf.

*BQB7: [...] Aber ohne Auto würde mir was fehlen, also, könnt ich nicht. [I: Mhmh] Ich würde immer das Gefühl haben, ich bin [...] eingeschränkt. Wenn man doch mal spontan irgendwohin möchte, muss man sich erst mal überlegen, wie kommt man dahin. Ja. Wie lang ist man da unterwegs. Wie kalt ist es da. Wenn man doch mal schick weggeht und mal, weiß ich nicht, ´n Minirock anzieht, na, mit dem möchte ich nicht durch die U-Bahn laufen. (bei 00:40:46, BQB)*

Ihr Bedürfnis nach einem eigenen Auto und den damit verbundenen Annehmlichkeiten steht im Konflikt mit der Finanzierung. Die Kosten, die bei ihrem reparaturintensiven Fahrzeug regelmäßig anfallen, sind für sie schwer aufzubringen. Daher schiebt sie die Reparaturen so lange wie möglich auf, zahlt in Raten oder lässt nur Sicherheitsrelevantes richten. Zugunsten des Autos verzichtet sie auch auf andere Annehmlichkeiten:

*BQB7: Ähm. Also, ich geh, wie gesagt, selber kaum shoppen. [...] Also, dass ich mir letztes Jahr ´n Flug leisten konnte, das lag an meiner Familie, weil sie mich zu meinem 40. gesponsert haben. [...] Ja, ansonsten, ich denke mal, wenn das Auto jetzt nicht wäre, das sind ja monatlich schon bestimmt 100 Euro, die ich übrig hätte, um vielleicht auch mal für was anderes zu sparen. Was man sich so hier in der Wohnung vielleicht doch mal verwirklichen möchte [...] (bei 00:40:46, BQB)*

Im Gegensatz dazu gibt es auch die Fälle, die wegen der Kosten auf ein Auto verzichten und die nachteiligen Auswirkungen in Kauf nehmen. L5 und L6 gehören dazu, die bereits in einem anderen Konfliktzusammenhang näher betrachtet wurden.

- *Auf Mobilitätshilfen angewiesen sein*

Dieser Konfliktfaktor ist eigentlich ein Sonderfall des Konfliktfaktors des mangelhaften Verkehrsangebots. Er wird gesondert betrachtet, um die Verbindungen aus Technologie, dem Gesundheitssystem aus Krankenkassen und Sanitätshäusern sowie den akzeptierten Standards im Umgang mit der Mobilität von Gehbehinderten

zu beleuchten. Er ist das Gegenstück zur Priorität des unabhängigen Unterwegsseins. In der Konstellationsgruppe ist nur BQB2 auf eine Mobilitätshilfe angewiesen, sofern Kinderwagen oder Kinderanhänger nicht auch als Mobilitätshilfen einzustufen sind.

Eine Parallele findet sich zum Konfliktfaktor der Finanzierung des Autos. Das Auto wird von einigen der Befragten ebenso als unverzichtbar beschrieben, wie BQB2 seinen Rollstuhl beschreibt. Der Rollstuhl, das Modell und seine zusätzlichen Features ermöglichen ihm eine bedürfnisgerechte, unabhängige Mobilität. Sein Rollstuhl ist aber auch die Voraussetzung für jedwede Form selbstständiger Mobilität, insofern ist die Vergleichbarkeit mit dem Auto begrenzt. Diesen Unterschied illustriert BQB2 allerdings in Bezug auf das Fahrrad:

*BQB2: [...] Also, mobil heißt in erster Linie für mich persönlich, dass ich unterwegs sein kann, also, und für mich unterwegs sein heißt in erster Linie mein Rollstuhl, ganz klar. Ich hab 'nen Elektrorollstuhl, der muss – immer – funktionieren. Ja? Das ist wie Beine, das ist, das nicht wie ein Fahrrad, wo man sagt: „Ach, ich lass das heute mal zu zu Hause und geh trotzdem irgendwo hin.“ Der Rollstuhl muss immer funktionieren. Wenn der Rollstuhl nicht funktioniert, kann ich nicht mobil sein. (bei 00:04:51, BQB)*

Da es sich um einen Elektrorollstuhl handelt, kommen auch ähnliche Probleme wie bei der (Elektro-)Automobilität ins Spiel: Reichweite der Akkus oder reparaturanfällige Elektronik. Bei Kälte ist der Rollstuhl zudem nicht uneingeschränkt nutzbar, weil die Reichweite der Batterien reduziert ist und weil es für ihn auch zu kalt wird auf längeren Strecken. Zudem ist der Rollstuhl eigentlich nicht auf diese intensive Nutzung ausgelegt und hat in der Folge einen hohen Reparaturbedarf bzw. eine kurze Lebensdauer.

Ein weiterer Unterschied ist, dass Mobilitätshilfen oft über das Gesundheitssystem finanziert werden. Das ist für die Personen gut, die über geringe Einkünfte verfügen – allerdings entsteht dadurch auch eine Abhängigkeit und Fremdbestimmung. Die Krankenkassen übernehmen unter bestimmten Umständen bzw. je nach Behinderung oder Erkrankung die Kosten für bestimmte Modelle. Vieles ist Verhandlungssache. Der Aspekt wird auch im Rahmen der Mobilitätsressourcen adressiert: Verhandlungsgeschick ist in diesem Fall eine wesentliche Mobilitätsressource.

Der Konflikt ergibt sich angesichts einer Unsicherheit, welche Ansprüche geltend gemacht werden können, und der Abhängigkeit von der Krankenkasse und von sonstigen Beteiligten. BQB2 muss sich für seine Mobilitätsform vor der Krankenkasse oder der Reparaturfirma rechtfertigen. Außerdem muss er sich für die Finanzierung eines Rollstuhls einsetzen, dessen Ausstattung und Geschwindigkeit seinen Bedürfnissen entspricht.

Das folgende Zitat von BQB2 zum Thema defekter Rollstühle, die nicht für die von ihm benötigte Fahrleistung ausgelegt sind, zeigt auch, dass er trotz seiner Verhandlungskompetenz dem System aus Kostenübernahme, Sanitätshaus etc. relativ machtlos ausgesetzt bleibt:

*BQB2: [...] ich hab halt 'n Sanitätshaus, über das [die Reparatur des Rollstuhls, Anm. KS] dann läuft, und die haben den Rollstuhl aber von einem anderen Hersteller geholt. Und die haben sich immer über die Kosten [...] gestritten [I: Mhmh]. Die eine Firma hat gesagt: „Ja, der, ähm, BQB2 ist selber schuld, warum fährt der so viel?“ Meine Firma hat gesagt: „Es ist aber egal, wie viel er fährt. Es sind, es ist 'ne Garantiesache.“ [...] Und so streiten die sich halt irgendwie über Wochen, ja, und ich bin dann halt der Doofe, der keinen Rollstuhl hat. Ja, das ist halt – Und man merkt halt auch, dass die Leute nicht dieses, dieses, ähm, Gespür dafür haben, was so 'n Rollstuhl für einen eigentlich bedeutet. [...] (bei 00:31:42, BQB)*

- *Arbeitsplatzmangel und soziale Verwurzelung*

Dieser Konfliktfaktor lässt sich Kehrseite der Prioritäten „Arbeit haben“ und „Wohnen“ sehen und wurde dort bereits mitbehandelt.

### **Umgang und Ergebnis**

Nach der Rekonstruktion des Mangels bezüglich Mobilität geht es nun um dem Umgang damit. Relevant sind die Elemente Mobilitätsressourcen und die konkreten Umgangsweisen, die von der Gruppe eingesetzt werden. Die prägende Gemeinsamkeit der Gruppe ist, dass sie Umgangsweisen anwenden, aber damit nicht ausreichend die Prioritäten verfolgen und die Konfliktfaktoren kompensieren können. Die Umgangsweisen, die den meisten Erfolg im Hinblick auf die Adressierung der Konfliktfaktoren versprechen würden, stehen nicht zur Verfügung. Oder die praktizierten Umgangsweisen führen zu neuen Konflikten mit den Prio-

ritäten. Den Personen stehen Mobilitätsressourcen zur Verfügung, aber diese bergen eine Ambivalenz und sind selbst mit Konflikten behaftet. Die unterschiedlichen angewandten Umgangsweisen werden im Folgenden erläutert und in Bezug auf ihre Wirkung betrachtet.

- *Abwägung der Vor- und Nachteile und Anpassung der Mobilitätsform*

Im Vordergrund stehen hier die Anschaffung eines Autos und die Erhaltung dieses Zustands als Ergebnis der Abwägung. L2 z. B. hat nicht nur abgewogen, sondern auch praktisch versucht, ohne eigenes Auto den Vereinbarkeitskonflikten zu begegnen, hat dies aber nach der Erprobung angepasst. Sein Stress hat sich dadurch verringert, aber er ist nicht zufrieden und sucht weiterhin nach anderen praktikablen Optionen. Auch BQB1 wägt ihre Situation ab und war zum Zeitpunkt der Befragung noch unschlüssig, welcher Priorität sie den Zuschlag gewährt – ob sie sich also ein Auto anschafft, um es einfacher zu haben und Zeit zu sparen, oder ob sie ihre Selbstbestimmung und die Umweltkostenvermeidung stärker gewichtet.

Bei L1 und BQB7 geht es um den Unterhalt des Autos. Sie gehen mit der herausfordernden Finanzierung um, indem sie die Kosten reduzieren. An BQB7 zeigt sich besonders anschaulich, wie Prioritäten, Bedürfnisse und Anforderungen verhandelt werden und ein Kompromiss gesucht wird. BQB7 verfügt über ausreichende Mobilitätsressourcen: ein Auto, kurze Wege im Wohnumfeld und einen guten Anschluss an verschiedene Verkehrsmittel des ÖPNV. Für sie ist der Erhalt ihrer Automobilität prioritär, das heißt: Sie will weiterhin ein Auto halten und dieses möglichst oft nutzen. Sie ist allerdings finanziell bereits herausgefordert und verzichtet zugunsten des Autos auf andere Annehmlichkeiten. Da sich die Bedingungen für ihre Automobilität verschlechtert haben und nicht mehr mit ihren finanziellen Anforderungen vereinbar sind – an dem einen Arbeitsstandort gibt es Parkraumbewirtschaftung mit hohen Parkgebühren und einem effektiven Ahndungsapparat - nutzt sie abwechselnd in Abhängigkeit vom Arbeitsort nun den ÖPNV. Neben ihrer Abneigung gegenüber dem ÖPNV stellen auch die doppelten Mobilitätskosten für ÖPNV-Karte und Auto eine Belastung dar. Auch hier sucht BQB7 nach einem Kompromiss. Um ihr Auto finanziell halten zu können, stellt sie ihr Auto zeitweise gegen Kostenbeteiligung einem Verwandten zur Verfügung.

- *Sich arrangieren mit Nachteilen angesichts schlechterer Alternativen*

Für die Fälle des Typs führen ihre Form der Mobilität zu Belastungen, welche aber in Kauf genommen werden angesichts höher gewichteter Prioritäten oder noch

größerer Nachteile durch Alternativen. Die praktizierte Mobilität stellt somit das geringere Übel dar im Vergleich der Alternativen. Zur Illustration werden nur einige Beispiele herausgestellt. So empfindet BQB1 sowohl das Radfahren mit Kind aufgrund der Sicherheitsgefahr als auch das Pendeln mit der S-Bahn zur Arbeit aufgrund der Unzuverlässigkeit als Belastung. Da sie aber ohne eigenes Auto zurechtkommen möchte, arrangiert sie sich mit den Belastungen, zumindest noch zum Zeitpunkt der Befragung. BQB2s Priorität liegt im zuverlässigen Erreichen seiner Ziele, was aufgrund von temporär nicht barrierefreien Umstiegspunkten im ÖPNV nicht gewährleistet ist. Er nutzt daher, wenn möglich, seinen eigenen Rollstuhl für die gesamte Strecke und arrangiert sich mit den Nachteilen: Zum einen sind diese technischer Art, da Rollstühle nach Aussage der Reparaturfirma sowie nach den häufigen Defekten zu urteilen nicht für weite Strecken ausgelegt sind. Zum anderen begibt er sich in einen Flächennutzungskonflikt mit Radfahrenden oder Autofahrenden, da es für seine Mobilitätsform keine eigene Infrastruktur gibt. Ein drittes Beispiel ist L7, die ein Auto hat, aber aus Kostengründen auf das Angebot eines privaten Reisebusunternehmens, welches der Arbeitgeber organisiert, zurückgreift. Dadurch nimmt sie Umwege in Kauf und verlängert so den bereits relativ weiten Arbeitsweg. Hinzu kommt die Kostenhöhe für die Monatsfahrkarte, die allerdings unter den Autokosten liegt.

- *Räumlich-zeitliche Optimierung*

Eine Umgangsweise mit den Vereinbarkeitskonflikten ist die räumlich-zeitliche Optimierung. Die Alltage der Familienmitglieder werden durchstrukturiert und optimal verzahnt. Zudem wird, wenn möglich, mindestens ein Auto im Haushalt genutzt.

Zum Beispiel haben L2 und seine Partnerin den Alltag durchgeplant: Sie haben „fast schon jede Alltagsschraube getunt“ und „egal, in welchem Zeitabschnitt, egal, in welcher Handhabe, egal, in welchem Vorhaben, Tun [...] das Optimum rausgeholt“. Er sieht sich belastet durch den hohen Mobilitätaufwand und würde sich andere Umstände wünschen: „Ja, [Mobilität] ist schon extrem wichtig. (...) Also ich hätte das gerne anders.“

Ein anderes Beispiel ist Sub4, der mithilfe der Autonutzung und durch schnelles Fahren möglichst viel Zeit für die Familie haben wollte. Im Alltag musste er erkennen, dass dies kaum der Fall war. Er dürfte kaum Zeit zu Hause in den Wachzeiten der „aufwachsenden“ Kinder verbracht haben, wenn er bis zu zehn Stunden am Tag gearbeitet hat und insgesamt vier Stunden Fahrtzeit hatte. Der erstrebte

Zeitgewinn durch das schnelle Fahren war zudem, wie er heute einräumt, gering und er spricht selbst davon, „auf der linken Spur und aggressiv“ gefahren zu sein, was er heute bei anderen Autofahrenden kritisiert.

- *Aufgaben delegieren*

Eine weitere Umgangsweise mit den Vereinbarkeitskonflikten ist die Aufgaben-delegation. Bei L3 übernimmt der Vater die Versorgung und das Bringen des Kindes in die Kita, bei L1 sind es die Kinder, die sich selbst fertig machen und allein zur Schule gehen. Sie ruft von unterwegs nur an, um sicherzustellen, dass die Kinder aufgestanden sind. Sub4 hat die Aufgaben der Kinderbetreuung und der Haushaltsführung an seine Partnerin delegiert, sodass er, wenn auch nicht zufriedenstellend, Familie und Berufstätigkeit unter den Bedingungen des Fernpendels vereinbaren konnte.

- *Arbeitsplatz wechseln*

Den Arbeitsplatz wechseln ist eine Umgangsweise mit verschiedenen der Konfliktfaktoren. Sie wäre für einige die naheliegende Option, steht aber nicht allen bzw. nicht kurzfristig zur Verfügung. L3 hat bereits für familienfreundlichere Arbeitsbedingungen seinen erlernten Beruf gegen die Stelle bei Z. eingetauscht und dadurch auch Einkommenseinbußen in Kauf genommen. Die Arbeitszeiten sind immer noch nicht optimal, zudem kann er die Schicht, in der er arbeitet, nur dann beantragen, wenn auch der Partner oder die Partnerin in Schicht arbeitet und die Kinder nicht älter als 14 Jahre sind. Viele Alternativen sieht er offenbar nicht, denn für die jetzige Stelle bedarf es keiner Berufsqualifikation. Ähnlich ist es bei L7, der es in ihrer Region an beruflichen Perspektiven mangelt. Sowie auch bei Herrn G., dessen Branche einen Strukturwandel durchlebte, sodass sein Stellenprofil seltener gefragt war. Daher hat er ebenso wie L7 überregional bzw. sogar bundesweit nach angemessenen Stellen gesucht und auch gefunden. Er hat es aber geschafft, den Arbeitsort – allerdings erst nach mehreren Stationen – in die Nähe des Wohnorts zu verlegen. Er konnte es sich zudem leisten, in Altersteilzeit und früher in Rente zu gehen, was aufgrund seines relativen hohen Einkommens über viele Jahre und einer Abfindung möglich war.

- *Wohnortwechsel*

Auch der Wohnortwechsel wäre für manche eine naheliegende Option. L6 hat diese in Betracht gezogen, um seine für ihn belastenden Arbeitswege zu verkürzen. Für L7 oder Herrn G. ist der Wohnortwechsel, wie erläutert wurde, keine Option.

### **Fazit**

In der dritten Konstellationsgruppe stellen Vereinbarkeitskonflikte und ein mangelhaftes Verkehrsangebot die zentralen Herausforderungen dar. Alle Fälle weisen einen hohen Mobilitätsaufwand auf, der sich durch erschwerte Bedingungen (z. B. die fehlende geeignete Infrastruktur und dadurch höheren Zeitaufwand oder größere Distanzen), viele Wege, schlecht erreichbare Zielorte und zeitliche Vorgaben ergibt. Belastend wirkt sich die kaum realisierbare Vereinbarkeit verschiedener Prioritäten aus: z. B. Zeit für die Familie und ein ausreichendes finanzielles Auskommen. Hinzu kommt, dass theoretisch mögliche Umgangspraktiken nicht verfügbar sind, z. B. Wechsel des Wohnorts oder des Arbeitsplatzes.

Die konkreten Problemkonstellationen fallen unterschiedlich aus: So gibt es Fälle mit und ohne Betreuungsverantwortung. Bei den einen stellt die Finanzierbarkeit der Mobilitätsmittel ein Problem dar, bei den anderen sind es die Umweltkosten. Die einen leiden unter Infrastrukturmängeln für Mobilitätsmittel jenseits des Privatautos – Elektrorollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad – die anderen werden dadurch belastet, dass sie auf das Autofahren angewiesen sind.

Das Auto weist eine Ambivalenz auf, wie sich in Bezug auf die Finanzierungsproblematik zeigt, aber auch z. B. am Fall von Sub4: Das Auto war das bindende Glied, um eine insgesamt belastende Konstellation aufrechtzuerhalten. Das Auto war für Sub4 die einzige praktikable Option, um auch weite Pendelstrecken zu bewältigen und zu ermöglichen, dass seine Familie trotz seiner Stellenwechsel am gleichen Wohnort bleiben kann. Auch die Resultate der Raum- und Verkehrsplanung sind an der Konstellation beteiligt: Der Wohnort ist schlecht an das öffentliche Nah- und Fernverkehrsnetz angebunden, aber sehr günstig an das Fernstraßennetz. Mit dem Zug zu fahren, ist daher angesichts des peripheren Wohnorts mit der schlechten Anbindung an einen Fernbahnhof wenig attraktiv. Die Verfügbarkeit eines Autos und der Autobahnen lassen das von ihm gebildete Arrangement als naheliegende Option erscheinen.

Die Konfliktfaktoren der Konstellationsgruppe weisen teilweise über einen engeren Mobilitätszusammenhang hinaus: Ein zentrales Problem vieler Fälle sind die Arbeitsbedingungen, vor allem die Arbeitszeiten. Eine wesentliche Rolle spielen zudem die Arbeitsstandorte, die ohne Anschluss an ein öffentliches Hochleistungsverkehrssystem (z. B. an das Zug- oder Straßenbahnnetz) entwickelt wurden, sowie der Mangel an Betreuungseinrichtungen für Kinder in Wohnortnähe. Das Ergebnis ist eine räumliche und zeitliche Überlastung bzw. eine finanzielle Belastung. Zusätzlich entsteht ein Zustand, in dem den verschiedenen Verpflichtungen und verknüpften Prioritäten immer nur unzureichend nachgekommen werden kann.

Insgesamt ist die dritte Konstellationsgruppe hochgradig mobilitätsbenachteiligt. Die Fälle werden durch schwer vereinbare Bedürfnisse angesichts geringer Handlungsspielräume belastet.

### 1.2.3 Kein Umgang: Konstellationsgruppe 4

Die Fallgruppe hat einen Mangel bezüglich ihrer Mobilität: Das Unterwegssein und die gewünschten Aktivitäten werden räumlich eingeschränkt. Prioritäten und Konfliktfaktoren werden zudem nicht in Beziehung zueinander gesehen. Die gemeinsame Eigenschaft ist, dass die Fälle keine Umgangspraktiken anwenden oder überhaupt danach suchen, um ihre Konfliktfaktoren zu adressieren. Diese bleiben in der Folge unbehandelt und wirken sich belastend aus. Es sind nur drei Fälle zugeordnet, Sub6, BQB6 und SSC-SSC-B2-P2 (siehe Tabelle 8).

Konstellationsgruppe 4: Kein Umgang
SSC-B2-P2
BQB6
Sub6

Tabelle 8: Konstellationsgruppe 4

#### **Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand**

Im Unterschied zum KG 3 ist der Mobilitätsaufwand in dieser Gruppe gering. Der Aktionsraum ist teilweise zu klein, um einige der ersehnten Aktivitäten zu erreichen. Die Fälle sind überwiegend in Wohnortnähe unterwegs und finden Versorgungs- und medizinische Einrichtungen oder die Arbeitsstelle, sofern es eine gibt, in relativer Nähe, entweder fußläufig und mit dem ÖPNV oder mit dem Auto erreichbar.

SSC-B2-P2 geht einer regelmäßigen Beschäftigung mit flexibler Zeiteinteilung nach, die beiden anderen sind im Ruhestand bzw. tätig als Hausfrau ohne weitere Verpflichtungen. Theoretisch kann sich Sub6 als Hausfrau ohne zu betreuende Kinder und andere Verpflichtungen relativ frei ihre Zeit einteilen. Seit ihr Partner aber in Rente ist, hat sich die Freiheit ihrer Zeiteinteilung deutlich verringert, da sie alle Aktivitäten außer Haus nun mit dem Partner koordinieren muss. BQB6 ist Rentnerin und hat ebenfalls keine regelmäßigen verbindlichen Wege und muss ihre Zeiteinteilung auch nicht mit anderen koordinieren.

Bei BQB6 und SSC-B2-P2 bestehen körperliche Einschränkungen. Aufgrund körperlicher Beschwerden kann BQB6 nicht mehr allein und wie gewohnt ihre Ziele erreichen. Vorher hat sie sich im Alltag mit dem Bus und zu Fuß bewegt und damit alle regelmäßigen Ziele erreicht.

Bei SSC-B2-P2 schränken körperliche Beschwerden seine Verkehrsmitteloptionen ein: Er kann nicht mehr längere Zeit stehen sowie nicht mehr Motorrad fahren.

Sub6 ist hingegen „sozial“ eingeschränkt, das heißt, ihr Partner gibt meist die Ziele, Termine, Häufigkeit und zu verwendenden Verkehrsmittel vor. Dies steht oft im Widerspruch zu ihren eigenen Neigungen.

Die körperlichen und sozialen Einschränkungen führen zu einem erhöhten Mobilitätsaufwand im Vergleich zu Fällen ohne diese Einschränkungen. Insofern die Fälle der KG 4 aber wenige Verpflichtungen haben und wenige Wege zurücklegen, wirkt sich dies weniger als in der KG 2 oder KG 3 aus.

Sie bringen auch zum Ausdruck, dass sie grundsätzlich gern ihre Freizeit zu Hause und im nahen Umfeld verbringen. Sub6 arbeitet in ihrem Garten, renoviert das Haus oder schneidert und geht mit dem Hund spazieren. SSC-B2-P2 verbringt seine Freizeit am PC und vor dem Fernseher:

*P2: Nee, ich fahr nur zum Shoppen nach Berlin rein. Nach Mitte [I: Mhmh]. Ansonsten, (..) kulturell hab ich zu Hause meinen Fernseher. Und meinen Computer. (bei 00:11:24, SSC)*

Auch BQB6 ist gern zu Hause, sieht sich aber unter Druck gesetzt, manchmal Ausflüge zu unternehmen. Dies offenbart sich durch ein kurzes Gespräch mit ihrem anwesenden Freund (G). Deutlich wird auch, dass dies nichts mit den körperlichen Einschränkungen zu tun hat, die sie erst seit Kurzem hat:

BQB6: (...) Von alleine Ausflüge, halte ich nicht viel. (lacht) Drück ich mich immer. Ich müsste raus, aber (..)

I: Und was hält Sie ab? (..) Also warum –

BQB6: Faulheit. Vielleicht. Ich weiß es nicht.

G: Ich wollt es nicht sagen.

BQB6: Ja, kannst du ruhig sagen.

G: Du bist wirklich zu faul. Du willst ja raus, willst unter Leute, aber bist zu faul zum Rausgehen. Bist lieber in der Wohnung.

BQB6: Ja, ja. (..)

I: Jetzt erst in der letzten Zeit? Wegen der Verletzung oder war das schon vorher so?

G: Das war vorher schon.

BQB6: (lacht) Petze! (bei 00:12:12, BQB)

### **Prioritäten**

Anders als in der KG 3 ist die Vereinbarkeit der Prioritäten in dieser Gruppe weniger das Problem. Vielmehr sind die Prioritäten wenig ausschlaggebend für die Gestaltung der eigenen Mobilität. Im Vordergrund stehen die körperlichen und „sozialen“ Einschränkungen, die die Mobilität mehr als bei den anderen Konstellationsgruppen relativ unabhängig von den Prioritäten beeinflusst.

- *Familie und Orientierung am Wohle anderer*

Aus der Bereitschaft zur „sozialen“ Einschränkung lässt sich bei Sub6 die Priorität der Orientierung am Wohl der Familie ableiten. Die Mobilität von Sub6 wird stark von den Bedürfnissen des Partners geprägt, z. B. die Wahl der Verkehrsmittel, der Ziele sowie das gemeinsame Unterwegssein. Sie betont den Unterschied an mehreren Stellen zwischen einem – wie ich es bezeichnen würde – „Allein-Ich“ und einem „geteilten Ich“. Ohne diesen Einfluss würde sie überwiegend oder gänzlich ohne Auto unterwegs sein und andere Ziele häufiger ansteuern.

Für die beiden anderen Fälle trifft dies nicht zu. Familie wird nicht thematisiert wie im Fall von SSC-SSC-B2-P2, der allein lebt. Bei BQB6 ist es eher die Familie, die sich am Wohl von BQB6 orientiert.

- *Unabhängiges Unterwegssein*

Die Unabhängigkeit, besonders im Hinblick auf die Facette der Selbstbestimmung, spielt für Sub6 eine Rolle, ist aber der Familienorientierung nachgelagert und steht mit dieser Priorität in einem Konfliktverhältnis.

Sub6 würde sich gern selbstbestimmt und mit anderen Mobilitätsformen bewegen. Wie sie sagt, „wenn ich alleine wäre“, würde sie hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein. Sie schätzt es, nicht aktiv Verkehr bewältigen zu müssen, sondern sich z. B. einfach in den Zug oder die U-Bahn setzen zu können. Im Zitat schildert sie ihre zu der Zeit regelmäßigen Wege in die nächste Großstadt, in der sie u. a. einer Teilzeitbeschäftigung nachgegangen ist und sich um eine Verwandte gekümmert hat.

*Sub6: Ja. Das gefällt mir schon. Und ich fand das auch immer angenehm, mich in den Zug zu setzen oder in die U-Bahn zu setzen. [...] So, jetzt hast du nichts mehr mit dem ganzen anderen Verkehr [zu tun]. [...] Was ein Problem war, natürlich, wenn man einen Zug erreichen musste in [Name einer Großstadt] und die U-Bahn fuhr dir gerade vor der Nase weg (lacht), und du hättest es vielleicht gerade so geschafft mit dieser U-Bahn. Na ja, gut, dann musstest du halt eine Stunde warten. Das ist mit auch schon passiert. (bei 00:20:04, Suburbia)*

Auch bei BQB6 kommt dieses Bedürfnis zum Ausdruck. Sie ist mit körperlichen Einschränkungen konfrontiert und bemängelt einerseits, dass ihre Kinder sie „einsperren“, andererseits ist sie dankbar für die Unterstützung. BQB6 war bis zuletzt selbstständig unterwegs und möchte auch mit dem nun nötig gewordenen Rollator und im zunehmenden Alter weiterhin nicht auf andere angewiesen sein. Aktuell ist sie allerdings auf Unterstützung der Familie angewiesen, die ihr im Alltag, beim Einkaufen, Kochen und Tragen des Rollators helfen.

*BQB6: (...) Also, wenn ich meine Kinder nicht hätte, würd ich sagen, ja. (...) Man braucht doch immer jemand. (...) Fängt mit Kleinigkeiten an, Rollator runtertragen, der ist ganz schön schwer, hat meine Enkelin gemacht. Also, man braucht immer jemand. (...) Oder wenn, naja was schwer zu heben ist oder so. Was im Alter dann auch nachlässt. Hat man nicht mehr so die Kraft. (...) Ja, man braucht schon immer jemand. (...) Frage mich, wie die Älteren das machen, die keine Kinder haben. (bei 00:16:44, BQB)*

Sie schätzt die Hilfe, ihr missfällt aber, dass ihr die Dinge aus der Hand genommen werden, sie „eingesperrt“ werde. Im Zitat antwortet sie auf die Frage nach den Wegen, die sie zuletzt zurückgelegt hat.

*BQB6: He he, Wege, die ich gemacht habe. Bin gestern nur einkaufen gewesen mit ´m Rollator, weil meine Töchter lassen mich noch nicht raus. Alleine. [...] Also bin ich, naja, ´n Monat im Krankenhaus gewesen, und danach war immer hier praktisch eingesperrt. [I: Mhmh] Konnt´ immer nur hier (lacht) den Bereich machen. Andere mussten einkaufen gehen für mich. Meine Tochter wohnt nebenan, die hat sich dann um mich gekümmert (...). Also hab ich nicht viel Wege gehabt. (bei 00:01:08, BQB)*

Das Bedürfnis nach Selbstbestimmung wird durch Machtlosigkeit und fehlende Kontrolle herausgefordert. Am Beispiel von SSC-B2-P2 zeigt sich dieser Aspekt. Er stört sich laut seiner Aussage am Fehlverhalten bestimmter Fahrgäste (und zwar von Flüchtlingen) im Bus, weil sie im Weg stehen, weil es zu Verzögerungen kommt, weil sie sich nicht richtig in einem (deutschen) Bus zu benehmen wissen. Nicht die konkreten Missstände wie Überfüllung oder Verspätung werden als Problem gesehen, sondern das Fehlverhalten einer bestimmten Gruppe. Ist es der Wunsch, unabhängig zu sein, die eigene Abfahrt z. B. selbst kontrollieren zu können? Oder stören ihn die Flüchtlinge aus fremdenfeindlichen Motiven? Nicht nur für mich ist seine Aussage bemerkenswert, so rückt eine Teilnehmerin der gleichen Diskussionsrunde, SSC-B2-P3 (aus der KG 2), seine Problemzuordnung durch ihre eigenen Erfahrungen mit der Buslinie zurecht:

*P3: Der Bus ist immer brechend voll. Ob nun die Schulkinder drin sind oder Flüchtlinge, das bleibt sich gleich. (...) Aber ansonsten geht es. (bei 00:04:33, SSC)*

Auch seine gesundheitliche Verfassung schränkt seine Unabhängigkeit ein. So kann er nicht mehr Motorrad fahren und ist daher auf den Bus angewiesen.

- *Sicherheit und Unversehrtheit*

Die Priorität von Sicherheit und Unversehrtheit zeigt sich in der Konstellationsgruppe nur bei SSC-B2-P2 explizit. Es besteht in Bezug darauf, nicht durch z. B. andere Verkehrsteilnehmende eingeschränkt, gefährdet oder belästigt zu werden, weil diese sich rücksichtslos benehmen. Sein eigentliches Thema ist die Rücksichtnahme auf seine Bedürfnisse, die er von den anderen Verkehrsteilnehmenden einfordert.

Er leidet unter einem kranken Rücken, diese Einschränkung sei aber nicht sichtbar. Das für ihn bestehende Problem wird in folgendem Zitat deutlich:

*P2: Ja, muss ich sagen, mir sieht man meine Krankheit nicht an. Ich habe mehrfach Bandscheibenvorfälle und man sieht's einfach nicht. Ich hab also 'n großes Problem, längere Zeit auf einer Stelle zu stehen. Weil, dann krieg ich dermaßen Rückenschmerzen. Ich muss mich entweder bewegen, also laufen, oder sitzen. [...] Und das Problem ist, zum Beispiel im Bus, wenn dann alle Sitzplätze besetzt sind, dann kann ich den Leuten ja nicht einfach sagen, fragen, ob ich mich da hinsetzen kann, weil man sieht's halt bei mir nicht. [...] (bei 00:30:58, SSC)*

Fehlende Rücksichtnahme als Sicherheitsproblem sieht er auch durch Autofahrende wie auch Busfahrer\*innen, wenn er als Zweiradfahrer unterwegs ist.

*P2: Wenn der Zweiradfahrer, der motorisierte Zweiradfahrer sich auf die Fresse packt, dann dann tuts meistens weh. Entweder man muss 'm, muss 'm Fußgänger ausweichen, oder 'n Auto beachtet einen nicht. Als Zweiradfahrer ist man immer der Dumme, immer. [...] (bei 00:37:56, SSC)*

### **Konfliktfaktoren**

In der vierten Gruppe spielen belastende Erfahrungen im Verkehr und die familiär bedingte Abhängigkeit hinsichtlich der Mobilität eine Rolle. Zudem kommt als besondere Ausprägung eines mangelhaften Verkehrsangebots die Abhängigkeit von Mobilitätshilfen zum Ausdruck.

- *Mangelhaftes Verkehrsangebot und belastende Erfahrungen im Verkehr*

Mangelhaftes Verkehrsangebot und belastende Erfahrungen im Verkehr sind hier nicht zu trennen. Die Konfliktfaktoren werden bei BQB6 und SSC-SSC-B2-P2 deutlich. Sub6 nutzt nur das Auto und fährt bei ihrem Partner mit. Belastende Erfahrungen werden nicht thematisiert, auch nicht im Rückblick auf ihre frühere regelmäßige Zugnutzung, eher das Gegenteil ist der Fall: Sie hat das Zufahren genossen.

In beiden Fällen sind diese wesentlich auf ihre Bedürfnisse als körperlich Beeinträchtigte zurückzuführen. Zum einen geht es um die mangelhafte Barrierefreiheit des öffentlichen Raums und die mangelnde Zugänglichkeit der Verkehrsmittel für Mobilitätshilfen, die auch bereits bei BQB2 in KG 3 behandelt wurden. Zum anderen geht es um die Bedingungen im ÖPNV für Personen, die z. B. auf einen

Sitzplatz angewiesen sind. Ein Konflikt wird dabei in Bezug auf die Prioritäten der Unabhängigkeit und der Unversehrtheit erzeugt.

Wie bereits erwähnt wurde, ist BQB6 seit Kurzem schlecht zu Fuß und benötigt einen Rollator. Sie ist konfrontiert mit einer wenig barrierefreien Umgebung: die Treppen zu ihrer Wohnung, kopfsteingepflasterte Hauseinfahrten, U-Bahnstationen ohne Aufzug sowie Busse, in die sie mit ihrem Rollator nicht einsteigen kann. Die Frage, ob sie versucht habe, mit Rollator in den Bus zu steigen, verneint sie und verweist auf die Tatsache, dass sie den Rollator nicht anheben kann. Auf fremde Hilfe möchte sie sich nicht verlassen und sie schämt sich, will nicht als „doof“ erscheinen. Auch der nächstgelegene U-Bahnhof ist nicht barrierefrei, so dass die U-Bahn keine Alternative zum Bus darstellt. Folgendes Zitat gibt diesen Punkt wieder:

*BQB6: Nein. Sag ja, muss ich anheben. (...) Nee, das hab ich mich noch nicht getraut. (...) Gibt zwar immer Leute, die helfen, aber drauf warten? Dann kommt garantiert keiner. [I: Mhmh] Und bei [Name des U-Bahnhofs] ist kein Aufzug für die U-Bahn, da müsste man auch jemand haben. (...) So firm bin ich noch nicht und den Leuten immer erklären, warum nicht, ist 'n bisschen doof (lacht). (bei 00:05:25, BQB)*

Seit BQB6 mit einem Rollator unterwegs ist, fährt sie also nicht mehr Bus und ist seltener unterwegs als vorher.

Auch SSC-B2-P2 macht im Zusammenhang mit seiner körperlichen Einschränkung unterwegs belastende Erfahrungen, die sein Bedürfnis nach Unabhängigkeit und Unversehrtheit herausfordern. Aufgrund eines Rückenleidens kann er nicht mehr wie früher Motorrad fahren, stattdessen nutzt er teilweise und nur im Sommer bei gutem Wetter einen Motorroller. Meistens nutzt er aber den öffentlichen Verkehr, vor allem für die Wege zur Arbeitsstelle. Hier ist er mit fehlender Rücksicht auf seine körperlichen Einschränkungen konfrontiert: Stehen ist für ihn mit Schmerzen verbunden, er bekommt aber meist keinen Sitzplatz. Er sieht sich nicht in seiner Hilfsbedürftigkeit anerkannt – weil man ihm die Einschränkung nicht ansehen würde, werde ihm kein Sitzplatz angeboten. Hinzu kommen weitere Aspekte, die ihn am Busfahren stören: zeitliche Verzögerungen bei der Abfahrt und das Benehmen anderer Menschen. Auslöser ist seine zeitweise überfüllte Buslinie, auf die er angewiesen ist – das heißt es gibt keine alternative Verbindung – und in der er oft stehen muss. In dem Zitat kommt dies zum Ausdruck:

P2: [...] [W]ir haben hier vorne das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge und das ist da jetzt seit einigen Wochen mittlerweile so, dass die ja vermehrt hier auftauchen (..) [...] Und jeden Tag erzählt der Busfahrer mehrmals, dass die Leute bis nach hinten durchgehen können, weil vorne alle einsteigen wollen, aber das interessiert die gar nicht. (bei 00:02:24, SSC)

Auf die Nachfrage, ob ihn die vollen Busse oder die Verzögerungen an den Haltestellen stören, problematisiert er stattdessen das Verhalten der einen Personengruppe.

P2: Nee, weil, das, erstmal, dass sie zu voll sind. Und äh wenn man den Leuten sagt, die sollen nach hinten durchgehen, weil, weil hinten Platz ist, man kann ja auch hinten stehen, muss ja nicht direkt vor der Tür stehen bleiben, ja? Zumal die ja, äh, mehrere Stationen fahren, die müssen ja nicht direkt an der Tür stehen bleiben, sondern die können ja durchgehen [l: Mhmh]. Und das tun sie halt nicht. Das ist halt das, was mich nervt. Sollen sie halt in arabischer Schrift irgendwo irgendwo so ´n paar Flyer verteilen, wie man sich in Bussen zu verhalten hat, dann is ja o. k. (bei 00:03:34, SSC-B2)

- *Auf Mobilitätshilfen angewiesen sein*

Aufmerksamkeit verdienen auch der Rollator selbst und die nicht erfolgreich begleitete Einführung des neuen Hilfsmittels im Leben von BQB6. Diese Aspekte waren nicht explizit Teil des Interviews, jedoch geben ihre Aussagen Hinweise auf mögliche Mängel. So fällt ihr die Handhabung schwer, das heißt, sie hat vermutlich kein Training erhalten, wie es von sozialen Diensten oder den Sanitätshäusern angeboten wird. Darüber hinaus ist das Modell zu schwer. Bei einer Recherche im Internet habe ich herausgefunden, dass es eine große Spannweite in den Preisen für Rollatoren gibt. Leichte, einfach bedienbare und robuste Modelle können 500 EUR und mehr kosten. Die so genannten Kassenmodelle, also von der Krankenkasse beitragslos zur Verfügung gestellte Modelle, sind hingegen schwer, unhandlich und wenig robust (NWZ Online 2019; Stiftung Warentest (test.de) 2019).

- *Mobilität in familiärer Abhängigkeit*

Wie auch bei den anderen Gruppen bezieht sich dieser Faktor auf die von familiären Entscheidungen beeinflusste Gestaltung der eigenen Mobilität. Deutlicher

noch als bei den anderen Fällen bestimmen die Familienmitglieder hier über die Mobilität.

BQB6 ist integriert in familiäre Strukturen: Ihre Tochter und Enkelin wohnen im gleichen Haus – sie und ihre anderen Kinder unterstützen BQB6 bei ihrer Versorgung und Mobilität. Sie nutzen ihren Einfluss aber auch, um BQB6 zu bevormunden und ihr Vorgaben zu machen, wie sie sich angesichts ihrer medizinischen Probleme zu verhalten hat. So lassen ihre Töchter sie nicht alleine aus dem Haus. Konflikte entstehen also zwischen ihrem Bedürfnis, unabhängig und selbstbestimmt unterwegs zu sein. Gleichzeitig helfen die Familienmitglieder auch dabei, die Unabhängigkeit zurückzuerlangen, indem sie ihr beim Verwenden des Rollators behilflich sind. In ähnlicher Weise wie die Familienmitglieder weist auch der Rollator einen ambivalenten Stellenwert für BQB6 auf: Er ermöglicht Mobilität trotz körperlicher Einschränkung, ist aber auch ein Hindernis, weil sie damit nicht in den Bus steigen kann. Eine solche Ambivalenz zeigt sich auch bei anderen Fällen, z. B. bei BQB2 und seinem Elektrorollstuhl oder bei BQB1 und ihrem Fahrradanhänger in der KG 3.

Familiäre Einflussnahme ist auch im Fall von Sub6 ein Konfliktfaktor, hier ist es der Partner. Sie ordnet ihre Bedürfnisse den seinen unter und ist nahezu ausschließlich mit ihm und dadurch nur mit dem Auto unterwegs. An folgender Stelle differenziert Sub6 zwischen ihrem „geteilten Ich“ und dem theoretischen „Alleine-Ich“. Die „Ichs“ unterscheiden sich darin, welche Aktivitäten unternommen und welche Verkehrsmittel genutzt werden.

*Sub6: Also, wenn ich alleine wäre, würde ich eher immer mit dem Zug fahren. Auch weitere, ich würde nach [Name einer Stadt] zu meinem Sohn mit dem Zug fahren, und ich würde zu meiner Tochter nach [Name einer Stadt] fahren, aber das wären alles Sachen, die mein Mann eben nicht macht. Der braucht sein Auto. [...] Und deswegen, ja, und da wir eben jetzt gemeinsam sind und er fährt – Wenn da mal eine andere Situation einkehren sollte, na ja, müsste er sich wahrscheinlich daran gewöhnen, denn ich würde ihn mit Sicherheit nicht überall hinkutschieren. (bei 00:19:21)*

Es entsteht ein Konfliktverhältnis zu ihrem Bedürfnis nach Selbstbestimmung, z. B. in Bezug darauf, ihre Kinder häufiger zu sehen. Sub6 möchte sie häufiger besuchen. Die Häufigkeit wird jedoch, wie alle Unternehmungen, durch den Partner bestimmt. Auf die Frage, ob sie ihre Kinder nicht besucht, antwortet sie: „Wenn,

dann mit dem Auto. Weil mein Mann eben keine öffentlichen Verkehrsmittel mag“. „Wenn“ es mal dazu kommt, dass sie zu den Kindern fahren, dann nur zusammen und nur mit dem Auto. Sie akzeptiert, dass sie „eben jetzt gemeinsam sind“, das heißt ihre Unternehmungen in der Regel zusammen machen, aber nur solange „er fährt“. Denn „überall hinkutschieren“, wenn er einmal nicht mehr Auto fahren kann, kommt für sie aus heutiger Sicht nicht infrage. Der Partner müsste sich dann umgewöhnen, so wie sie sich mit seinem Renteneintritt umgewöhnen musste. Dabei steht weniger ein böser Wille im Vordergrund, sich etwa gegenüber ihrem Partner zu revangieren. Vielmehr kündigt sie an, ihre dann neu gewonnene Macht zu nutzen, um ihre Bedürfnisse durchzusetzen, zu welchen gehört, bestimmte Strecken bzw. in unübersichtlichen oder unbekanntem Verkehrslagen nicht mit dem Auto zu fahren. Dies wird an folgender Stelle deutlich, an der sie auf die Frage antwortet, ob sie gerne Auto fahre:

*Sub6: Also in der Innenstadt nicht. Hier [in der Kleinstadt, Anmerkung KS] bin ich schon gefahren, war anfangs für mich auch sehr schwierig, weil wir haben vorher in [Name einer Großstadt] gewohnt. Da hatten wir die U-Bahn um die Ecke, wir hatten die Innenstadt durch den Stadtpark gut erreichbar und dann war das nicht notwendig, dass ich da auch Auto fuhr. [...] [A]ls wir das zweite Auto hatten, hab ich mich am Anfang fast gar nicht mehr gewagt außerhalb von [Name der Kleinstadt] zu fahren (lacht), später bin ich dann schon auch bis [Name einer Großstadt] gefahren. [...] Aber im Grunde, also ich, in die Innenstadt von Nürnberg, das hab ich nie gemacht. (bei 00:11:52, Suburbia)*

### **Umgangshindernisse und Ergebnis**

Nach der Rekonstruktion des Mangels bezüglich Mobilität geht es nun um die Hindernisse dabei, einen Umgang mit dem Mangel zu finden.

In Bezug auf die Mobilitätsressourcen zeigt sich, dass zwar verschiedene Mobilitätsressourcen zur Verfügung stehen – kurze Wege, eine ÖPNV-Versorgung vor Ort, ein Rollator, familiäre Unterstützung, ein Auto –, sie genügen aber nicht. Es mangelt an Kompetenzen in Bezug auf die Verfolgung eigener Bedürfnisse, z. B. in Bezug auf Verhandlungsgeschick oder Informationsbeschaffung.

Hindernisse bei Sub6 bestehen insofern, dass sie sich den Bedingungen ihres Partners fügt, obwohl sie alleine anders handeln würde. Warum sie sich ihrem Partner

fügt, bleibt ungeklärt. Für sie scheint es jedenfalls keine Alternative zu ihrem jetzigen Umgang damit zu geben. Erst in einer fernerer Zukunft, wenn der Partner nicht mehr in Lage sein sollte, Auto zu fahren, stellt sie in Aussicht, aktiv ihren Bedürfnissen nachzugehen. Die Mobilität wird von ihr als unausweichlich gemeinsame Angelegenheit behandelt, die Gemeinsamkeit wird dabei zur Verpflichtung und gegenseitigen Abhängigkeit: Sie wird heute „herumkutschert“, obwohl sie lieber anders unterwegs wäre – später will sie den Partner zwingen, sich ihrer Mobilitätsvorstellung anzuschließen.

Auch die Hindernisse von BQB6 ließen sich umgehen. Sie leidet unter der Situation, ihre gewohnte Selbstständigkeit unter den Bedingungen abnehmender körperlicher Gesundheit nicht aufrechterhalten zu können. Sie unternimmt aber auch keine Versuche, obwohl es von außen betrachtet nahe liegende Optionen gäbe. BQB6 könnte ihre Situation zum Beispiel mit einem besseren im Rollatormodell oder einem Training verbessern sowie mit dem Aufsuchen von wohnortnahen Freizeiteinrichtungen. Für beide Ansätze müsste sie aktiv werden, Informationen einholen, gegebenenfalls mit der Krankenkasse oder ihren Kindern verhandeln. Darin, dass sie dies weder tut noch überhaupt erwägt, besteht ein wesentlicher Unterschied zu BQB2 aus dem KG 3.

Inwieweit sich Umgangsweisen für die Situation von SSC-B2-P2 finden lassen und ob sein Mangel nicht eher außerhalb der adressierten Konfliktfaktoren liegt oder zum Beispiel in seinem Rückenleiden oder seiner Arbeitslosigkeit begründet ist, lässt sich hier nicht klären. Akzeptable Mobilitätsformen, die ihn ganzjährig und unversehrt angesichts seiner körperlichen Einschränkungen von A nach B bringen, sind nicht leicht verfügbar: Ein Auto kommt nicht infrage, er hat keinen Pkw-Führerschein und vermutlich auch nicht die finanziellen Mittel. Der Roller ist nur bei gutem Wetter geeignet. Zu den überfüllten Bussen bzw. dem fehlenden Sitzplatzangebot gibt es in seinem Wohnbezirk keine Alternative. Er kann, wenn der Bus voll ist, auf den nächsten Bus warten. Zumindest hat er wenig Zeitdruck.

### **Fazit**

Die Fälle in der Konstellationsgruppe 4 adressieren ihre Konfliktfaktoren nicht durch Umgangsweisen und sind eher passiv bei der Gestaltung ihrer Mobilität. Die Passivität könnte auch als Umgangsmethode in Reaktion auf ihre Abhängigkeit von anderen betrachtet werden, im Sinne einer Gleichmütigkeit oder fatalistischen Haltung. Dem widerspricht jedoch, dass sie Unzufriedenheit äußern und Veränderungswünsche formulieren. Sie stellen aber keinen Bezug zur eigenen Handlung

her: Erst wenn sich die äußeren Umstände ändern, sehen sie ein Möglichkeitsfenster für die Realisierung der eigenen Bedürfnisse.

Die konfliktverursachenden Konstellationsbedingungen sind unterschiedlich, im Ergebnis entsteht aber eine Unzufriedenheit, die nicht mit der Mobilität direkt zusammenhängt und nicht im Mobilitätsbereich behoben werden kann.

Der Grad der Mobilitätsbenachteiligung ist nicht leicht zu bestimmen. Die Fälle sind im Hinblick auf die Belastungen nicht unbedingt stärker betroffen als die der KG 3. Eine anders gelagerte Belastung lässt sich aber durch eine geringe Gestaltungsfähigkeit begründen.

#### 1.2.4 Keine Mobilitätsbenachteiligung - Konstellationsgruppe I

Zuletzt soll nun die eigentlich erste Konstellationsgruppe betrachtet werden, in der keine Mobilitätsbenachteiligung vorliegt. Was ist bei den zugeordneten Fällen anders als bei den Fällen der anderen Gruppen? Was haben sie gemeinsam?

Bei den Fällen der KG I besteht kein Mangel bezüglich ihrer Mobilität. Anhand ihres räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwands und ihrer Prioritäten soll dieser Umstand rekonstruiert werden. Insofern kein Mangel besteht, bestehen keine Konfliktfaktoren. Allerdings lassen sich einige Faktoren zur Vermeidung von Konflikten ableiten.

Der KG sind elf Fälle zugeordnet (siehe Tabelle 9).

<b>Konstellationsgruppe I: Keine Mobilitätsbenachteiligung</b>
BQB4
SSC-B1-P1
SSC-B1-P2
SSC-B3
SSC-B2-P5
SSC-B2-P6
SSC-B4
SSC-B1-P3
Sub2
Sub4
Sub5

*Tabelle 9: Konstellationsgruppe I*

### ***Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand***

Den Fällen gemeinsam ist ein geringer Mobilitätsaufwand. Die Fälle der Konstellationsgruppe sind aktiv, ehrenamtlich engagiert und/oder berufstätig. Sie gehen sportlichen Aktivitäten nach und unternehmen Reisen und Ausflüge. Sie können sich ihre Zeit aber relativ frei und nach Bedarf einteilen und haben nur wenige Fixpunkte. Ein Teil ist berufstätig, ein Teil ist in einer Maßnahme der Arbeitsagentur temporär beschäftigt, ein Teil ist im Ruhestand. Die Berufstätigen in der Gruppe arbeiten beide in Teilzeit und selbstständig, können zum Teil von zu Hause aus arbeiten und haben keine oder keine weiten regelmäßigen Arbeitswege. Im Folgenden werden diese Aspekte ausgeführt.

Die beiden Fälle im Ruhestand sind die einzigen ohne tägliche verbindliche Wege. Sub4 hat aber durchaus verbindliche Verpflichtungen: Er ist ehrenamtlich aktiv und unterstützt die Schwiegermutter regelmäßig bei handwerklichen Aufgaben. Aber der Aufwand und Zeitanspruch ist für ihn relativ frei gestaltbar. Bei Sub5 ergeben sich Wege zur Versorgung und zur Freizeit, die sie häufig mit ihrem Partner koordiniert, der aber ebenso im Ruhestand ist und viele ihrer Aktivitäten mit ihr teilt.

Bei den SSC-Fällen gibt es wenige feste Termine in der Woche, an denen sie sich zu einer bestimmten Zeit im Büro treffen. Die Arbeit ist vom Arbeitspensum her so angelegt, dass die Arbeitszeiten relativ flexibel und die Termine großzügig geplant werden können. BQB4 arbeitet überwiegend zu Hause, regelmäßig und verbindlich sind allerdings die Begleitwege der Kinder in die Betreuungs- und Bildungseinrichtung. Ihre Wege sind aber sehr kurz, auch diese Einrichtungen befinden sich im Wohnumfeld. Zudem entfällt bei ihr durch ihre Teilzeit-Telearbeit ein weiterer, sonst zu koordinierender Zielort. Sub2 ist freiberuflich tätig und kann ihre Termine relativ frei koordinieren. Bei ihr kommen die größten Entfernungen zusammen, sie ist mit dem eigenen Auto in der ganzen Metropolregion unterwegs.

Die Fälle in KG I haben keinen wesentlichen Koordinierungsaufwand und bis auf BQB4 übernimmt niemandem aktive Betreuungsverantwortung. BQB4 übernimmt dabei die Hauptbetreuungsverantwortung, sodass kein zeitlich herausfordernder Koordinierungsaufwand mit dem Partner oder mit einer Vollzeitstelle entsteht.

## **Prioritäten**

In der Gruppe zeigen sich verschiedene Prioritäten. Zeitersparnis gehört nicht dazu, teilweise aber Kostenersparnis. Dabei steht der Aspekt der Wirtschaftlichkeit im Vordergrund, nicht die grundsätzliche Finanzierbarkeit. Auch Bequemlichkeit und Unabhängigkeit beim Unterwegssein werden prioritär gesehen, ebenso das Wohnen.

- *Kosten: Wirtschaftlichkeit*

Bei einem Teil der Fälle spielt Kostenersparnis eine prioritäre Rolle. Dabei steht weniger die absolute Ausgabenreduzierung im Mittelpunkt als das Freiwerden von Mitteln für einen höheren Lebensstandard. SSC-T-S-PI führt aus, dass die bei der Mobilität eingesparten Kosten in Annehmlichkeiten wie einen Kaffee unterwegs oder ein Essen auswärts investiert werden können. In folgendem Zitat aus der Gruppendiskussion SSC-BI zeigt sich am Beispiel der Entscheidung „ICE-Ticket versus Regionalzugticket“, wie die Kosten über die Zeit gestellt werden, dabei aber keine Not zum Ausdruck kommt. Vielmehr wird deutlich, dass kein Anlass zur zeitlichen Optimierung gesehen wird, wenn man aus Freizeitgründen verreist. Statt einen viel höheren Ticketpreis zu bezahlen, würde das Geld eher in einen anderen Mehrwert investiert:

*PI: [...] also ich bin halt auch so 'n Mensch, dass ich halt mir das nicht antue, für so 'n Ticket da 150 Euro zu bezahlen [Runde: Genau], wenn ich das für weiß ich nicht, 29 Euro, kriege, hier dieses, äh, [P6: Wochenendticket] Wochenend- oder Deutschlandticket oder wie das hier heißt. Äh, dann bin ich eben auch mal vier, fünf Stunden unterwegs, ist mir dann auch egal [I: Mhmh]. Wenn ich irgendwo hinfahre, dann hab ich die Zeit [P6: Genau], sonst könnt ich gar nicht wegfahren, dann nehm ich mir halt 'n bisschen mehr Zeit. Aber das spar ich mir und nehms dann für andere Sachen. (bei 00:21:03, SSC)*

Auch bei BQB4 steht die Zeit im Alltag nicht im Vordergrund, sondern auch oft die Kostenersparnis, die in ähnlicher Weise mehr aus Gründen der Sparsamkeit angestrebt wird, als aus der Not heraus. Wenn sie doch einmal den ÖPNV nutzt, fährt sie auch schon mal extra mit dem Rad zu einer Haltestelle, ab der sie dann ein günstigeres Kurzstreckenticket kaufen kann. Sie hat auch mehr Zeit, da sie sich die täglichen Wege zur Arbeit sparen kann und alles im Umfeld findet.

*BQB4: Bis zur Schönhauser Allee, nee, das sind zwei Stationen. Zwei Stationen, aber weißte, und von da aus bis zur Landsberger Allee sind's nur drei Stationen und das ist dann Kurzstrecke [! Mhnh]. Und das ist ja, so 'ne Kurzstreckenfahrt ist ja ziemlich viel günstiger als 'ne normale Fahrt. (bei 00:13:46, BBQ)*

- *Unabhängigkeit und Bequemlichkeit*

Unabhängigkeit und Bequemlichkeit sind in der Fallgruppe eng verwoben. Einerseits geht es um Flexibilität, andererseits um die Einfachheit bei der Erreichung von Zielen, ohne sich um Fahrkartentarife oder geeignete Verbindungen mit dem ÖPNV, das heißt einer Vorplanung, zu befassen.

Wie bei den anderen Fällen spielt für Sub4 als Rentner Zeit keine prioritäre Rolle mehr, dafür aber das bequeme Reisen. Die Abhängigkeit von einem nur stündlich fahrenden Vorstadtzug will er zwar auch als Rentner nicht in Kauf nehmen, aber er leistet sich im Gegensatz zu seiner Berufszeit ein entspanntes Tempo von nur noch 120 km/h (auf der Schnellstraße) im Vergleich zu früher, als er nach eigener Aussage aggressiv auf der linken Spur mit Höchstgeschwindigkeit fuhr.

Bequemlichkeit steht auch bei Sub5, SSC-B4 und SSC-B1-P2 im Vordergrund und wie Sub4 verfolgen sie die Priorität durch die Nutzung eines Autos. Sub5 ist meistens mit ihrem Mann unterwegs, seit sie beide im Ruhestand sind. Ähnlich wie bei Sub6 im KG 4 setzt sich der Mann mit seiner Präferenz durch, mit dem Auto zu fahren, da er ungern mit dem Zug unterwegs ist. Sie fährt allerdings auch selbst mit dem Auto und ist auch ohne den Partner unterwegs und sie schätzt die Bequemlichkeit des Autos gerade mit dem Älterwerden. SSC-B4 bemüht sich, mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, aber ist dabei von seiner „gewachsenen Bequemlichkeit“ herausgefordert, die ihn gewohnheitsgemäß meistens das Auto wählen lässt.

Für Sub2 als Selbstständige ist die flexible Erreichbarkeit verschiedener Orte in einem größeren Umkreis wichtig. Mit dem stündlichen Zugangebot und der schlechten Verbindungsqualität im Regionalverkehr, die auch z. B. Sub3 in KG 2 an der ÖV-Nutzung hindert, würde sie den Anforderungen kaum gerecht werden können.

*Sub2: [...] Und jetzt die Woche hab ich Gerichtsverhandlung, [...] vom Amtsgericht, jetzt fahr ich da natürlich da hin. Ja. Also, ich muss überall hinfahren, wo meine Jungs und Mädels grade wohnen. [...] (bei 00:01:39, Suburbia)*

- **Wohnen**

Die mit dem Wohnen verbundenen Bedürfnisse sind in dieser Gruppe im Unterschied zu den anderen weniger mit einer Steigerung des Mobilitätsaufwands verbunden als mit einer Minderung. Bis auf die Suburbia-Fälle wohnen die Fälle zentral und gut an den ÖPNV angebunden bzw. in der Nähe der täglichen Zielorte.

BQB4 macht deutlich, dass sie und ihre Familie den Wohnort bewusst so gewählt haben. Auf die Nachfrage, ob sie sich ein Auto anschaffen würden, wenn sie am Stadtrand oder auf dem Dorf wohnen würden, entgegnet sie, dass sie da aus diesem Grund eher nicht hinziehen würde.

*BQB4: (...) Ich würd' ja nicht auf's Dorf ziehen (lacht). Also beziehungsweise, wenn, wenn ich auf dem Dorf wohnen würde, ja dann, (schnaubt), weiß ich nicht, keine Ahnung. Glaub, da hätt ich nicht so Lust zu (lacht). Würde ich auch mit dem Fahrrad machen. Ich brauch's nicht. (bei 00:19:59, BQB)*

### **Faktoren zur Vermeidung von Konflikten**

Anstelle der Konfliktfaktoren werden im Folgenden die Faktoren aufgeführt, die sich als positive Einflussfaktoren für die Vermeidung von Konflikten erkennen lassen.

- **Kurze Wege und breites Verkehrsangebot**

Die Mehrheit der Fälle in KG I lebt in der Großstadt. Sie halten den Besitz eines Autos in Städten mit breitem ÖPNV- und Mobilitätsangebot für überflüssig oder aus ökologischen und ökonomischen Gründen für „Quatsch“ (BQB4). Selbst Sub4, seiner Aussage nach ein überzeugter Autofahrer, führt ein Beispiel von Ver-

wandten in Berlin an, die ohne eigenes Auto leben und „auch kein Auto brauchen“. Auch Sub2 überlegt, im Alter lieber in die Stadt zu ziehen, um nicht auf ein Auto angewiesen zu sein, und macht bei Dienst- und Urlaubsreisen die Wahl des eigenen Autos davon abhängig, ob es am Zielort eine gute öffentliche Verkehrsanbindung gibt. SSC-BI-P3 und Cha-Wi haben zwar ein Auto, räumen jedoch ein, dass es keine rationale Entscheidung ist. Z. B. wird es im Zitat von SSC-BI-P3 deutlich:

*P3: Das ist ja auch keine rationale Entscheidung, sondern weil wenn man ökonomisch das rechnen würde, dann gäb das gar keinen Sinn in der Stadt. Wie gesagt, ich hab ´ne Monatskarte, da zahl ich netto 13 Euro für. Ne Monatskarte, für die komplette Mobilität. Nja, und ähm wenn ich dir jetzt erzählen würde, was ´n Auto kostet – (bei 01:04:00, SSC)*

Die SSC-Befragten haben alle eine rabattierte Monatskarte und nutzen überwiegend den ÖPNV. Es herrscht Einigkeit, dass man in Städten wie Berlin keinen Führerschein und erst recht kein Auto benötigt, da die öffentlichen Verkehrsmittel alle Orte vernünftig erreichbar machen würden. Für sie ist jede Person in Berlin mobil, sofern sie nicht unter „extremen“ Einschränkungen leidet. Viele von ihnen haben auch keinen Führerschein und vermuten bei der Zahl der vielen Autos in Berlin, dass diese nicht zuletzt auf Zugezogene aus „westdeutschen“ Städten mit anderen Mobilitätsgewohnheiten zurückzuführen sind.

*P1: Ja, die haben den Führerschein, wo auch immer sie herkommen. Wie du sagst, manche kommen vom Dorf, Westdeutschland, die sind dann hier hergezogen, haben den Führerschein, o. k., dann möchte ich auch mein Auto behalten [I: Mhmmh]. Kann sein. Aber ich denke halt, bei vielen ist auch Bequemlichkeit. Und wenn du dann so hörst, manchmal, wie die Leute reden (verstellte Stimme): „Oh, ich musste doch heute wieder und, oh, furchtbar, Viertelstunde im Stau gestanden und das nervt mich und öh!“ Da fahr ich 20 Minuten mit der BVG, da brauch ich kein Auto [I: Mhmmh], ja? (bei 00:28:02, SSC)*

- *Kein Anpassungsdruck*

Die Fälle der Gruppe sehen keinen Bedarf, ihre Mobilität anzupassen, sie sind zufrieden mit ihrer jetzigen Mobilitätsform. Insbesondere spielen Wirtschaftlich-

keits- oder Umwelterwägungen keine Rolle, die z. B. in KG 2 und 3 relevant waren. Entweder, weil sie kein Problem sehen, oder weil ihre Mobilität keine oder geringe Kosten verursacht. Illustriert werden soll dies jeweils an einem Beispiel.

Sub2 steht für die erste Richtung, sie sieht ihre Autonutzung nicht als Problem für die Umwelt. Weil sie einen alten Diesel fahren würde, gäbe es auch kein Problem mit Feinstaub, wie sie im Zitat erläutert:

*Sub2: [...] [D]as [ihre beiden Autos, Anm. KS] sind Diesel, die haben zwar beide an Dieselkatt, mhmh, aber die Volksmeinung ist ja, dass die alten Diesel Dreckschleudern sind? Und so viel, so viel, ja, so richtig gesundheitsschädlich sind, sind se aber net, weil die neuen Autos, die neuen Diesel, die machen den Feinstaub und der Feinstaub ist lungengängig. Alte Diesel machen Brocken. Und die Brocken, die sind nicht lungengängig. Also, von daher. (...) Außerdem darf ich mit meinem H-Kennzeichen in jede Umweltzone, also von daher isses mir egal. [...] (bei 00:27:51, Suburbia)*

BQB4 steht für die zweite Richtung, sie fährt hauptsächlich mit dem Fahrrad und steht dem Auto kritisch gegenüber.

*BQB4: Und das wundert mich [dass so viele Leute in Berlin ein Auto haben, Anm. KS]. Ich versteh's nicht. Also, weil, wenn du mal reinguckst, sind die Autos, die meisten Autos, da sitzt einer drin und dann war's das. Und das ist dann nicht wirtschaftlich. Und das ist auch nicht, äh, umwelt-, äh, (...) also, es ist nicht gut, das ist einfach Quatsch! [...] (bei 00:07:00, BQB)*

- *Kein Zeitdruck und Gelassenheit*

Eine wesentliche Gemeinsamkeit in der Gruppe ist, wie auch im Rahmen der Prioritäten schon ausgeführt wurde, dass die Mobilitätsform nicht auf Zeitersparnis hin optimiert wird.

Als Beispiel dient ein Zitat von SSC-B2-P5, der bisher noch nicht angeführt wurde. Die durch ein Auto ermöglichte Unabhängigkeit bewertet er zwar als angenehm, aber für ihn „als Normalsterblicher“ sei das nicht relevant. Mit dem ÖPNV kommt er überall hin, daher hat den Bedarf für einen Führerschein nicht gesehen.

*P5: Genau. Ja. Also, ich muss ehrlich sagen, in Berlin, also, meiner Meinung nach ist es als Normalsterblicher nicht zwingend nötig, einen Führerschein zu haben [I: Mhmh]. Also, wenn man wirklich von A nach B nur möchte. Klar, zeitliche Ersparnis oder Unabhängigkeit ist mit Auto oder mit Motorrad oder auch Roller schöner, weil man da halt einfach unabhängig ist, aber generell, mit der BVG kommt man super durch Berlin [I: Mhmh]. Da braucht man kein Auto. Also, deswegen war für mich der Reiz nie da [I: Mhmh]. Klar, hab ich´s mal in Erwägung gezogen, aber ph (atmet hörbar aus) – komme überall hin, stressfrei, muss mich über niemanden ärgern, der vielleicht mal komisch fährt, draußen. Ich setz mich rein und lass mich fahren. (bei 00:35:41, SSC)*

Der mangelnde Effizienzdruck drückt sich auch in einer Gelassenheit bezüglich der in den anderen Gruppen gefürchteten Verspätungen im ÖPNV aus. Die einen sind entweder nicht auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, weil sie ein eigenes Auto nutzen, oder sie sehen sich selbst in der Verantwortung, dass grundsätzliche ausreichende ÖPNV-Angebot so zu nutzen, dass sie pünktlich sind.

Die letztere Haltung zeigt sich bei verschiedenen der SSC-Fälle. Wer nicht mobil sei, zumindest in einer Stadt wie Berlin, bemüht sich entweder nicht ausreichend und hat zu hohe Ansprüche. Daneben gibt es noch die „Extremfälle“, wie sehr Kranke und stark Gehbehinderte oder Alleinerziehende mit vielen Kindern. Auch eine „extreme Armut“ wird erwähnt, die aber so in Deutschland nicht vorkommen würde, denn es gibt Anspruch auf Sozialleistungen sowie das rabattierte ÖPNV-Ticket. Es wird auch Kritik am Jammern oder Beschwerden über Verspätungen oder Ausfälle im ÖV geübt. Es wird kritisiert, dass man in Berlin verwöhnt sei und sich schon bei fünf Minuten Wartezeit beschweren würde.

SSC-BI-PI zum Beispiel bringt diesen Aspekt im folgenden Zitat zum Ausdruck, in dem er sich auf die mangelnde Arbeitsmoral vieler Personen bezieht:

*PI: Ja, aber ist ja 'n Zeitfaktor, ist ja 'n Zeitfaktor. Das geht ja bei denen schon los, morgens aufstehen. „Öh, um fünfe uffstehen, na ick dreh mich da nochmal um.“ Und dann geht es los: „Täteräterä, ja, zu spät und mein' Kaffee hab ich nicht getrunken und gedrängelt, mein Zug ist weg“, und, äh, ja, nach 'nem halben Jahr dann das, das ist ein Drama: „Ick hab keene Lust mehr und jeden Morgen zwee Stunden“, und, ja, weiß ich nicht, dann biste nicht organisiert. (bei 00:28:26, SSC)*

Eine ähnliche Rationalität kommt auch bei SSC-B2-P5 zum Ausdruck. Es liegt in der Verantwortung jeder Person, dass sie rechtzeitig losgeht und genügend Puffer einplant, dann kann auch eine Bahn verspätet sein oder ausfallen. Weite Anfahrtswege sieht er auch nicht als Hindernis für eine neue Beschäftigung. Auf die Frage nach akzeptablen Arbeitsstellen außerhalb seines Bezirks sagt er, dass der Ort für ihn keine Rolle spielen würde, solange die Stelle mit dem ÖV erreichbar wäre:

*P5: Solang ich mit der Bahn hinkomme. Ich hab bei meinem letzten Arbeitgeber in Alt-Mariendorf gearbeitet. Da war ich locker 'ne Stunde mit der mit den Öffentlichen unterwegs, hin [I: Mhmh]. War für mich auch kein Problem. Also, wie gesagt, solang ich das mit der Bahn oder Bus oder mit den Öffentlichen erreichen kann, ist das o. k. für mich [I: Mhmh], hab ich kein Problem mit. (bei 00:26:14, SSC)*

Und auch SSC-B3 zeigt eine ähnliche Haltung und betont die Eigenverantwortung, das Beste aus den verfügbaren Mitteln zu machen und sich anzupassen – jede Person nach ihren verfügbaren Mitteln. Zwar würden sich die Mittel von Mensch zu Mensch unterscheiden, aber es liege in der Verantwortung der Einzelnen, das Beste daraus zu machen und im Rahmen der Möglichkeiten mobil zu sein.

- *Keine Koordinierungsherausforderungen und Familienabhängigkeiten*

Familiäre Abhängigkeit hat in dieser Gruppe keinen nachteiligen Einfluss auf die bedürfnisgemäße Mobilität der Fälle. Bei denen, die in familiären Zusammenhängen leben, ist die Mobilitätsgestaltung entweder einvernehmlich oder wird zugunsten der hier befragten Familienmitglieder gestaltet.

Das ist z. B. bei BQB4 der Fall. BQB4 hat einen Partner, der ihre Prioritäten teilt im Hinblick auf die Wahl des Wohnortes, die Autolosigkeit und die Sparsamkeit. Und er ist es auch, der die Auswirkungen der Familienentscheidungen wesentlich zu tragen hat. Hinzu kommt, dass er für das gewählte Familienmodell das nötige Einkommen erwirtschaftet und BQB4 damit die relative freie Zeiteinteilung und die kurzen Wege ermöglicht.

Die SSC-Fälle stehen hingegen in einem Abhängigkeitsverhältnis, nicht gegenüber der Familie, sondern gegenüber staatlichen Institutionen. Es wurde nicht thematisiert, inwieweit die Teilnahme an der Maßnahme der Arbeitsagentur freiwillig oder gern erfolgt. Und welche Perspektiven für die Zeit nach der Maßnahme gesehen werden. Die aktiv an der Diskussion Teilnehmenden gaben jedoch ungefragt Einblicke in ihre Arbeit und die Fachkenntnisse, die zur Energieberatung nötig sind, sodass der Eindruck entstand, dass sie der Tätigkeit Sinn beimessen und sie mit Überzeugung und Einsatz ausüben. An die Maßnahme sind bestimmte Vorgaben geknüpft, z. B. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für die Dienstfahrten und der Erwerb des zusätzlich rabattierten Sozialtickets der örtlichen Verkehrsbetriebe. Bei SSC-Ch führte das zu einer ersten Annäherung an das System des ÖPNV, die er positiv bewertet und durch die er auch im Privatleben neue Wege geht.

*SSC-Ch: [...] [D]as find ich also ganz praktisch, da ich durch den Job viele Straßen kennenlerne, die ich mir vorher mit 'm Auto – Wenn man mit dem Auto dran vorbeifährt, ist es was ganz anderes, als wenn man dann zu Fuß da durchlaufen muss und mit den Öffentlichen fahren muss, das war schon (..), äh, neu für mich. [...]*  
(bei 00:09:11, SSC)

### **Fazit**

Die nicht vorhandene Mobilitätsbenachteiligung zeigt sich in sehr unterschiedlichen Konstellationen. Es lassen sich jedoch verschiedene Gemeinsamkeiten als günstige Faktoren bezüglich der Vermeidung von Mobilitätsbenachteiligung erkennen. Insbesondere die relativ bis völlig freie Zeiteinteilung und der fehlende Koordinierungsbedarf mit verschiedenen Orten und Zeiten sowie Personen gehören dazu. Auch fehlende Betreuungsverantwortung ist ein Faktor. Die Einzige der Gruppe mit aktiver Betreuungsverantwortung ist BQB4. Ihre Konstellation ist

aber besonders günstig: Sie arbeitet nur in Teilzeit und vor allem im nahen Umkreis bzw. von zu Hause aus, ihre Wege sind kurz und sie muss sich als Hauptverantwortliche für die Betreuung nicht koordinieren.

Alle verfügen zudem über ein den Prioritäten angemessenes Mobilitätsangebot. Dies ist dabei nicht unbedingt verbunden mit Autoverfügbarkeit, denn etwa die Hälfte der Fälle hat kein Auto und teilweise nicht einmal einen Führerschein.

Es zeigt sich auch, dass die Verteilung der Autoverfügbarkeit nicht unbedingt von den Einkommensverhältnissen abhängig ist, und auch nicht von der räumlichen Lage: Zwar haben alle Fälle in der KG I aus Suburbia ein Auto, aber drei der sieben SSC-Fälle nutzen auch zusätzlich die ihnen zur Verfügung stehenden attraktiven Alternativangebote.

Insgesamt ist auffällig, dass viele der Fälle in der KG I SSC-Fälle sind, das heißt, Angehörige einer Gruppe, die in der Literatur häufig als besonders vulnerabel für mobilitätsbezogene soziale Exklusion bzw. Mobilitätsarmut angesehen wird. Einen wesentlichen Einfluss hat die relativ großzügige Zeiteinteilung. Aber ebenso wichtig sind die vorhandenen und nutzbaren Mobilitätsressourcen, entweder in Form eines verfügbaren gut ausgebauten ÖPNVs oder eines Autos und die für sozioökonomisch Bedürftige rabattierte Zeitkarte.

Angesichts der relativ freien Zeiteinteilung ist auch die Prioritätensetzung bei Mobilitätsangeboten nicht auf eine möglichst hohe Zeiteffizienz ausgerichtet. Zeit ist genug vorhanden. Im Fall von BQB4 sind die Wege in der Regel kurz, sie werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Kosten spielen für einen Teil der Fälle die größere Rolle.

Wenn Zeit nicht das entscheidende Kriterium ist, warum sollte man dann einen ICE nehmen, wenn es auch ein günstiges Angebot für den Regionalverkehr gibt? Es geht dabei nicht um eine existenzielle Abwägung, ob das Geld für Mobilität oder für Nahrungsmittel ausgegeben wird, sondern darum, ob man sich von dem so eingesparten Geld lieber etwas gönnt, z. B. einen Kaffee unterwegs.

Bei den Rentner\*innen ist sowohl Geld als auch Zeit vorhanden. Hier geht es mehr um Komfort und die Kompensation der im Alter abnehmenden körperlichen Fitness in einer Umgebung der weiten Wege zu Versorgung und Freizeit.

Zusammengenommen besteht in der KG I zum Zeitpunkt der Befragung kein Bedarf an einer Veränderung der Mobilität.

Abschließend werden im Folgenden die vier identifizierten Konstellationsgruppen (KG) aufgeführt und steckbriefartig beschrieben:

<b>Konstellationsgruppe 1: Nicht-Mobilitätsbenachteiligte</b>	
<b>räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand</b>	Gering
<b>Prioritäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wirtschaftlichkeit</li> <li>▪ Unabhängigkeit und Bequemlichkeit</li> <li>▪ Wohnen: verkehrsgünstige Lage</li> </ul>
<b>Faktoren zur Vermeidung von Konflikten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitliche Effizienz keine Priorität</li> <li>▪ Familienvereinbarkeit kein Problem</li> <li>▪ Vereinbarkeit von Prioritäten kein Problem</li> </ul>
<b>Mobilitätsressourcen</b>	Ausreichend

<b>Konstellationsgruppe 2: Kompensierende Mobilitätsbenachteiligte</b>	
<b>Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand</b>	Eher hoch
<b>Prioritäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unabhängig unterwegs sein</li> <li>▪ Familie, Orientierung am Wohl anderer</li> <li>▪ Kostensparen: Wirtschaftlichkeit und Vermeidung von Umweltkosten</li> <li>▪ Einfachheit und Bequemlichkeit</li> <li>▪ Zeitersparnis</li> <li>▪ Wohnen: Ruhig, familiengerecht und bezahlbar</li> </ul>
<b>Mobilitätsressourcen</b>	Ausreichend
<b>Konfliktfaktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastendes Pendeln</li> <li>▪ Mangelhafte öffentliche Verkehrsanbindung und autozentrierte Raumplanung</li> <li>▪ Familiäre Abhängigkeit bei Mobilitätsentscheidungen</li> <li>▪ Doppelte Berufstätigkeit und wenig verlässliche Arbeitsverhältnisse</li> </ul>
<b>Umgang mit Konflikten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfahrungen unterwegs anpassen</li> <li>▪ Abwägung der Vor- und Nachteile und Anpassung der Mobilitätsform</li> <li>▪ Sich arrangieren, Aktivitäten anpassen und vermeiden</li> </ul>

<b>Konstellationsgruppe 3: Überbeanspruchte Mobilitätsbenachteiligte</b>	
<b>Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand</b>	Hoch
<b>Prioritäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unabhängig unterwegs sein</li> <li>▪ Sicherheit und Unversehrtheit</li> <li>▪ Familie, Orientierung am Wohl anderer</li> <li>▪ Kosten sparen: Finanzierbarkeit und Vermeidung von Umweltkosten</li> <li>▪ Einfachheit und Bequemlichkeit</li> <li>▪ Zeitersparnis</li> <li>▪ Wohnen: familiengerecht und bezahlbar</li> <li>▪ Arbeit haben</li> </ul>
<b>Mobilitätsressourcen</b>	Nicht ausreichend
<b>Konfliktfaktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinbarkeitskonflikte zwischen Arbeit, Familie, Kosteneinsparung</li> <li>▪ Belastende Erfahrungen im Verkehr</li> <li>▪ Mangelhaftes Verkehrsangebot</li> <li>▪ Finanzierbarkeit eines Autos</li> <li>▪ Arbeitsplatzmangel und soziale Verwurzelung</li> <li>▪ Auf Mobilitätshilfen angewiesen sein</li> </ul>
<b>Umgang mit Konflikten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumlich-zeitliche Optimierung</li> <li>▪ Wege finden zu Finanzierung und Unterhalt eines Autos</li> <li>▪ Arrangieren mit nachteiligen Bedingungen Aufgaben delegieren</li> </ul>

<b>Konstellationsgruppe 4: Passive Mobilitätsbenachteiligte</b>	
<b>Räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand</b>	Gering
<b>Prioritäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherheit und Unversehrtheit</li> <li>▪ Familie, Orientierung am Wohl anderer</li> <li>▪ Unabhängig unterwegs sein</li> </ul>
<b>Mobilitätsressourcen</b>	Nicht ausreichend
<b>Konfliktfaktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ÖPNV nicht für körperlich Eingeschränkte ausgelegt</li> <li>▪ Familiäre Abhängigkeit bei Mobilitätsentscheidungen</li> <li>▪ Auf Mobilitätshilfen angewiesen sein</li> </ul>
<b>Umgang mit Konflikten</b>	Kein Umgang

Tabelle 10: Konstellationsgruppen, Steckbrief

### 1.3. Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung: der Konstellationsansatz

In diesem Kapitel wurden die Konstellationsgruppen dargestellt und analysiert. Diesen Schritt abschließend werden die Erkenntnisse kurz resümiert und dann abstrahiert und zu einer Theorie zusammengeführt.

Die Unterscheidung der Fallkonstellationen in Konstellationsgruppen erfolgte anhand von *Schlüsselkategorien* (siehe Abbildung 12). Zu diesen zählt erstens der „Basisbegriff“ der Mobilitätsbenachteiligung, das heißt ein *Mangel bezüglich Mobilität und der resultierende Bedarf an einer anderen Mobilität*. Zweitens der *Umgang* mit diesem Mangel und drittens die *Qualität des Umgangsergebnisses*. Damit lässt sich als Kernaussage der Theorie bzw. des Konstellationsansatzes festhalten, dass die verschiedenen Grade von Mobilitätsbenachteiligung in Abhängigkeit eines *Mangels bezüglich Mobilität, des Umgangs* und der *Qualität des Umgangsergebnisses* entstehen.

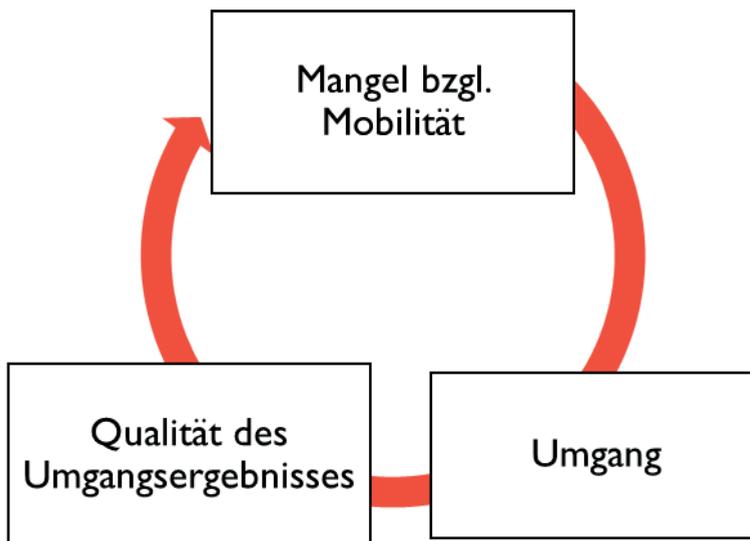


Abbildung 12: Schlüsselkategorien des Konstellationsansatzes

Die Schlüsselkategorien stehen dabei in Beziehung zu den Konstellationselementen: Ein *Mangel bezüglich Mobilität* ergibt sich in Abhängigkeit von den *Konfliktfaktoren*. Die *Konfliktfaktoren* und die *Prioritäten* stehen in einem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis: Konflikte treten da auf, wo Prioritäten unbefriedigend realisiert und vereinbart werden können. Beide stehen wiederum in besonderem Abhän-

gigkeitsverhältnis zum *Mobilitätsaufwand* und dienen als Treiber für die Entwicklung von *Umgangspraktiken*, welche wiederum von den *Mobilitätsressourcen* abhängig sind. Auch die Mobilitätsressourcen stehen im Wechselspiel mit dem Paar aus Prioritäten und Konfliktfaktoren ab, insofern ihre Angemessenheit oder Passfähigkeit für den erfolgreichen Umgang von diesem abhängig ist. Je nachdem, wie passfähig Konfliktfaktoren und Umgangspraktiken sind, bestimmt sich das *Ergebnis des Umgangs*, in dem mehr oder weniger bzw. gar nicht erfolgreich die Prioritäten vereinbart werden (siehe Abbildung 13).

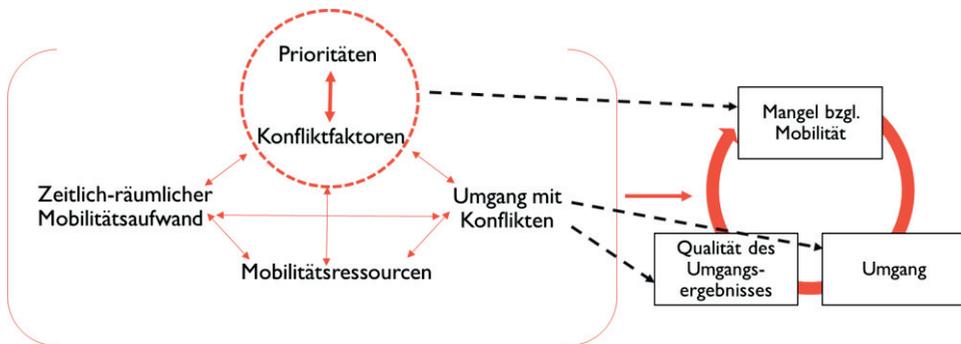


Abbildung 13: Zusammenhang Konstellationselemente und Mobilitätsbenachteiligungsmodell

Die vier *Konstellationsgruppen* (KG) der Mobilitätsbenachteiligung spiegeln jeweils einen bestimmten Prozessablauf wider, in dem die Konstellationselemente auf bestimmte Art und Weise zusammenwirken. Insofern beschreiben die *Konstellationsgruppen* verschiedene Ergebnistypen eines Prozesses, bei dem verschiedene Grade von Mobilitätsbenachteiligung entstehen – einschließlich einer nicht bestehenden Mobilitätsbenachteiligung. Abbildung 14 illustriert dies anhand eines Entscheidungsbaums. Die Fallkonstellationen müssen „geprüft“ und dann den KG zugeordnet werden. Die Konstellationen weisen eine gewisse Stabilität auf, dennoch repräsentieren die KG eine temporäre Situation, die mehr oder weniger stabil ist und weiter destabilisiert werden kann. Inwieweit veränderte Bedingungen ein Destabilisierungspotenzial haben, wird am Beispiel ökologischer Anforderungen im nachfolgenden Kapitel untersucht (siehe D2).

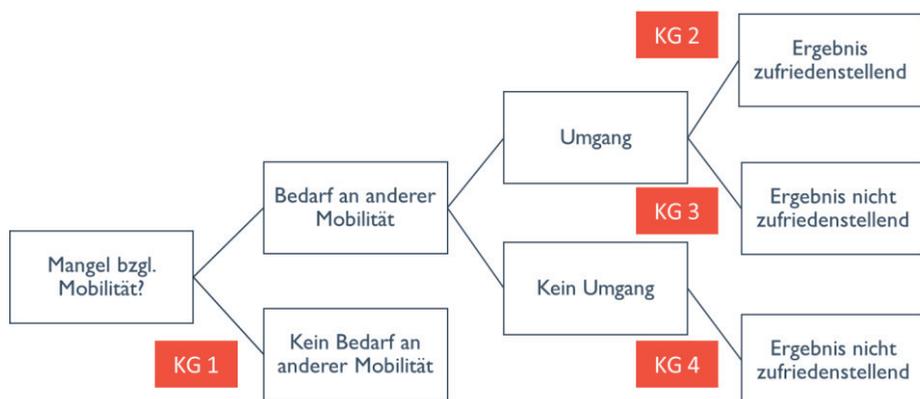


Abbildung 14: Entscheidungsbaum zur Bildung der Konstellationsgruppen

Zusammenfassend beschreibt die hier entwickelte Theorie, wie Mobilitätsbenachteiligung in verschiedenen Konstellationen und zu unterschiedlichen Graden entsteht. Die einzelnen Konstellationen unterscheiden sich in ihrer Zusammensetzung und darin, welche konkreten Elemente zusammenwirken, dass benachteiligende Wirkungen entstehen oder nicht entstehen. Wenn auch die konkreten Ausprägungen der Fallkonstellationen vielfältig sind, können doch typische Muster des *Zusammenwirkens* sowie der resultierenden Ergebnisse identifiziert werden. Somit lässt sich von konkreten Konstellationen abstrahieren und die Theorie auf Konstellationen übertragen, die unter ähnlichen Bedingungen zustande kommen.

## 2. Konflikte zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischen Anforderungen

Dieses Kapitel widmet sich der zweiten forschungsleitenden Frage nach den Zusammenhängen zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischen Anforderungen. Nachdem zuvor der zu dem Zeitpunkt der Befragung aktuelle Zustand der Mobilitätsbenachteiligung beschrieben wurde, setzt sich der zweite Teil mit der *potenziellen* Mobilitätsbenachteiligung auseinander: Wie wirken sich veränderte Bedingungen auf die Konstellationen aus? Was passiert, wenn ökologische Kriterien zu wesentlichen Einflussfaktoren geworden sind? Wie unter C4 Vorgehen beschrieben wurde wird die Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung erweitert.

Die Darstellung der Ergebnisse ist wie folgt aufgebaut: Zunächst werden die Analyseergebnisse der Fallkonstellationen im Hinblick auf mögliche Konflikte zwischen ihrer graduell vorhandenen oder nicht vorhandenen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischen Kriterien dargestellt. Die Analyse fußt auf dem Vergleich zwischen dem Ist-Zustand und einem antizipierten künftigen Zustand. Anschließend folgt eine vergleichende Betrachtung der Konstellationsgruppen in Bezug auf diese Konflikte. Dann werden jene Fallkonstellationen, bei denen Konflikte erkennbar sind, detailliert betrachtet und schließlich werden diese Konflikte zusammengetragen und als gemeinsame Konfliktfaktoren für eine soziale, das heißt Mobilitätsbenachteiligung vermeidende, und ökologisch nachhaltige Mobilität reflektiert. Dieses Unterkapitel bildet damit die Grundlage, auf der die Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung im folgenden Unterkapitel (IV3) erweitert wird.

## 2.1. Konstellationsgruppen im Vergleich

Die Fallkonstellationen wurden anhand der drei *Öko-Stufen* (siehe C4.3.2). Als Faustformel in Anlehnung an Gössling sowie die 3 Vs (siehe B5) galt dabei, dass motorisierter Verkehr ökologisch schlechter zu bewerten ist als nichtmotorisierter, sowie individualisierter Verkehr schlechter zu bewerten ist als kollektiv bzw. gemeinsam genutzter Verkehr. Bei einer Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, also bei multimodalen Mobilitätspraktiken, entscheidet der Anteil von individualisierten und motorisierten Verkehrsmitteln über die ökologische Qualität. Zum Beispiel wäre die Mobilität einer Person ökologisch besser zu bewerten, wenn sie hauptsächlich den ÖPNV nutzt und ansonsten auch zu Fuß geht oder mit dem Fahrrad fährt, als wenn sie zwar ebenfalls hauptsächlich den ÖPNV nutzt, aber ansonsten ein Auto nutzt. Abgebildet werden diese Nuancen mit einer Skala von „Öko 1“ bis „Öko 3“, wobei „1“ ökologisch einwandfrei bedeutet und „3“ ökologisch problematisch. „Öko 2“ liegt dazwischen.

Wie in den Unterkapiteln B5 und C4.3.2 erläutert wurde, erhält die Nutzung eines privaten Autos einen zentralen Stellenwert für Bewertung der ökologischen Qualität von Mobilität. Dies geschieht, weil der private Autoverkehr wesentlicher Adressat klima- und umweltpolitischer Maßnahmen ist und als Teil der Alltagsmobilität am direktesten die einzelnen Personen trifft. Eine elektromobile Sonderform der Autonutzung wird daher in der Analyse nicht im Sinne einer besseren ökologischen Bewertung berücksichtigt, ebenso wenig wie bestimmte Verkehrsmittelvarianten (z. B. mit niedrigerem Verbrauch). Mit der Bewertungssystematik soll

eine Tendenz angegeben werden, inwieweit die Mobilitätskonstellation mehr oder weniger ökologisch nachhaltig ist, bzw. mehr oder weniger betroffen von Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr ist. Durch die zugespitzte Betrachtung sollen die Einflussfaktoren, die Hindernisse für die Vereinbarung von ökologischen und sozialen Anforderungen an Mobilität darstellen, deutlicher zum Vorschein kommen.

Teil der Analyse war des Weiteren, welche Konflikte sich zwischen der ökologischen Qualität der Mobilität und der Wahrung oder Verbesserung des Mobilitätsbenachteiligungsstatus ergeben. Unter einem Konflikt wird, wie auch bereits im Rahmen der „Konfliktfaktoren“, verstanden, dass zwei Aspekte nicht vereinbar sind.

Im Fall von Konflikten wurde bestimmt, ob diese zulasten der ökologischen oder der sozialen Dimension gehen. In einigen Fällen zeigte sich die Auswirkung als ambivalent, das heißt sie könnte zulasten beider Dimensionen gehen.

Bei den Fällen in der ersten Konstellationsgruppe bestehen – qua definitionem – keine Konflikte in ihrer Mobilitätskonstellation und sie sind nicht mobilitätsbenachteiligt. Im Gedankenspiel, dass sie ihre Mobilität ökologischer gestalten müssten, lässt sich aber die Frage stellen, ob sich dadurch der Mobilitätsbenachteiligungsstatus verändern würde. Ist eine nichtökologische Mobilitätsform also ein wesentlicher Einflussfaktor dafür, dass sie *nicht* benachteiligt sind? Konfliktpotential besteht bei den Fällen, deren Mobilitätskonstellation durch nichtökologische Mobilitätspraktiken stabilisiert wird. Ins Gewicht fällt für die Bewertung, welchen räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand eine Fallkonstellation hat, also insbesondere die Entfernungen und räumlich-zeitlichen Fixpunkte: Je kürzer die Wege sind und je freier der zeitliche Verfügungsrahmen, desto weniger ist sie auf eine unökologische Mobilitätsform angewiesen.

Des Weiteren habe ich Fallkonstellationen als „Wackelkandidaten“ identifiziert, wenn sie konkrete Aussagen dazu machten, dass sie erwägen würden, ihre Umgangs- bzw. Mobilitätspraktiken anzupassen. Die *Wackelkandidat\*innen* ermöglichen somit einen weniger hypothetischen Einblick in Konstellationsbedingungen, die so nachteilig sind, dass sie die Konstellation zu destabilisieren drohen.

Die Ergebnisse dieser Analyse sind in der folgenden tabellarischen Übersicht dargestellt (siehe Tabelle).

In den Spalten ist mit Kreuzen markiert, ob ein Konflikt vorliegt und auf welchen Aspekt sich der Konflikt gegebenenfalls tendenziell negativ auswirkt: auf „MB“, das heißt den Grad an Mobilitätsbenachteiligung oder auf „Öko“, das heißt der ökologischen Qualität. Unter „KG-Typ“ ist die Zugehörigkeit der links danebenstehenden Fälle zu den Konstellationsgruppen von Mobilitätsbenachteiligung angegeben, gefolgt von der „Öko-Stufe“. Öko-Stufe 1 bedeutet eine ökologische und 3 eine nichtökologische Mobilität. In der Spalte „Wackelkandidaten“ sind Personen aufgeführt, die sich nicht eindeutig zuordnen lassen. Die grau hinterlegten Zeilen zeigen die Fälle an, die im Weiteren näher betrachtet werden.

Fallkons tel-la- tion	KG-Typ	Öko- Stufe	Wackel- kandidat	Konflikt	Zulasten MB	Zu- laste nÖk o
BQB4	I	I				
SSC-B1- P1	I	I				
SSC-B1- P2	I	I				
SSC-B3	I	I				
SSC-B2- P5	I	I				
SSC-B2- P6	I	2				
SSC-B4	I	3				
SSC-B1- P3	I	2				
Sub2	I	3		X		X
Sub4 (in Rente)	I	3		X		X
Sub5 (in Rente)	I	3				
SSC-B2- P3	2	I				
BQB5	2	I				
SubI	2	I				
L8	2	I	X	X	x	X
Sub5 (berufstät ig)	2	3		X		X
BQB3	2	2				
Sub3	2	3		X		X

L4	2	3				
SSC-B1-P6	2	1				
SSC-B2-P4	2	3				
L5	3	1	x	X	X	X
L6	3	2	x			
BQB1	3	1	x	X	X	X
BQB2	3	1				
L7	3	2				
BQB7	3	3				
Sub4 (berufstätig)	3	3		X		X
L2	3	3		X		X
L1	3	3		X		X
L3	3	3		X		X
SSC-B2-P2	4	1				
BQB6	4	1				
Sub6	4	3		X		

Tabelle 11: Übersicht der Fallanalyse zu Konflikten zwischen Mobilitätsbenachteiligung und ökologischen Anforderungen

Mit Blick auf die Analyse im Ganzen zeigt sich, dass die Fälle in der Konstellationsgruppe I, die also nicht mobilitätsbenachteiligt sind, kaum mit Auswirkungen zu rechnen haben. Dies liegt daran, dass sie entweder bereits umweltfreundlich, also ohne Auto im Alltag unterwegs sind, oder im Rahmen ihrer Mobilitätskonstellation leicht in der Lage wären, Alternativen zum Auto zu nutzen. SSC-Ch z. B. nutzt bislang das Auto nur noch „aus gewachsener Bequemlichkeit“ und hat bereits begonnen, sich mit den Nutzungsbedingungen des ÖPNV vertraut zu machen. Seine Kinder sind zudem bereits erwachsen und selbstständig, sodass weder – wie er es früher für nötig empfunden hatte – ein Auto für den Notfall noch für die Alltagsorganisation als Alleinerziehender bereitstehen muss. Ein Verzicht z. B. auf das private Auto würde ihn also unter dem Gesichtspunkt Mobilitätsbenachteiligung nicht schlechter stellen und hätte positiven Einfluss auf seine ökologische Bewertung.

Die meisten SSC-Fälle wie SSC-B3 oder SSC-B1-P3 wohnen zentral und haben kurze Wege. Die Suburbia-Fälle können zwar alle wesentlichen Bedarfe in der Kleinstadt decken, medizinische, soziale und Versorgungsinfrastrukturen sind vorhanden. Sie wohnen aber in einer infrastrukturarmen Einfamilienhaussiedlung auf einem Hügel und in einiger Entfernung vom Ortskern. Folgendes Zitat auf die Frage, ob es im Wohnumfeld alles gibt, was sie braucht, verdeutlicht die Ausgangslage:

*M: Ja. Aber nicht in unmittelbarer Nähe. Also immer diese zweieinhalb bis drei Kilometer bis in den Ort hinunter. Hier oben ist eigentlich, ist **nichts** mehr zum Einkaufen. Es war eine Bäckerei da, die hat ja auch zu gemacht. Der Getränkemarkt, ja, hier oben ist ja gar nichts mehr. (bei 00:05:56, Suburbia)*

Die Wege sind zwar mit Fahrrad oder zu Fuß zu schaffen, aber für Ältere, körperlich Eingeschränkte beschwerlich. Hinzu kommt, dass auch das Fahrradfahren angesichts des Verkehrs als Problem besonders für ältere Menschen gesehen wird.

Zur Illustration dienen die Zitate von Sub1 und Sub5:

*Sub1.: Äh ja, früher zum Einkaufen in die Stadt runter, als noch im Ort, äh, der Edeka oder der Neukauf oder wie das geheißen hat damals, war, bin ich mit 'm Fahrrad runtergefahren. Aber jetzt ist mir die Entfernung a bissel zu weit [...]. (bei 00:03:46, Suburbia)*

*Sub5: [...] Mit Fahrrad, ja, muss man sehr aufpassen, also hier in [Name der Kleinstadt] gehts noch, in der Stadt würd ich jetzt ungerne mit 'm Fahrrad fahren. Die Radwege hier sind ideal, man kann a bissel übers Land fahren, da ist der Verkehr noch nicht so groß. Und nach in [Name der Kleinstadt] runter bin ich jetzt die letzte Zeit gar nimma gefahren, durch die Berge, weil ich hatt Arthrose in den Knien und wenn man dann schieben muss, ist auch mühsam und dann bin ich mit 'm Auto gefahren. (bei 00:35:55, Suburbia)*

Insofern besteht bei den Fällen im fortgeschrittenen Alter auch unabhängig von ökologischen Kriterien eine Verwundbarkeit, wenn sich die Situation für eine autofreie Mobilität nicht verbessert.

Eine Ambivalenz besteht bei L4 und SSC-B2-P4. Ihre Zufriedenheit mit ihrer Mobilität beruht auf der Nutzung des Autos. Gleichzeitig ist das auch die Quelle für Belastung: Bei L4 ist es der alltägliche Stress im Stadtverkehr, bei SSC-B2-P4 sind es die Kosten. Beide sind kompetent in der Nutzung anderer Verkehrsmittel und beiden stehen diese zur Verfügung. Daher ist es nicht eindeutig, ob z. B. ein Verzicht auf das Auto eine Belastung in sozialer Hinsicht bedeuten würde bzw. inwieweit diese kompensiert würde.

Ambivalent ist auch der Fall von Sub4 (berufstätig) in der KG 3. Seine Mobilitätskonstellation ergibt zwar kein zufriedenstellendes Ergebnis, aber er kann seine Prioritäten mithilfe des intensiven Fernpendelns in Ansätzen erfüllen. Die Automobilität ist auch hier Fluch und Segen zugleich, da die Möglichkeit des Pendelns eine nachteilige Konstellation stabilisiert. Auch für viele weitere Fälle in der KG 3 ermöglicht die private Automobilität eine ansatzweise Vereinbarung verschiedener Prioritäten. Würden die Nutzungsbedingungen für das Auto schlechter – die Finanzierbarkeit beispielsweise ist bereits heute für einige eine Herausforderung – und müssten sie daher auf das Auto verzichten, würde sich das negativ für sie in sozialer Hinsicht, aber positiv in ökologischer Hinsicht auswirken.

In der umgekehrten Situation befinden sich BQBI und L5. Diese beiden sind Wackelkandidat\*innen: Sie erwägen, sich ein Auto zu kaufen, um mit den entsprechenden Konfliktfaktoren umzugehen. Allerdings hätte dies Auswirkungen in sozialer Hinsicht: Bei BQBI würde ein Konflikt mit ihrer aktuellen Priorität entstehen, ohne Auto zurechtzukommen und keine unnötigen Umweltkosten zu verursachen. L5 hätte eine finanzielle Belastung, die er schon absieht und angesichts derer er eigentlich auch sagt, dass er sich kein Auto leisten kann.

In der Konstellationsgruppe 4 zeigt sich ein Konflikt am ehesten bei Sub6. Allerdings würde sich die Situation für keinen der Fälle absehbar verschlechtern, wenn er ökologischer unterwegs sein müsste. Denn einerseits sind bereits alle Fälle ökologisch unterwegs, bzw. sie wünschen es sich (im Fall von Sub6). Andererseits lassen sie ihre Mobilität ohnehin stark durch ihre Einschränkungen und äußeren Einflüsse gestalten.

## 2.2. Fallkonstellationen mit Destabilisierungspotenzial

Im Folgenden werden die Fallkonstellationen näher betrachtet, welche erkennbar durch veränderte ökologische Anforderungen an Mobilität destabilisiert werden könnten, insofern sich ein Konfliktpotenzial zwischen ihrer (stabilisierten) Mobilitätskonstellation und ökologischen Kriterien zeigt (siehe Tabelle 11).

Die Ergebnisse der Analyse werden in Form von Steckbriefen und einem Erläuterungstext dargestellt. Aufbauend auf den Kategorien und Schlüsselkategorien zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung (abgekürzt als „MB“) wurden folgende drei Kategorien für die Analyse gebildet: 1) Konfliktfaktoren bzgl. der Entstehung von MB; 2) Umgangspraktiken: die aktuell angewandten und die möglichen künftigen; 3) die Auswirkung: zulasten der Mobilitätsbenachteiligung („zulasten MB“) oder zulasten der ökologischen Qualität („zulasten Öko“).

Zudem werden auf Basis der Vorschläge aus der Fallanalyse bzw. aus Sicht der Befragten auch mögliche Verbesserungsmaßnahmen angeführt.

### 2.2.1 Konstellationsgruppe I

In der Konstellationsgruppe I bestehen keine Konfliktfaktoren (siehe Unterkapitel 178). An ihrer Stelle habe ich Faktoren identifiziert, die zur Vermeidung von Konflikten beitragen. Im Steckbrief für diese Konstellationsgruppe werden daher „Faktoren zur Vermeidung von Konflikten“ benannt – im Unterschied zu den nachfolgenden Steckbriefen in den Konstellationsgruppen 2 bis 4.

## Sub2

<b>Faktor zur Vermeidung von Konflikten</b>	Relativ freie Zeiteinteilung sowie ausreichende Mobilitätsressourcen (verfügbare und bezahlbare Autonutzung)
<b>Umgangspraktiken</b>	keine
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr

Sub2 ist aufgrund ihres Berufs auf Mobilitätsmittel angewiesen, mit denen sie flexibel und spontan auch schlecht angebundene Zielorte erreicht. Sie muss teilweise auf Abruf zur Verfügung stehen und Termine an wechselnden und mit dem ÖPNV schlecht zu erreichenden Orten wahrnehmen. Sie ist in einer Großstadtregion aktiv, in die im Unterschied zum Binnenverkehrsangebot einer Stadt auch relativ kurze Entfernungen mit zeitintensiven und komplizierten Verbindungen einhergehen. Viele Orte insbesondere in der Region und außerhalb der Großstädte sind schlecht zu erreichen. Hinzu kommt, dass sie für die Nutzung des Autos finanziell entschädigt wird – einen finanziellen Anreiz für eine Anpassung ihrer Mobilität gibt es daher nicht. Aktuell gibt es also einen Konflikt „zulasten Öko“, aber zum Vorteil für ihre nicht vorhandene Mobilitätsbenachteiligung. Müsste Sub2 auf ihr Auto verzichten, müsste sie unter gegebenen Bedingungen der regionalen ÖV-Anbindung vermutlich einen anderen Beruf wählen. Dann würde der Konflikt „zulasten MB“ gehen.

Für Sub2 stehen die räumliche und zeitliche Flexibilität und die Unabhängigkeit von Fahrplänen im Vordergrund. Vielleicht würde sie bei einer höher getakteten ÖV-Versorgung und einem engmaschigeren Netzplan zur Erreichung auch peripherer Orte mit vernünftigen Reisezeiten das Auto stehen lassen. Allerdings gibt es aus ihrer Sicht, sollten alle anderen Bedingungen unverändert bleiben, keinen Anlass: Sie sieht kein Problem bezüglich der Erzeugung von Umweltkosten. Sie ist aufgrund des Oldtimer-Status ihrer Autos (sie hat ein Winter- und ein Sommerauto) nicht von Umweltauflagen oder Einfahrbeschränkungen z. B. durch eine Umweltzone betroffen. Parkplätze stellen weder an den Zielorten noch am Wohnort ein Problem dar. Und schließlich kann sie sich auch die Finanzierung leisten. Für ihre dienstlichen Fahrten wird sie finanziell durch den Auftraggeber entschädigt. Sie erwägt allerdings, im Alter in die Stadt zu ziehen, um kurze Wege zu haben und nicht mehr auf ein Auto angewiesen zu sein.

### Sub4 (in Rente)

<b>Faktor zur Vermeidung von Konflikten</b>	Relativ freie Zeiteinteilung sowie ausreichende Mobilitätsressourcen (verfügbare und bezahlbare Autonutzung)
<b>Umgangspraktiken</b>	keine
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr

Für die alltägliche Versorgung ist Sub4 in seiner Wohnregion auf die Autonutzung angewiesen. Für die Wege zu seinem Ehrenamt könnte er mit dem Zug fahren, anders als bei Sub5 würde er dies aber nicht mit seinen Bedürfnissen in Einklang bringen. Seine Versorgung könnte er zu Fuß bewerkstelligen, aber er ist bereits heute körperlich eingeschränkt und unterlässt viele seiner früheren Freizeitaktivitäten wie Klettern oder Wandern.

Der Konflikt besteht aktuell „zulasten Öko“, unter veränderten ökologischen Anforderungen ergäbe sich ein Konflikt „zulasten MB“: Ohne die Nutzung des eigenen Autos wäre er, wie er selbst sagt, sehr eingeschränkt. Mit Verschlechterung seiner Gesundheit bzw. körperlicher Fitness würde die Einschränkung verschärft.

Es gibt einen zivilgesellschaftlich organisierten „Bürgerbus“, für den Sub4 selbst ehrenamtlich fährt, der aber nur wenige Verbindungen am Tag anbietet und lange Touren vorsieht. Für ihn wäre dies keine gute Alternative und er sorgt sich vor der Zeit, wenn er nicht mehr Auto fahren kann. Die Entwicklung bzgl. einer Mobilitätsbenachteiligung ist abhängig von der Entwicklung seiner Fitness im Alter – wie mobil er weiter zu Fuß oder per Fahrrad ist – und von einer eventuellen Anpassung der Mobilitätsangebote wie dem Bürgerbus, dass sie auch für Personen mit weniger flexiblen Terminen praktikabel sind.

Auch bei Sub4 gibt es keinen Anreiz, Alternativen zum Auto zu finden. Aber es gibt Hinweise, dass er unter bestimmten Bedingungen und für einige Aktivitäten auf das eigene Auto verzichten würde. So nutzt er bereits für Städtereisen den Schnellzug und den örtlichen ÖPNV. Ein Angebot vor Ort, bei dem er nicht erst Fahrpläne studieren müsste und geringe Wartezeiten erwarten könnte, bewertet er als attraktiv. Der Blick auf seine frühere Mobilität, als er mit dem Auto zum Stadtrand gefahren ist, um den Weg dann mit der U-Bahn fortzusetzen, zeigt dies. Allerdings wird hier auch deutlich, dass ein solches Angebot als Pull-Faktor nicht

ausreicht: Zusätzlich bedarf es auch Push-Faktoren, im damaligen Fall waren das hohe Parkgebühren.

### 2.2.2 Konstellationsgruppe 2

In der Konstellationsgruppe 2 liegen Konfliktfaktoren und Umgangspraktiken vor. Im Folgenden werden die näher zu betrachtenden Fallkonstellationen vorgestellt.

#### L8 (Wackelkandidatin)

<b>Konfliktfaktor</b>	Mangelhafte öffentliche Verkehrsanbindung, insb. inkompatible Arbeitszeiten mit Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs
<b>Umgangspraktiken</b>	Sich arrangieren (bisher), Autoanschaffung (erwogen)
<b>Konfliktauswirkung</b>	Bisher: zulasten MB; erwogen: zulasten Öko und zulasten MB Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, Verlagerung von einer ökologischeren auf eine nichtökologische Mobilitätsform, keine Vermeidung Zulasten MB: ambivalente Auswirkungen, mögliche Adressierung des Konfliktfaktors, aber zu hohe Kostenbelastung

L8 erreicht ihre Ziele, einschließlich ihrer Arbeitsstelle meist zufriedenstellend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein eigenes Auto würde ihr Problem mit den unpassenden Betriebszeiten des ÖPNV hinsichtlich ihrer Arbeitszeiten lösen. Aber die Kosten dafür würden ihre heutigen Mobilitätskosten übersteigen. Für die Anschaffung müsste sie zunächst sparen und dann auf andere Dinge verzichten. Für sie ist die Autoanschaffung eine Überlegung, obwohl sie ansonsten zufrieden mit dem ÖPNV-Angebot ist und das Auto nicht vermisst. Eine Alternative wäre für sie, wenn die Straßenbahn auch schon früh morgens fahren würde, wenn sie zur Frühschicht muss.

### Sub5 (berufstätig)

<b>Konfliktfaktor</b>	Mangelhafte öffentliche Verkehrsanbindung, insb. inkompatible Arbeitszeiten mit Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs
<b>Umgangspraktiken</b>	Autoanschaffung
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: Konfliktfaktor wird erfolgreich adressiert, aber verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, Verlagerung von einer ökologischeren auf eine nichtökologische Mobilitätsform, keine Vermeidung.

Sub5 (berufstätig) kombiniert das Auto mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ist in der Freizeit mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs. Lange Zeit hat sie den Zug für den Arbeitsweg genutzt, konnte aber in Folge veränderter Geschäftszeiten und zusätzlicher Aufgaben nach Ladenschluss (sie arbeitet im Handel) den letzten Zug nicht mehr zuverlässig erreichen. Sie hat sich daher ein eigenes Auto angeschafft.

Da sie zuvor den Aufwand durch die komplizierte Zugverbindung für die täglichen Wege bei langen sowie relativ fixen Arbeitszeiten in Kauf genommen hat, ist abzuleiten, dass sie weiterhin mit dem Zug gefahren wäre, wenn der Fahrplan weiterhin zu ihren Arbeitszeiten gepasst hätte. Das heißt, dass entweder eine Ausweitung der Zugzeiten oder ein früheres Ende ihres Arbeitstages nötig gewesen wäre.

### Sub3

<b>Konfliktfaktor</b>	Mangelhafte öffentliche Verkehrsanbindung, insb. unzureichendes Angebot zur Anbindung des Umlands an die Städte und zu großer zeitlicher Aufwand sowie doppelte Berufstätigkeit
<b>Umgangspraktiken</b>	Autoanschaffung (Zweitwagen im Haushalt)
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: Konfliktfaktor wird erfolgreich adressiert, aber es wird mehr motorisierter Individualverkehr verursacht; Verlagerung von einer ökologischeren auf eine nichtökologische Mobilitätsform, keine Vermeidung.

Bei Sub3 gibt es die Bereitschaft und den Wunsch, nur ein Auto im Haushalt zu haben und sich damit zu arrangieren. Darüber hinaus fährt sie innerhalb des Wohnorts mit dem Fahrrad. Als sie in der Stadt gewohnt und gearbeitet hat, hat sie zudem das Fahrrad für den Arbeitsweg genutzt. Sie hat bereits verschiedene Varianten durchgespielt, auch die Kombination von Fahrrad und Zug, aber bisher hat sich keine für sie akzeptable Option gefunden. Die aktuelle öffentliche Verkehrsanbindung wäre zeitintensiv und schwer mit den Anforderungen durch den Schichtdienst und ihren Bedürfnissen vereinbar. Müsste sie auf das Auto verzichten, würde dies ihre Lage im Hinblick auf Mobilitätsbenachteiligung verschlechtern.

Für Sub3 würde eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots in der Region Abhilfe schaffen. Dazu gehören eine höhere Taktung der Züge werktags und am Wochenende sowie zu Randzeiten, Direktverbindungen oder angepasste Anschlussverbindungen, ein Angebot zur Binnenmobilität (Verbindung des Wohngebiets mit dem Bahnhof) und erleichterte Bedingungen für die Kombination von Rad- und Zugverkehr. Zudem wäre es eine Verbesserung, wenn ihr Partner einen Arbeitsplatz hätte, der gut von ihrem Wohnort aus mit dem Zug erreichbar wäre.

### 2.2.3 Konstellationsgruppe 3

#### L5 (Wackelkandidat)

<b>Konfliktfaktor</b>	Koordinierung von Arbeitszeiten, Betreuungsverantwortung und doppelter Berufstätigkeit
<b>Umgangspraktiken</b>	Sich arrangieren (bisher), Autoanschaffung (erwogen)
<b>Konfliktauswirkung</b>	Bisher: zulasten MB; erwogen: zulasten Öko und zulasten MB Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, Verlagerung von einer ökologischeren auf eine nichtökologische Mobilitätsform, keine Vermeidung Zulasten MB: ambivalente Auswirkungen, mögliche Adressierung des Konfliktfaktors, aber zu hohe Kostenbelastung

Für L5 würde ein Auto eine wesentliche räumlich-zeitliche Entlastung bringen, insbesondere mit Geburt des erwarteten zweiten Kindes, wenn perspektivisch

ein weiterer Ort hinzukommt, der täglich zweimal zu einer bestimmten Zeit von ihm oder der Partnerin erreicht werden muss (Kita). Er sieht sich aktuell finanziell nicht in der Lage, ein Auto zu finanzieren. Bevor sich L5 ein Auto anschaffen könnte, müsste er zudem zunächst den Führerschein erwerben und finanzieren. Bereits dafür muss er sparen, womit er begonnen hat.

Eine bessere ÖV-Versorgung, die regionale Ziele direkt über die Großstädte verbindet, würde eine Verbesserung bewirken. Er bräuchte eine bessere Kitaversorgung, die Kitaplätze in Wohnortnähe bietet und nicht, wie auch in anderen Fällen, weitere weite Wege und somit räumlich-zeitliche Herausforderungen bedeutet. Flexiblere und kürzere Arbeitszeiten würden die Lage ebenfalls verbessern, da er dann mehr Spielraum hätte, um die Zielorte zu erreichen.

**BQBI (Wackelkandidatin)**

<b>Konfliktfaktor</b>	Koordinierung von Arbeitszeiten, Betreuungsverantwortung und doppelter Berufstätigkeit; belastende Erfahrungen unterwegs
<b>Umgangspraktiken</b>	Bisher: sich arrangieren mit Nachteilen angesichts schlechterer Alternativen Erwogen: Autoanschaffung
<b>Konfliktauswirkung</b>	Bisher: zulasten MB; erwogen: zulasten Öko und zulasten MB Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, Verlagerung von einer ökologischen auf eine nichtökologische Mobilitätsform, keine Vermeidung Zulasten MB: ambivalente Auswirkungen, mögliche Adressierung des Konfliktfaktors, aber Konflikte mit anderen Prioritäten (Verzicht auf ein privates Auto und Vermeidung von Umweltkosten)

BQBI ist eigentlich „total dagegen“, wenn Menschen in der Stadt ein Auto besitzen und nutzen. Sie ist mit dem Fahrrad und für die Arbeitswege in eine andere Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Das Fahrrad nutzt sie mit einem Anhänger auch zum Transport ihres Kindes. Ihr Mobilitätsaufwand wird erhöht durch eine entfernt und ungünstig gelegene Kita. Die Betreuung muss zudem

mit dem Partner sowie ihren und seinen Arbeitszeiten und –wegen koordiniert werden. Sie bemängelt nicht nur den absoluten, sondern auch den relativ erhöhten Aufwand, den sie mit dem Fahrrad im Vergleich zu einem Auto hat. Sie wünscht sich, dass es mit dem Auto nicht so komfortabel wäre. Das heißt auch: Wenn die Bedingungen für den Autoverkehr schlechter würden, wäre der Aufwand für sie genauso hoch, dann aber akzeptabel.

Wie bei L5 würde eine wohnortnahe Kinderbetreuungsversorgung Abhilfe schaffen und den Mobilitäts- und insbesondere Koordinierungsaufwand erheblich reduzieren. Zudem müssten sich die Bedingungen für den Radverkehr verbessern oder zumindest die für den Autoverkehr verschlechtern.

#### **Sub4 (berufstätig)**

<b>Konfliktfaktor</b>	Belastende Erfahrungen im Autoverkehr, Arbeitsplatzmangel und soziale Verwurzelung
<b>Umgangspraktiken</b>	Sich arrangieren, (später) Arbeitsplatzwechsel
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, keine Vermeidung Zulasten MB: Konfliktfaktor wird teilweise adressiert, aber: Die Möglichkeit der unökologischen Mobilität ermöglicht zugleich die Stabilisierung einer belastenden Konstellation.

Sub4 stellt sich als überzeugter und leidenschaftlicher Autofahrer dar. Im Hinblick auf seine Berufszeiten war er allerdings stark auf das Auto angewiesen, um den gewählten Lebensentwurf realisieren zu können, und hat damit hohe soziale Kosten in Kauf genommen. Er wollte trotz häufiger Arbeitsplatzwechsel an verschiedenen Orten bei seiner Familie und in seiner Heimatregion wohnen bleiben. Dafür hat er täglich weite Pendelstrecken zurückgelegt, viele Kilometer und Stunden auf der Autobahn zugebracht und hat sich unter den Druck gesetzt, möglichst schnell zu fahren. Praktikable Alternativen zum Auto hat er nicht gesehen, einerseits wegen teilweise wechselnder Zielorte bei Kundenterminen, andererseits wegen der schlechten Anbindung des Wohnorts an das Fernverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsnetz. Dass er unter anderen Umständen durchaus zu einer anderen Mobilitätsform bereit wäre, zeigt sich in seiner Mobilitätsbiografie. Als er im Stadtzentrum arbeitete, hat er Park-and-ride praktiziert: zum einen weil die Parkkosten im Zentrum hoch sind, zum anderen, weil er die einfache und flexible Nutzung

des städtischen ÖPNV auch ohne Fahrplankenntnis wegen des hohen Taktes und der Direktverbindung attraktiv fand. Seine Mobilität zu Berufszeiten war meist nicht ökologisch und auch nicht ohne Auswirkungen auf sein Wohlbefinden. Er konnte aber zumindest seine prioritären Bedürfnisse vereinbaren: Familie, in der vertrauten Umgebung wohnen und seiner Arbeit nachgehen.

Das Kernproblem von Sub4, nämlich der Mangel an attraktiven Arbeitsplätzen in Wohnortnähe, lässt sich kaum adressieren. Die Nachfrage nach seinem beruflichen Profil ist verringert und seine Branche wurde neu aufgestellt, insbesondere wurden Firmenstandorte geschlossen bzw. zusammengelegt. Diese berufliche Flexibilität, die eine bundesweite Suche nach geeigneten Arbeitsstellen erfordert, ist für eine ungebundene Person weniger herausfordernd. Für Personen, die wegen sozialer Verpflichtungen, Familie, Wohneigentum etc. nicht umziehen können oder möchten, ist es dagegen ein Problem, das verschiedene nachteilige Wirkungen nach sich zieht. Dazu gehören der Umweltkosten verursachende Pendelaufwand sowie die Vernachlässigung der Familienmitglieder und sozialen Kontakte. Bei Sub4 trifft dies zwar nicht zu. Aber wenn auch der Partner oder die Partnerin beruflich aktiv ist – wie z. B. bei Sub3 – betreffen die nachteiligen Auswirkungen auch die beruflichen Perspektiven der Person, die sich in der Beziehung unterordnet. Sub4 hätte also nur eine andere und ggf. weniger lukrative Arbeit in Wohnortnähe suchen können oder sich und seiner Familie wegen seiner Arbeitsplatzwechsel mehrere Umzüge zumuten müssen.

Eine Verbesserung der sozialökologischen Konfliktlage unter gegebenen Bedingungen wäre eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots bei der so genannten ersten und letzten Meile. Das heißt z. B. eine eng getaktete Anbindung an das Schnellzugnetz seines Wohnorts in Verbindung mit einem eng getakteten ÖPNV oder anderen flexiblen Mobilitätsangeboten wie Carsharing zur Erreichung des Zielorts.

## LI

<b>Konfliktfaktor</b>	Koordinierung von Arbeitszeiten und Betreuungsverantwortung; Finanzierung des Autos
<b>Umgangspraktiken</b>	Aufgaben delegieren an Kinder, räumlich-zeitliche Effizienz, insb. mithilfe der Nutzung eines Autos; Reduzierung der Kosten durch das Anbieten einer Fahrgemeinschaft

<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, keine Vermeidung Zulasten MB: Stress durch Finanzierungsunsicherheit und Kostenbelastung
---------------------------	--

L1 nutzt das Auto als Hauptverkehrsmittel und sieht keine praktikable Alternative dazu. Im Unterschied zu L5 wohnt sie in einer anderen Stadt und müsste, würde sie den öffentlichen Verkehr nutzen, erst mit dem Bus zum Bahnhof der Stadt und dann in die nächste Großstadt mit dem Zug fahren, um dort auf den Bus zum Arbeitsstandort umzusteigen. Auch in der Freizeit nutzt sie das Auto, weil es mit Hund, Kindern und dem erforderlichen Gepäck einfacher, bequemer ist. Für sie ist das Auto das Mittel, mit dem sie das Optimum angesichts ihrer Prioritäten erreichen kann: Sie lässt ihre Kinder morgens und nachmittags nicht noch länger allein – sie übernehmen bereits Aufgaben der Mutter, indem sie morgens selbstständig aufstehen, sich fertigmachen und zur Schule gehen. Sie selbst muss nicht noch früher aufstehen. Würde sie auf das Auto verzichten, wäre dies mit einer höheren Belastung in sozialer Hinsicht verbunden. Zugleich bedeutet auch dieses Arrangement eine Belastung, denn sie kann sich das Auto nur schwer leisten und sorgt sich stets vor anfallenden Reparaturen oder einer erforderlichen Neuanschaffung. Sie versucht, die Kostenbelastung zu senken, indem sie eine Fahrgemeinschaft anbietet.

Der Konflikt zwischen Kostenbelastung, Arbeitsanforderungen und Kinderbetreuung ließe sich auflösen, wenn der Zeitaufwand für die Arbeitswege mit dem öffentlichen Verkehr geringer wäre, sie also nicht früher aufstehen und losgehen müsste. Eine Verbesserung könnte auch ein Umzug in die Nähe des Arbeitsorts bewirken. Da dieser jedoch schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden ist, wäre dies keine ausreichende Maßnahme, wie z. B. auch der Fall L3 zeigt. Besonders effektiv wären, wie im Fall von L3, andere Arbeitszeiten, insbesondere ein späterer Arbeitsbeginn und ein früheres Ende.

## L2

<b>Konfliktfaktor</b>	Koordinierung von Arbeitszeiten, Betreuungsverantwortung und doppelter Berufstätigkeit; mangelhafte öffentliche Verkehrsanbindung, insb. ungenügende Taktung und Verbindungsqualität in der Region
-----------------------	--

<b>Umgangspraktiken</b>	Autoanschaffung, räumlich-zeitliche Effizienz, insb. in Bezug auf die Nutzung eines Autos und Durchtaktung des Alltags
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, keine Vermeidung, Verlagerung von einer ökologischeren auf eine nicht-ökologische Mobilitätsform, keine Vermeidung Zulasten MB: Konfliktfaktor wird teilweise adressiert, aber: Stress durch Finanzierungsunsicherheit und Kostenbelastung.

L2 nutzt für den Arbeitsweg das eigene Auto – er und seine Partnerin haben jeweils ein eigenes. Anders als bei L1 und L3 wünscht sich L2, ohne eigenes Auto zur Arbeit zu kommen. Er hat dies bereits als Mitfahrer in Fahrgemeinschaften probiert. Der öffentliche Verkehr kommt für ihn nicht infrage: Er hat das Angebot bereits getestet, doch aufgrund der peripheren Lage sowohl des Wohnorts als auch des Arbeitsorts ist dies wenig praktikabel. Wegen der Koordinierung der Zeiten mit der ebenfalls berufstätigen Partnerin, der Betreuungseinrichtungen der Kinder und der nicht flexiblen Arbeitszeiten stellte sich auch die Fahrgemeinschaft als wenig praktikabel heraus. Ein weiterer Konfliktfaktor war die Sorge, nicht zuverlässig und pünktlich zur Arbeit zu kommen. Die Abhängigkeit von anderen war ein Stressfaktor. Das eigene Auto bietet für ihn in seiner Situation die optimale Lösung und hat im Vergleich zu zuvor ökologischeren Mobilitätsverhalten eine deutliche Entlastung gebracht. Allerdings steht dies dem Wunsch entgegen, ohne zweites Auto zurechtzukommen. Die damit verbundenen Kosten belasten außerdem das bereits geringe Haushaltsbudget. Ein Umzug an einen zentralen Ort ist nicht praktikabel, da der Familie niedrige Wohnkosten bei zugleich familienauglicher Wohnungsgröße wichtig sind.

Wie bei L1 ließe sich der Konflikt durch praktikable, räumlich-zeitlich flexible Alternativen zum eigenen Auto auflösen. Bei L2 (wie auch bei Sub3) kommt besonders der Bedarf an einer höheren Verbindungsqualität in ländlichen Gebieten, insb. auch für Querverbindungen zwischen den Orten einer Region hinzu. Zum Zeitpunkt der Befragung stand eine Initiative des Arbeitgebers im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Debatte: Gruppen von Mitarbeiter\*innen in benachbartem Umkreis sollten unterstützt werden, ein „Van-Pooling“ zu betreiben, eine Weiterentwicklung der Fahrgemeinschaft. Die Abhängigkeit von

der fahrenden Person sowie die Notwendigkeit des Betriebs und des Unterhalts eines eigenen Autos sollten so verringert werden. Ein weiterer Aspekt, der mehrfach angesprochen wurde, betrifft die Kostentransparenz: Beide Seiten einer herkömmlichen Fahrgemeinschaft übten Kritik an der Kostenverteilung: Die Mitfahrenden kritisierten zu hohe Preise, die Fahrenden eine zu geringe Bereitschaft zur Kostenbeteiligung angesichts der versteckten Kosten eines Autos sowie des Service an sich – abgeholt zu werden und sich nicht um Dinge kümmern zu müssen wie Scheibenkratzen im Winter. Durch das Van-Pooling ließe sich in sozialer und ökologischer Hinsicht eine Verbesserung erreichen, sofern genügend Mitarbeitende mit den gleichen Arbeitszeiten an einem Ort zusammenkommen und ihre Verkehrsnachfrage so gebündelt werden kann. Für das Problem, mehrere sehr individuelle Wege und Zeiten zu koordinieren, wäre dies eher keine Lösung. Hier wären kürzere Wege zwischen Arbeits- und Wohnort sowie den Betreuungseinrichtungen eine praktikable Ergänzung.

### L3

<b>Konfliktfaktor</b>	Koordinierung von Arbeitszeiten, Betreuungsverantwortung und doppelter Berufstätigkeit
<b>Umgangspraktiken</b>	Aufgaben delegieren (an den Vater), räumlich-zeitliche Effizienz, insb. durch Nutzung des Autos
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, keine Vermeidung Zulasten MB: Konfliktfaktor wird teilweise adressiert, aber: Die Möglichkeit der unökologischen Mobilität ermöglicht zugleich die Stabilisierung einer belastenden Konstellation.

Die Koordinierung seiner Arbeitszeiten und der Betreuungsverantwortung für das Kind hat für L3 Priorität. In dem Zusammenhang sieht er sich auf ein eigenes Auto angewiesen. L3 hat einen fixen und frühen Arbeitsbeginn. Der Arbeitsort ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbar, die Betreuungseinrichtung liegt von Wohn- und Arbeitsort entfernt. Er wohnt – wie L5 – in der Stadt hat im Gegensatz zu L5 aber keine wechselnden Schichten, sondern eine feste Tages-schicht. Anders als L5 leistet sich L3 das Auto für seine Priorität, das Kind nicht noch länger in der Betreuung lassen müssen. Aber auch dieses Arrangement be-

deutet eine Belastung: Er setzt sich dem Stress aus, täglich im dichten Berufsverkehr zu fahren, immer mit dem Gefühl des Zeitdrucks. Zu seiner früheren Arbeitsstelle ist er mit dem Fahrrad gefahren, da der Arbeitsplatz zentral lag. Zur Kita ist er auch damals mit dem Auto gefahren, da diese nicht zentral und relativ weit entfernt vom Wohnort liegt. Den Arbeitsplatz hat er aus Gründen besserer Familienvereinbarkeit gewechselt und nimmt dafür auch Einkommenseinbußen in Kauf.

Auch hier würde ein eher mobilitätsferner Ansatz eine Verbesserung bringen: eine Kita in Wohn- oder Arbeitsortnähe und verkürzte Arbeitszeiten. Darüber hinaus ein Arbeitsort, der zentral liegt oder zumindest besser angebunden wäre, das heißt nicht nur über einen zu bestimmten Schichtzeiten fahrenden Bus.

#### 2.2.4 Konstellationsgruppe 4

In der vierten Konstellationsgruppe werden die Konfliktfaktoren nicht durch entsprechende Umgangspraktiken adressiert. Für Sub6 lässt sich dennoch ein Spannungsverhältnis zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität erkennen, wenn auch ihre Mobilität wesentlich durch den Partner bestimmt ist und sich insofern bei verändertem Einfluss in die eine oder andere Richtung ändern könnte.

##### **Sub6**

<b>Konfliktfaktor</b>	Mobilität in familiärer Abhängigkeit, Partnerschaft
<b>Umgangspraktiken</b>	Keine
<b>Konfliktauswirkung</b>	Zulasten Öko: verursacht mehr motorisierten Individualverkehr, keine Vermeidung Zulasten MB: Konfliktfaktor wird nicht adressiert, eine Verbesserung in ökologischer Hinsicht hätte Potenzial, die Bedürfnisse zu erfüllen: höhere Unabhängigkeit, mehr Reisen z. B. zu den Kindern.

Wäre die Mobilitätswahl nur von individuellen Einflussfaktoren abhängig, wäre Sub6 ökologischer unterwegs. Durch das gemeinsame Unterwegssein mit ihrem Partner, der sowohl das Verkehrsmittel als auch die Ziele wesentlich vorgibt, übernimmt sie dessen unökologische Mobilitätsform. Sie war, als sie noch in der

Stadt gewohnt hat, meist zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, auch für Einkäufe und mit den Kindern. Sie schätzt diese Art der Mobilität und musste sich erst an das Autofahren gewöhnen. Die Bedingungen in Suburbia haben sie herausgefordert und schließlich zur Anschaffung eines eigenen Autos als Zweitwagen im Haushalt gebracht. Besonders waren das die weiten und anstrengenden Wege zu den Einkaufsgelegenheiten sowie zum Bahnhof. Vor dem Ruhestand ihres Partners hat sie dennoch viele der Wege weiterhin zumindest intermodal zurückgelegt, das heißt, sie ist mit dem Auto zum Bahnhof gefahren und dann auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Sollte ihr Partner aus Altersgründen nicht mehr in der Lage zu sein, Auto zu fahren, würde sie – so ihr Plan – die Mobilität umstellen und z. B. auf Angebote wie den Bürgerbus zurückgreifen.

### 2.3. Destabilisierende Faktoren für eine *nichtbenachteiligte* und *ökologisch nachhaltige* Mobilität

In diesem Kapitel wurden die erkennbaren und möglichen Konflikte zwischen sozialen, das heißt die Mobilitätsbenachteiligung vermeidenden, und ökologischen Anforderungen an Mobilität behandelt. Es handelt sich um eine antizipierende Betrachtung, da sie auf eine mögliche künftige Entwicklung gerichtet ist. Es zeigt sich eine breite Schnittmenge zwischen den Faktoren, die sich nachteilig in ökologischer Hinsicht auswirken, und auch den Faktoren, die sich in sozialer Hinsicht mobilitätsbenachteiligend auswirken können. Automobilität nimmt eine wichtige Funktion in vielen der Mobilitätskonstellationen ein, in einigen Fällen stabilisiert sie eine weniger mobilitätsbenachteiligte Konstellation. In anderen Fällen stabilisiert sie aber auch eine belastende Konstellation, deren Destabilisierung und Neukonstitution womöglich nicht mit einer Verschlechterung einhergehen würde. Die Analyse zeigt, dass die Faktoren, die Mobilitätsbenachteiligung bewirken, auch eine ökologisch nachhaltige Mobilität erschweren.

Es wurde bereits mehrfach in dieser Arbeit darauf hingewiesen, dass mit dem Begriff der Konstellation das Temporäre betont werden soll; einhergeht damit die Kontingenz der konstituierenden Elemente und der Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung. Das heißt, die Konstellation hat sich unter den gegebenen Bedingungen auf eine bestimmte Art bzw. mit bestimmten Elementen herausgebildet. Sie kann ebenso durch veränderte Bedingungen destabilisiert werden. Der Einfluss veränderter Anforderungen an die ökologische Qualität der Mobilität kann destabilisierend wirken.

Insofern die Fallkonstellationen unterschiedlich von sozialen und ökologischen Konfliktfaktoren betroffen sind, sind sie auch unterschiedlich empfänglich oder anfällig für Veränderungen, wie sie z. B. in Form klimapolitischer Maßnahmen entstehen können. Vor diesem Hintergrund lässt sich von einem *unterschiedlichen Destabilisierungspotenzial* der Fallkonstellationen unter dem Eindruck veränderter ökologischer Anforderungen an die Mobilität sprechen. Die sozialen und die ökologischen Anforderungen an Mobilität lassen sich also gemeinsam betrachten und in das Konzept der benachteiligten Mobilitätskonstellation integrieren.

Die Analyse der Fallkonstellationen hat verschiedene übergreifende Konflikte zwischen den Anforderungen an eine soziale, das heißt nichtbenachteiligte Mobilität, und ökologischen Anforderungen an Mobilität gezeigt. Diese sollen im Folgenden zusammengetragen werden. Insofern sie sich auch umgekehrt als Kriterien für eine nichtbenachteiligende und ökologisch nachhaltige Mobilität interpretieren lassen, soll damit auch die dritte Forschungsfrage adressiert werden: Wie lassen sich soziale und ökologische Anforderungen an Mobilität vereinbaren?

Zunächst sind im Folgenden die Konfliktfaktoren aus dem Vorkapitel zusammengestellt:

- Keine kurzen Wege zur Versorgung, Arbeit, Freizeit
- Arbeitsplatzanbindung auf „grüner Wiese“: unregelmäßige, schlecht getaktete und umständliche ÖPNV-Anbindung
- Wohnortanbindung und Bedingungen für Binnenmobilität im ländlichen Raum einer Region: unregelmäßige, schlecht getaktete ÖV-Anbindung an die Städte der Region sowie innerhalb des Wohnorts und zwischen Nachbarorten
- Betriebszeiten und Angebot des ÖV: nicht kompatibel mit den Arbeitszeiten bestimmter Branchen bzw. Arbeitszeitmodelle (z. B. Schichtarbeit, Einzelhandel)
- Benachteiligung ökologisch nachhaltiger Verkehrsmittel: erschwerte Bedingungen für Radverkehr im Vergleich zum Autoverkehr
- Mangelnde Arbeitsmarktperspektiven: bundesweite oder überregionale Stellensuche mit Inkaufnahme größerer Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnort
- Unzureichende Betreuungsinfrastruktur für Kinder: Bedarf an wohnort- oder arbeitsortnahen Einrichtungen
- Familienunfreundliche Arbeitszeiten: zu lange Arbeitszeiten, zu früher Arbeitsbeginn, zu spätes Arbeitsende

- Eingeschränkte Mobilitätsoptionen durch Einfluss der Partnerschaft und Anforderungen durch doppelte Berufstätigkeit
- Angleichung oder Übernahme der Mobilitätspraktiken der Partnerperson in Folge gemeinsamen Unterwegsseins

Die einzelnen Konfliktfaktoren lassen sich auf einige thematische Bereiche reduzieren bzw. kategorisieren. Ein erster Bereich ist die unzureichende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere bezogen auf die Verbindungs- und Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs und die Bedingungen für den Radverkehr.

Verbunden damit lässt sich zweitens mit Blick auf die zugrundeliegende Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik auf fehlende Vorgaben für die Gewerbe- und Wohngebietsentwicklung verweisen, welche die Anbindung an das Schienennetz bzw. den regulären öffentlichen Nahverkehr oder die Versorgung mit einem alternativen, die Verkehrsnachfrage der Bewohnerschaft bzw. Unternehmensangehörigen bündelndes Verkehrsangebot erforderlich machen würden.

Als ein dritter Bereich lässt sich die Diskriminierung unterschiedlicher Mobilitätsformen nennen, womit in erster Linie die Schlechterstellung von Mobilitätsformen jenseits der privaten Autonutzung gemeint ist und die auch jene betrifft, die sich aus diesem Grund auf das Auto angewiesen sehen.

In der Gesellschaft akzeptierte Standards und Konventionen bzgl. der Alltagsorganisation und Priorisierung von Verpflichtungen sind ein vierter Bereich. Schwerpunktmäßig betreffen diese zum einen die Arbeitsbedingungen, also etwa den Radius um den Wohnstandort für die Arbeitsplatzsuche, akzeptierte Pendelzeiten sowie die Stundenzahl und tageszeitliche Verortung der Arbeit. Sie betreffen zudem die Priorisierung von Erwerbsarbeit gegenüber anderen Verpflichtungen, z. B. gegenüber der Betreuungsverantwortung. Daran schließen sich zum anderen die akzeptierten Standards und Konventionen bzgl. der Ausübung der Betreuungsverantwortung an, zum Beispiel, dass diese mit Erwerbstätigkeit in Einklang gebracht werden muss, oder für wie viele Stunden sie an Betreuungseinrichtungen ausgelagert werden kann.

Als fünfter Bereich besteht die familiäre Abhängigkeit, in deren Folge die Mobilitätsoptionen eingeschränkt oder die Mobilitätspraktiken und -prioritäten der Partnerperson übernommen werden. Ein Aspekt betrifft die veränderten Anforderungen an die eigene Mobilität durch die Berufstätigkeit der Partnerperson und kann mit einer Erhöhung des Mobilitätsaufwands einhergehen. Ein anderer Aspekt

betrifft das Teilen von Verkehrsmitteln innerhalb der Familie. Ein weiterer Aspekt betrifft das gemeinsame Unterwegssein mit der Familie oder der Partnerperson, in deren Folge die Anforderungen und Prioritäten dieser Personen den eigenen übergeordnet werden.

In Tabelle 12 werden die übergreifenden Faktoren in einer Übersicht zusammengefasst und den davon abgeleiteten Kriterien für die Vereinbarkeit sozialer und ökologischer Anforderungen gegenübergestellt.

*Tabelle 12: Übergreifende Konfliktbereiche und Kriterien für Vereinbarkeit mit sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität.*

<b>Konfliktbereiche</b>	<b>Vereinbarkeit sozialer und ökologischer Anforderungen</b>
<p><b>Unzureichende Verkehrsinfrastruktur</b> insb. bzgl. Verbindungs- und Angebotsqualität im ÖV und Radverkehr</p>	<p>Verbesserte, attraktive Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und Radverkehr</p>
<p><b>Autogerechte Verkehrs- und Stadtentwicklung</b> insb. fehlende Vorgaben zur infrastrukturellen Anbindung für Gewerbe- und Wohngebietsentwicklung</p>	<p>Keine Gewerbe- und Wohngebietsentwicklung auf „grüner Wiese“, adäquate Anbindung der Gewerbe- und Wohngebiete an ÖV- und Radverkehrsnetze</p>
<p><b>Diskriminierung</b> unterschiedlicher Mobilitätsformen gegenüber der privaten Autonutzung</p>	<p>Keine Privilegien für den Autoverkehr und keine Förderung der Autoabhängigkeit</p>
<p><b>Gesellschaftlich akzeptierte Standards und Konventionen</b> bzgl. der Alltagsorganisation und Priorisierung von Verpflichtungen</p>	<p>Kürzere Arbeitszeiten für geringeren Koordinierungsaufwand und weitere Freiheiten zur Priorisierung anderer Verpflichtungen gegenüber Erwerbsarbeit</p>
<p><b>Mobilität in familiärer Abhängigkeit</b>, insb. Einfluss der Partnerschaft und doppelter Berufstätigkeit</p>	<p>Berücksichtigung der Anforderungen nicht nur der einzelnen Personen, sondern ihrer familiären Situation</p>

Die Kriterien lassen sich nur begrenzt als Aufforderung oder Handlungsempfehlung für bestimmte Gruppen von Adressat\*innen auffassen, wenn gleich sich einigen der Konfliktbereiche bestimmte Zuständigkeits- oder Verantwortungsbereiche zuordnen lassen. Die unzureichende Infrastrukturentwicklung oder Gewerbegebietsentwicklung liegt zum Beispiel wesentlich im Zuständigkeitsbereich von Stadt- und Verkehrspolitiker\*innen und –planer\*innen. Aber auch Planung und Politik wird nicht im leeren Raum gemacht, sondern steht in Wechselbeziehung mit der Gesellschaft, mit Trends und sonstigen politischen Zielen.

Komplizierter ist die Zuständigkeitszuordnung bei der Veränderung gesellschaftlicher Standards, die Gesellschaft kann kaum als Ganzes zum Handeln aufgefordert werden. Gewerkschaften wären vielleicht zu nennen, die Medien oder die Arbeitsorganisations- und Sozialforschung.

Die Kriterien sind eher als Richtlinien zu verstehen, anhand derer die Gestaltung von nicht-benachteiligenden und ökologisch nachhaltigen Mobilitätsbedingungen im gesamtgesellschaftlichen Zuständigkeitsbereich gedacht werden kann.

### 3. Erweiterter Konstellationsansatz: Entstehen, Bestehen und Destabilisieren von Mobilitätsbenachteiligung

Veränderte ökologische Anforderungen können die Mobilitätskonstellationen destabilisieren, indem neue Konfliktfaktoren hinzukommen, mit denen gut oder weniger gut umgegangen werden kann. Nicht alle Konstellationen sind dafür empfänglich, das heißt, nicht alle weisen ein entsprechendes Destabilisierungspotenzial auf. Abbildung 15 stellt die beiden Zeithorizonte gegenüber. Der erste bezieht sich auf die rekonstruierten Bedingungen der Entstehung und Stabilisierung von Mobilitätsbenachteiligung, der zweite auf die antizipierten Bedingungen des (Fort-)Bestehens oder der Destabilisierung.

Vor diesem Hintergrund wird nun der zuvor vorgestellte Konstellationsansatz, das heißt die Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung (siehe Kapitel 1.3), erweitert um einen zweiten zeitlichen Horizont. Ergänzt wird die Dimension des *Destabilisierungspotenzials*, ansonsten sind auch für die Analyse des zweiten Zeithorizonts der Umgang mit den Konfliktfaktoren und die Auswirkungen relevant.

Die Mobilitätsbenachteiligung einer Person wird damit also im Verlauf untersucht: zu einem aktuellen Zeitpunkt und im Hinblick auf künftige Zeitpunkte. Der Ansatz

wurde im vorhergehenden Kapitel für eine retrospektive Betrachtung genutzt. Es wurde überlegt, unter welchen Konstellationsbedingungen die Konstellation destabilisiert wird oder nicht. Im Fall einer Destabilisierung wurde analysiert, welche Konstellationsbedingungen ein erwünschtes Umgangsergebnis fördern. Die entwickelten Kriterien bieten eine Orientierung dazu, wie sich Umgangsergebnisse erzielen lassen, die sozialen und ökologischen Anforderungen genügen.

Zu Beginn stand das Konzept der „Start-Heuristik“. Die darin verfolgten Untersuchungspfade repräsentierten Faktoren relevante Hinweise für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung. Allerdings zeigen die Ergebnisse dieser Arbeit, dass sie eben nur ein Startpunkt sein können und erweitert und ergänzt sowie in einen Zusammenhang gebracht werden müssen. Diese Aufgabe soll von der Theorie zur *Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung* geleistet werden. Sie bildet damit gewissermaßen die **Ziel-Heuristik** zur Untersuchung von Mobilitätsbenachteiligung und bewegt sich weg von konkreten inhaltlichen Schwerpunkten (wie in der Start-Heuristik) zu abstrakten Dimensionen, die einen Vorgang der Veränderung oder der Stabilisierung beschreiben. Das heißt, Mobilitätsbenachteiligung entsteht als Ergebnis des Zusammenwirkens aus einem Mangel bezüglich Mobilität, den Umgangsweisen und der Qualität des Umgangsergebnisses.

Die konkreten inhaltlichen Faktoren, welche zu einem Mangel bzw. zum Destabilisierungspotenzial führen und die die Umgangsweisen sowie den Erfolg prägen, wurden in Form der *Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation* beschrieben: Der Mangel entsteht aus dem Zusammenspiel aus zeitlich-räumlichem Mobilitätsaufwand und dem Paar aus Prioritäten und Konfliktfaktoren. Auch der Umgang wird durch diese Elemente geprägt: Im Umgang stecken nicht nur die Praktiken des Umgehens, sondern auch Umgangsvermögen und Umgangserfolgchancen. In der Konstellationsgruppe 3 etwa ist das Umgangsvermögen sehr gering, weil das Verhältnis aus Prioritäten und Konfliktfaktoren ungünstig ist und die Konfliktfaktoren wenig Raum für Gestaltung bzw. Umgang lassen. Die auf den ersten Blick rein Individuen-bezogenen Prioritäten sind Gegenstand der Interaktion und Verwobenheit von Individuum, Gesellschaft und zeitlich-räumlich geprägter Umwelt. Sie repräsentieren die Ordnung der individuellen Orientierungen im Geflecht der alltäglichen Anforderungen, denen sich ein Individuum angesichts verschiedener Konfliktfaktoren ausgesetzt sieht. Die Konfliktfaktoren sind dabei abhängig von den Prioritäten und von ihrer Ordnung: **Je nachdem, wie groß der Konflikt zwischen einer Priorität und der Erfüllung ist und wie weit oben**

**die Priorität angeordnet ist, variiert die Chance, eine erfolgreiche Lösung zu finden und damit der Grad der Mobilitätsbenachteiligung.** Das Paar aus Prioritäten und Konfliktfaktoren steht damit im Zentrum des Prozesses, in dem Mobilitätsbenachteiligung entsteht. Der Mobilitätsaufwand und die Mobilitätsressourcen sind mit dem Paar verflochten, sie wirken verschärfend oder mildernd (siehe auch Abbildung 13).

Ähnlich wie mit dem Mangel verhält es sich auch mit dem Destabilisierungspotenzial. Veränderte Umstände, z. B. neue Anforderungen an ökologische Mobilität wie eine Verteuerung des Autofahrens oder Fahrverbote, treffen auf Mobilitätskonstellationen, welche dafür besser oder schlechter gewappnet sind. Zu den bestehenden Konfliktfaktoren können so neue hinzukommen oder bestehende gravierender in Erscheinung treten lassen. Welche Spielräume für Anpassung stehen den Konstellationen zur Verfügung – können Prioritäten neu geordnet oder besser geeignete Mobilitätsressourcen erworben werden? Lässt sich der Mobilitätsaufwand anpassen, z. B. in Form veränderter Arbeitspraktiken? Dabei genügt es keinesfalls, das sollte bisher schon deutlich geworden sein, auf das Individuum zu blicken und etwa seine Geschicklichkeit oder Flexibilität als Erklärung für seinen Umgangserfolg heranzuziehen. Die vorgestellten Konfliktfaktoren verdeutlichen, wie gesellschaftliche Erwartungen und Ordnungen, familiäre Abhängigkeit oder die gebaute Umwelt und damit stadtplanerische Trends und Geschichte die Mobilitätsbenachteiligungskonstellationen wechselseitig prägen.

An der Covid-19-Pandemie (2020) lässt sich leicht deutlich machen, wie gesellschaftliche Praktiken und Erwartungen auf die Mobilität einwirken und wie Mobilitätskonstellationen (de-)stabilisiert werden können. Zum Beispiel wurde Präsenz-Arbeiten anstelle von Home-Office in vielen Arbeitsverhältnissen zum Ausnahmefall; viele sonst gemachte Wege wurden überflüssig und erklärungsbedürftig. Der räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand reduzierte sich dadurch für viele enorm. Gleichzeitig kamen neue Konfliktfaktoren hinzu oder verstärkten sich wie z. B. beengte Wohnverhältnisse oder die Verteilung der Betreuungsverantwortung zwischen den Elternteilen. Ebenfalls wurden andere Ressourcen wichtiger, ein eigenes Arbeitszimmer etwa oder Eltern, die bei der Betreuung der Enkel unterstützen.

Die hier entwickelte Theorie beschreibt das Zusammenspiel der Elemente und die Wirkungen, sie beschreibt vier unterschiedliche Typen von Mobilitätsbenachteiligungskonstellationen, welche sich bezüglich dieses Zusammenspiels systematisch unterscheiden lassen. Die inhaltlichen Ausprägungen der Elemente sind dabei

vielfältig und variieren personen-, ort- und zeitspezifisch. Mobilitätsbenachteiligt ist eine Person, wenn sie einen Mangel bzgl. Mobilität hat. Für diese grundlegende Unterscheidung genügt also der „Basis-Begriff“. Für die aber interessantere weitere Differenzierung der Schwere und der Chancen auf Veränderung müssen die weiteren Kategorien ergänzt werden: Je nachdem, ob sie mit dem Mangel Umgang findet oder nicht und wie zufrieden sie mit dem Resultat ist, ist die Person mehr oder weniger mobilitätsbenachteiligt und ihre Betroffenheit mehr oder weniger veränderbar.

Die Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung ist eine temporäre, mehr oder weniger dauerhafte Stabilisierung, ein Gleichgewicht verschiedener Elemente. Die Elemente lassen sich wiederum auf einer abstrakten Ebene im Zusammenhang ihrer Wechselwirkungen beschreiben: Sie führen zusammen ggf. zu einem Mangel bzgl. Mobilität und sie bestimmen den Umgang und das Ergebnis des Umgangs. Mit der Erweiterung der Theorie um das Destabilisierungspotenzial wird die Möglichkeit gegeben, den Blick über die temporäre Stabilisierung hinaus auf eine mögliche zukünftige Stabilisierung unter bestimmten veränderten Bedingungen zu richten. Damit wird zudem auch nochmals unterstrichen, wie veränderlich und kontingent soziale Verhältnisse sind: Wer heute nicht mobilitätsbenachteiligt ist, kann es leicht werden, wenn die Kernpfeiler der eigenen Konstellation destabilisiert werden, wenn sich also Prioritäten verschieben, neue Konfliktfaktoren auftreten und sich das Verhältnis aus Prioritäten und Konfliktfaktoren verändert.

Strategien zur Vermeidung von Mobilitätsbenachteiligung müssen entsprechend bei den Elementen ansetzen, bei den Konfliktfaktoren oder bei der Ordnung der Prioritäten, sie können so den Mangel bzw. das Destabilisierungspotenzial adressieren oder den Umgang.

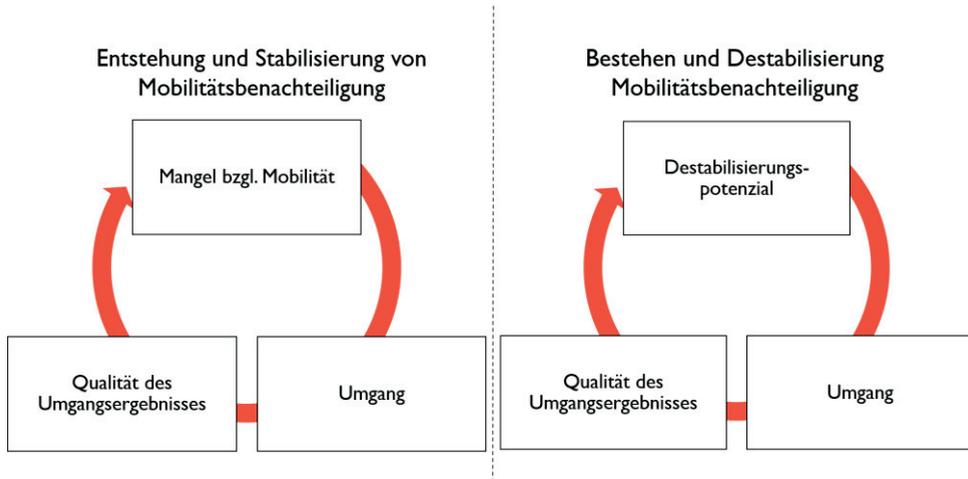


Abbildung 15: Erweiterter Konstellationsansatz, erweitert um den zweiten zeitlichen Horizont

#### 4. Fazit: Einflussfaktoren auf Mobilitäts-benachteiligung und Destabilisierungspotenzial ökologischer Anforderungen

In diesem Fazit sollen die zentralen Erkenntnisse der beiden Ergebnisteile zusammengefasst und die Forschungsfragen dieser Arbeit beantwortet werden:

- Wie entsteht Mobilitätsbenachteiligung und wer ist betroffen?
- Welche Konflikte entstehen zwischen sozialer und ökologischer Mobilität?
- Wie lassen sich soziale und ökologische Anforderungen an Mobilität vereinbaren?

Es wurde in Form des Konstellationsansatzes zunächst eine gegenstandsbezogene Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung entwickelt. Darauf aufbauend wurde sie unter Berücksichtigung hypothetisch veränderter ökologischer Anforderungen an Mobilität weitergedacht. Mit dem anschließend entwickelten integrierten Ansatz ließen sich soziale und ökologische Mobilitätsanforderungen zusammen betrachten. Die Entwicklung der einzelnen Schritte ist in [Abbildung 16](#) dargestellt.

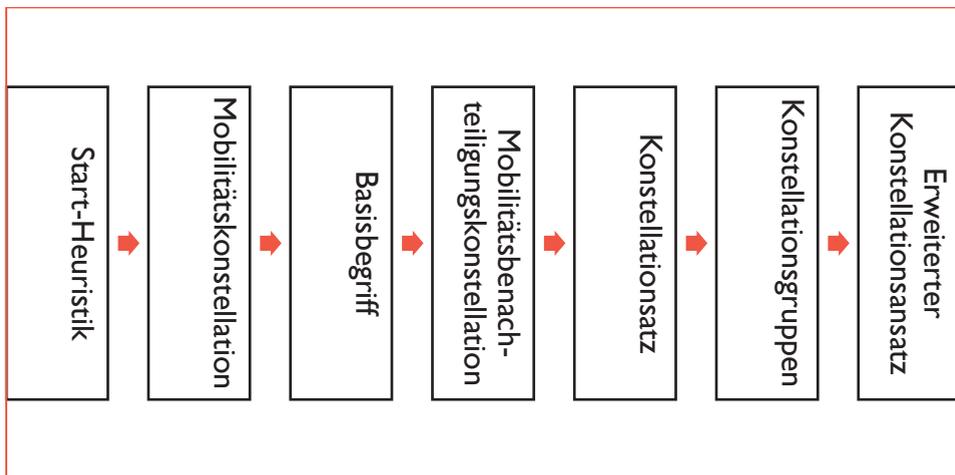


Abbildung 16: Konzeptentwicklungsstufen

Im Ergebniskapitel wurden die Bedingungen zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung und mögliche Einflussfaktoren für die Destabilisierung der Konstellationen behandelt. Wie sich zeigt, gibt es eine Schnittmenge von Faktoren, die sowohl zu Mobilitätsbenachteiligung führen, als auch zu einer nichtökologischen Mobilität. Mit dem Ansatz bzw. mit dem analytischen Instrument der Konstellation wurde

die temporäre Stabilität adressiert und ihre Entstehung rekonstruiert. Die entwickelte Theorie betrachtet die Zeitlichkeit von Mobilitätsbenachteiligung anhand von zwei Zeithorizonten: 1) die Konstellation und ihr Zusammenwirken in Bezug auf die Entstehung und Stabilisierung; 2) die Konstellation und ihr Zusammenwirken in Bezug auf eine mögliche Destabilisierung.

Im Folgenden werden zunächst die Erkenntnisse aus der Untersuchung der Konstellationsgruppen im Vergleich zusammengefasst und resümiert. Anschließend werden die Erkenntnisse vor dem Hintergrund der aus der Literatur abgeleiteten Untersuchungspfade, der Start-Heuristik, reflektiert und ein Resümee zu Übereinstimmungen und Fehlstellen gezogen. Danach werden diese Erkenntnisse mit den Ergebnissen zum Destabilisierungspotenzial ökologischer Anforderungen zusammengeführt und Schlussfolgerungen in Bezug auf die Forschungsfragen gezogen. Abschließend wird die Frage nach der Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse adressiert.

#### 4.1. Konstellationsgruppen von Mobilitätsbenachteiligung

Der möglichst breite Begriff zur Mobilitätsbenachteiligung und das offene Vorgehen bei der Fallauswahl führten dazu, dass auch einige Fälle in die Untersuchung eingegangen sind, die sich als nicht mobilitätsbenachteiligt herausstellten. Diese Fälle ermöglichten jedoch als Kontrast zu den betroffenen Fällen ein besseres Verständnis, unter welchen Bedingungen Mobilitätsbenachteiligung entsteht oder eben nicht entsteht.

Die Gruppe der Nichtbenachteiligten (KG 1) zeichnet sich insbesondere durch ihre relativ freie Zeiteinteilung in Verbindung mit wenigen regelmäßigen und verbindlichen Verpflichtungen aus. Außerdem sind hier eher wenige und kurze Wege zurückzulegen. Dem gegenüber stehen die Konstellationsgruppen 2 bis 4, die als Vertreterinnen unterschiedlicher Grade von Mobilitätsbenachteiligung zu verstehen sind.

In der KG 2 ist ähnlich wie in der KG 1 charakteristisch, dass die Fälle keinen räumlich-zeitlichen aufwändigen Koordinierungsbedarf haben und dass es keine Vereinbarkeitskonflikte zwischen gleichgewichtigen Prioritäten gibt, wie es in der KG 3 der Fall ist. Die Verpflichtungen durch eventuelle Betreuungsaufgaben sind im Haushalt wesentlich einer Person zugeordnet. Die zeitlich und räumlich herausfordernde Vereinbarung aus Begleitfahrten bzw. Bring- und Holwegen mit Erwerbsarbeit und Arbeitswegen entfallen oder sind durch Teilzeit-Arrangements

deutlich gemildert. Im Unterschied zur KG I besteht dennoch ein insgesamt höherer Mobilitätsaufwand, der allerdings in Folge von Betreuungsverantwortung, einer Vollzeitstelle oder einem peripheren Wohn- oder Arbeitsort entsteht, jedoch nicht durch eine Kombination von allen diesen Faktoren.

Dieser Umstand findet sich eher in der KG 3, welche oben als „überbeansprucht“ bezeichnet wurde. Die einzelnen Gründe dafür sind vielfältig. Die Gemeinsamkeit liegt in einem hohen Mobilitätsaufwand, der aus einem hohen Koordinierungsaufwand, großen Entfernungen, vielen Wegen sowie fixen Arbeitszeiten entsteht. Die Umgangsweisen der Fälle führen zu neuen Konflikten, sie sind zwischen verschiedenen ähnlich wichtigen Prioritäten hin und her gerissen.

Die KG 4 ist durch eine durch die körperliche Verfassung oder andere Personen eingeschränkte Mobilität geprägt. Charakteristisch ist, dass die Fälle der Gruppe ihre Bedürfnisse schlecht vertreten bzw. diese nicht handlungsrelevant werden lassen. Sie setzen sich eher passiv den äußeren Einflüssen aus und suchen keine Wege, ihre Bedürfnisse angesichts der bestehenden Konfliktfaktoren zu adressieren. Sie setzen sich den gesundheitlichen, infrastrukturellen oder sozialen bzw. familiären Beeinträchtigungen weitgehend aus, sind mit diesen Beeinträchtigungen unzufrieden, nehmen sie jedoch hin.

Die Verteilung der Fallzahlen auf die Konstellationsgruppen ist auffällig. Die Hälfte der Fälle ist entweder nicht oder nur moderat mobilitätsbenachteiligt, während die vierte Konstellationsgruppe nur drei Fälle aufweist. Wie im Methodenkapitel ausführlich beschrieben, ist dies zunächst ein Ergebnis einer offenen Fallauswahlstrategie mit einem bewusst offen gehaltenen Benachteiligungsbegriff. Entsprechend war es auch möglich, dass Fälle ausgewählt werden, die sich dann nicht als benachteiligt herausstellten. Dieser Umstand hat sich jedoch als Gewinn herausgestellt: Besonders im Vergleich zu den betroffenen Fällen ließen sich die eigentlich entscheidenden Faktoren herausarbeiten. Ein weiterer Schluss ist, dass Fälle der Gruppe der *passiven Mobilitätsbenachteiligten* (Konstellationsgruppe 4) eher selten anzutreffen sind. Die meisten Personen nutzen ihre Möglichkeiten sehr aktiv, sind aber unterschiedlich erfolgreich darin, mit den Anforderungen zurechtzukommen. Die Auswirkungen dieses Zurechtkommens besonders für die Gruppe der *überbeanspruchten Mobilitätsbenachteiligten* (Konstellationsgruppe 3) sind durchaus problematisch und verdienen politische Aufmerksamkeit. Darauf wird im Schlusskapitel eingegangen.

Die vorgestellte Systematik soll dazu dienen, die Aufmerksamkeit auf die Bandbreite möglicher Benachteiligungsquellen und benachteiligter Gruppen zu lenken. Sie soll analytisch greifbar machen, dass es sich um ein komplexes Phänomen handelt, das aus vielfältigen Faktoren zusammengesetzt ist. Diese Faktoren repräsentieren die meist zugleich individuellen, gesellschaftlichen, materiellen oder infrastrukturellen Merkmale. Zudem soll so die Grundlage gelegt werden, um verschiedene Grade der Mobilitätsbenachteiligung zu unterscheiden und dadurch einerseits auf die mögliche Instabilität des jeweils aktuellen Zustands und fließende Übergänge hinzuweisen; andererseits sollen so über soziale Gruppeneinteilungen hinweg Gemeinsamkeiten in Bezug auf die Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung in den Blick geraten. Ein Mehrwert davon könnte etwa sein, dass politische Maßnahmen diskriminierungsfrei in Bezug auf die Privilegierung einzelner und vorab festgelegter Zielgruppen die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung in ihrer Komplexität und unter Berücksichtigung verschiedener Grade adressieren und nicht nur einzelne Auswirkungen und Symptome.

Bei den Fällen in der Konstellationsgruppe I ist nicht klar, ob sie bei Bedarf Ummangsmöglichkeiten finden würden. Die Konstellationsgruppen sagen noch nichts über die Empfänglichkeit oder die Verwundbarkeit für Mobilitätsbenachteiligung aus, sondern nur über die aktuell stabilisierte Konstellation. Um auch diesen Aspekt zu behandeln, wurde der Konstellationsansatz erweitert. Es wurde untersucht, wie veränderte Umstände, das heißt veränderter ökologischer Anforderungen an Mobilität, die Konstellationen destabilisieren könnten.

Was besagt also die integrierte Theorie zur Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung unter dem Einfluss ökologischer Anforderungen?

Die Analyse und Erfassung von Mobilitätsbenachteiligung, so die Erkenntnis dieser Untersuchung, bedarf angesichts ihrer Dynamik und Kontingenz der Berücksichtigung von zwei (oder mehreren) zeitlichen Horizonten: dem Ist-Zustand, dem immer ein Destabilisierungspotenzial innewohnt, und einem zweiten Zeithorizont, der absehbare Veränderungen in der Zukunft antizipiert. Im Fall dieser Untersuchung zeigt sich, dass ökologische Anforderungen eine Mobilitätskonstellation destabilisieren können. Dies kann eine Verschlechterung bedeuten in Bezug auf den Grad der Mobilitätsbenachteiligung, aber auch eine Verbesserung für die ökologische Qualität.

Nicht alle Mobilitätskonstellationen geraten durch ökologische Anforderungen unter zusätzlichen Druck, das heißt, nicht alle haben ein *Destabilisierungspotenzial*.

Das mag bedeuten, dass die Konstellation durch die veränderten Bedingungen nur nicht noch weiter unter Druck gerät, sie kann also gleichbleibend benachteiligt sein.

Mobilitätsbenachteiligung ist natürlich nicht stabilisierungswürdig. Allerdings bestehen, wie gezeigt wurde, graduelle Unterschiede. Die Destabilisierung aus der KG 1 oder 2 zu einem höheren Grad von Mobilitätsbenachteiligung wäre also durchaus problematisch. Aber auch die Stabilität an sich im Sinne eines optimierten Systems hat ihren Nutzen, wenn das System zwar nicht unbedingt glücklich macht, aber wenigstens funktioniert und allen Anforderungen gerecht wird. Dies lässt sich besonders aus den Fällen der KG 3 ablesen – warum sonst würden sie den Aufwand betreiben? Dieser Punkt muss aber in einer weiteren Untersuchung näher untersucht und diskutiert werden.

In Bezug auf die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse bleibt zu überprüfen, ob Theorie und Konzept der Konstellationsgruppen auch auf eine neue Stichprobe angewendet werden könnten und ob sich dann die gleichen Muster in den Fallgruppen ergeben würden. Meine Erwartung auch im Rahmen der verwendeten Methodologie ist, dass mit neuen Fällen auch neue Erkenntnisse hinzugewonnen und sich damit auch die Kategorien weiterentwickeln oder verändern würden. Der hier entwickelte Konstellationsansatz könnte aber als Ausgangspunkt dienen, um auch neue Fälle und womöglich weitere Grade oder feinere Abstufungen von Mobilitätsbenachteiligung zu identifizieren. Das entwickelte Prinzip, bei dem verschiedene Grade der Mobilitätsbenachteiligung unterschieden werden und der Fokus auf den Wirkungen eines systematischen Zusammenwirkens bestimmter Faktoren gelegt wird, sehe ich als übertragbar an.

Mit Blick auf die Forschungsfragen lässt sich für die erste Forschungsfrage nach Entstehung und Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung folgende Schlussfolgerung ziehen: Nicht bestimmte Personengruppen sind mobilitätsbenachteiligt, sondern, in verschiedenen Ausprägungen, bestimmte Typen von Konstellationen. Zu diesen Konstellationen gehört eine Person zu einem bestimmten Zeitpunkt aufgrund ihrer spezifischen Konstellationselemente. Im Hinblick auf die zweite und dritte Forschungsfrage lässt sich zusammenfassend schließen, dass Konflikte zwischen sozialer und ökologischer Mobilität bestehen, dass sich die verschiedenen Anforderungen aber vereinbaren lassen, indem die *Konfliktfaktoren* vermieden werden.

## 4.2. Gemeinsame Konfliktfaktoren: Mobilitätsbenachteiligung und ökologisch nicht nachhaltige Mobilität

Aus den gemeinsamen Konfliktfaktoren wurden Kriterien zur Vereinbarung sozialer und ökologischer Anforderungen an Mobilität abgeleitet (siehe [Kapitel 2.3](#)).

Wie bereits deutlich gemacht wurde, vermeiden einige Fälle Mobilitätsbenachteiligung vor allem durch nichtökologische Mobilitätspraktiken, also durch Autonutzung. Diese Fallkonstellationen haben ein entsprechend hohes Destabilisierungspotenzial durch politische und gesellschaftliche Entwicklungen hin zu einer Verminderung der fossilen Automobilität.

Das Destabilisierungspotenzial kommt besonders in der Konstellationsgruppe 3 zum Ausdruck, die durch einen sehr hohen räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand charakterisiert ist. In Folge des erhöhten Koordinierungsaufwands und der Vereinbarkeitskonflikte zwischen Arbeit, Familie und Betreuungsverantwortung kommt es zu Umgangspraktiken der räumlich-zeitlichen Optimierung und damit meist auch zur Autonutzung.

Aber auch in der Konstellationsgruppe 2 zeigt sich der Zusammenhang. Es gibt die Fälle, bei denen aufgrund ähnlicher Konfliktfaktoren ein Konflikt mit einer ökologischeren und günstigeren Mobilität entsteht: die Wohnlage, die Berufstätigkeit, die Orientierung an der Familie. Zum Beispiel würden L2 (KG 3) wie auch Sub3 (KG 2) gern die Autonutzung innerhalb der Familie einschränken, das heißt, auf den Zweitwagen verzichten. Beide sehen sich nach Alternativen um, für beide bedeuten die vorhandenen Verbindungen im ländlichen Raum keine praktikable Lösung für ihre Mobilitätsanforderungen.

Verbesserungen, die der Vermeidung von Mobilitätsbenachteiligung in der KG 3 dienen, sind also auch für KG 2 nützlich. Zudem verringern sie das Destabilisierungspotenzial im Hinblick auf eine Verschlechterung ihrer Lage in KG 2 und auch KG 1. In KG 4 stellen die Anforderungen an die Mobilität kaum ein Problem dar. Daher ist fraglich, ob sich Verbesserungen im Bereich der Mobilität für sie günstig oder nachteilig auswirken würden.

Die Konfliktfaktoren lassen sich auf einige Konfliktbereiche reduzieren, siehe dazu die tabellarische Übersicht weiter oben (Tabelle 12).

Da ist zunächst der Bereich der Verkehrsinfrastruktur oder der Verbindungs- und Verkehrsangebotsqualität. Hier ist die Anbindung gerade der ländlichen Gebiete

an die Großstädte der Region ein Problem, außerdem die fehlende Binnenmobilität innerhalb einer Region oder auch zwischen Wohngebieten und Ortskernen. Die so genannte erste und letzte Meile am Zielort oder Startort wird nicht ausreichend abgedeckt, sodass die Praktikabilität der gesamten Reisekette mit öffentlichen Verkehrsmitteln reduziert ist. Hinzu kommt, dass auch in Städten der öffentliche Verkehr kaum in Schwachlastzeiten operiert und ein früher Arbeitsbeginn oder ein spätes Arbeitsende nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu realisieren sind. Auch besteht oft nicht die Möglichkeit zur Abwägung und Auswahl von Mobilitätsangeboten, da viele Optionen nicht zur Verfügung stehen. In zentralen Lagen lässt sich, entsprechend den konkreten Anforderungen, aus einer Vielfalt an Angeboten wählen, z. B. ÖPNV oder Carsharing. In peripheren Lagen, auch innerhalb der Städte jenseits des Zentrums, sind Wahlmöglichkeiten und Flexibilität deutlich eingeschränkt.

Zweitens gibt es den Bereich der Standortentwicklung, sowohl in Bezug auf Gewerbegebiete als auch auf Wohngebiete. Dieser Bereich ist wiederum eng verknüpft mit der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik der Kommunen und Landkreise. Standorte werden oft ohne Konzept für den Anschluss an die Versorgungsinfrastruktur sowie an ein Hochleistungsverkehrsnetz (z. B. Zug- und Straßenbahnnetz) entwickelt.

Diskriminierung unterschiedlicher Mobilitätsformen ist ein dritter Bereich. Die Verkehrsbedingungen sind im Wesentlichen so ausgerichtet, dass Verkehrsteilnehmer\*innen zu Fuß oder mit dem Fahrrad, Rollstuhl oder Rollator gegenüber Autofahrenden benachteiligt werden. Autofahrende haben die besten Chancen, unversehrt, zeitsparend und komfortabel unterwegs zu sein. Von der Diskriminierung sind verschiedene der Konstellationen aus unterschiedlichen Gründen betroffen: der Wunsch, überzeugungsbedingt nur mit dem umweltkostensparenden Fahrrad unterwegs zu sein, oder aufgrund von finanziellen, rechtlichen oder körperlichen Hindernissen auf ein Auto verzichten zu müssen.

Der vierte Bereich fasst gesellschaftlich akzeptierte Standards und Konventionen bzgl. der Alltagsorganisation und Priorisierung von Verpflichtungen zusammen. Eine Verkürzung der Arbeitszeiten würde viele Konflikte innerhalb der Konstellationen sowie auch Konflikte mit ökologischen Anforderungen lösen. Hier sind als Adressaten die Politik, aber auch Interessensverbände der Arbeitsgeber- und Arbeitnehmerseite gefragt. Dieses Problem könnte sich in naher Zukunft von selbst auflösen, weil künftige Beschäftigungsverhältnisse flexibler werden bzw. die besonders nachgefragten Arbeitnehmer\*innen höhere Anforderungen an ihre

Work-Life-Balance stellen und diese auch gegenüber Arbeitgeber\*innen durchsetzen können. Unter dem aktuellen Status quo gibt es aber noch viele Berufe oder Beschäftigungsmodelle mit besonders nachteiligen Arbeitsbedingungen, z. B. Schichtarbeit oder Tätigkeiten im Niedriglohnssektor. Arbeitnehmer\*innen in diesen Arbeitsverhältnissen haben wenig Handlungsmacht, um Verbesserungen durchzusetzen. Der Drang zur Optimierung von Zeiten und Orten, um Arbeit und Familie zu vereinbaren, lässt sich in dieser Stichprobe bei Personen mit langen Arbeitszeiten und geringen zeitlichen Spielräumen im Alltag beobachten. Dem gegenüber stehen die Rentner\*innen und die Beschäftigten in einer Arbeitsmaßnahme mit viel freier Zeiteinteilung, kurzen Arbeitszeiten und kurzen Alltagswegen.

Die konfliktträchtigen Standards betreffen auch die Betreuungsverantwortung und die akzeptierten Erwartungen, wie diese ausgeübt wird. Für einen Großteil der Fälle wird Betreuungsverantwortung der Erwerbsarbeit untergeordnet: Die Kinder sind den ganzen Tag über in Einrichtungen (Hort, Kita oder Schule und wieder Hort), damit die Eltern ihrer Arbeit nachgehen können. Als Herausforderung ergibt sich so die Verfügbarkeit von Kindergartenplätzen. Bei mehreren Fällen liegen diese sehr ungünstig, das heißt nicht in der Nähe von Wohn- oder Arbeitsort bzw. auf dem Weg. Einige Eltern sehen in der Dauer der externen Betreuung eine Belastung für die Kinder. Sie sprechen ein schlechtes Gewissen und das Gefühl an, unter Zeitdruck zu stehen, um diese Dauer möglichst kurz zu halten. Mit dem Auto lässt sich am effizientesten vorgehen – nach der Erwerbsarbeit bleibt so am meisten Zeit für die Kinderbetreuung. Das Problem der Verfügbarkeit mag sich in naher Zukunft auflösen, insofern die Politik den Handlungsbedarf erkannt hat und bereits in den Kita-Ausbau investiert. Für den Status quo der untersuchten Fälle sind die weiten und zusätzlichen Wege zu den wohnortfernen Einrichtungen dennoch ein wesentlicher Konfliktfaktor, besonders in Kombination mit starren Zeitfenstern und doppelter Berufstätigkeit. Eine Alternative zu dieser Optimierungsperspektive wäre eine Veränderung der Ausgangsbedingungen: Dabei müssten Möglichkeiten gesucht werden, wie sich die Betreuungsverantwortung besser mit den Anforderungen der Erwerbsarbeit vereinbaren lassen. Dieser Aspekt führt wieder zum vorigen Punkt und dem Vorschlag, akzeptierte Standards der Arbeitsbedingungen zu überprüfen. Es stellt sich einmal mehr die Frage, inwieweit ein für die Parteien belastendes System verbessert werden sollte.

Schließlich gibt es den fünften Konfliktbereich der familiären Abhängigkeit, der sich in verschiedener Hinsicht – mitunter auch ökologisch vorteilhaft – auswirken

kann. Der Einfluss vor allem des Partners oder der Partnerin auf die „Wahl“ der Verkehrsmittel ist häufig groß. Mobilität und die Anschaffung und Nutzung von Mobilitätsmitteln wird in der Familie bzw. zwischen den Partnerpersonen verhandelt: Wer bekommt das Auto? Brauchen wir zwei Autos? Zudem gibt es den Fall des gemeinsamen Unterwegsseins, der bei den Rentner\*innen deutlich wurde. Nicht rationale Abwägungen zwischen Kosten und Nutzen oder die individuellen Präferenzen sind entscheidend, sondern der Partner, die Partnerin.

Ein dritter Aspekt der familiären Abhängigkeit ist die doppelte Berufstätigkeit, die im Zusammenhang mit der Wohnstandortwahl und der Entwicklung von Berufskarrieren im Verlauf der Zeit steht. Gerade wenn Wohneigentum erworben wurde oder die Familie räumlich „verwurzelt“ ist – die Kinder gehen zur Schule, der Partner/die Partnerin hat einen Arbeitsplatz in der Nähe usw. –, ist es nicht einfach, den Wohnstandort aufgrund wechselnder Beschäftigung zu verändern. Als Folge zeigen sich die Inkaufnahme längerer Pendelwege und die Übernahme von meist wenig ökologisch nachhaltigen Praktiken, mit denen die Alltagswege zeitlich-räumlich optimiert werden sollen.

Was passiert, wenn diese destabilisierenden Faktoren ausgeräumt würden – wäre dann allen Fallkonstellationen geholfen? Die Berücksichtigung der Konfliktfaktoren bzw. die Erfüllung der Kriterien würde bei den meisten Fallkonstellationen zu einer Verbesserung der aktuellen Situation führen sowie die Robustheit gegenüber veränderten Bedingungen für das Autofahren erhöhen. Davon kaum berührt würden aber die Konfliktfaktoren, die über die Mobilität im engeren Sinne hinausgehen, die insbesondere in der Konstellationsgruppe 4 beobachtet wurden.

### 4.3. Vergleich der Ergebnisse mit den Untersuchungspfaden der „Start-Heuristik“

Im Hinblick auf die gewonnenen Ergebnisse soll ein Resümee zu der Start-Heuristik (siehe Abbildung 3: „Start-Heuristik“) und damit zu den aus der Literatur abgeleiteten Faktoren zur Erklärung von Mobilitätsbenachteiligung gezogen werden. Sie enthielt drei Untersuchungspfade, mithilfe derer das Untersuchungsfeld zunächst grob erschlossen wurde. Inwieweit erweisen sich die Pfade bzw. Faktoren als fruchtbar?

Zunächst zum Pfad der *Autoabhängigkeit und Autoverfügbarkeit*: In der Automobilität kommen ökologische und soziale Aspekte zusammen und sie hat Einfluss auf gesellschaftliche und räumliche Entwicklungen. In der Forschung wird mangelnde Autoverfügbarkeit als ein wesentlicher Risikofaktor für Mobilitätsbenachteiligung

gesehen (siehe dazu II4 und II6). Autoabhängigkeit bezieht sich zum einen darauf, dass Personen z. B. in bestimmten Gebieten auf ein Auto angewiesen sind, um relevante Ziele und Aktivitäten zu erreichen. Zum anderen wird sie als soziale Dynamik behandelt, in deren Verlauf immer mehr Menschen das Auto nutzen, weil die Nachteile für die, die auf ein Auto verzichten, durch den steigenden Nutzerkreis und die folgenden gesellschaftlichen und räumlichen Entwicklungen immer größer werden.

In meiner Erhebung konnte Autoverfügbarkeit nicht auf eine bestimmte soziale Gruppe oder ein bestimmtes Einkommen zurückgeführt werden: Autobesitz sowie auch Autoverzicht kommt in allen Erhebungsteilen und Konstellationsgruppen vor. Allerdings kann auf ein eigenes Auto dann nur schwer verzichtet werden, wenn Wohn- oder Arbeitsort schlecht ohne Auto erreichbar sind und die räumlich-zeitliche Koordinierung der täglichen Verpflichtungen Einsparung von Minuten erstrebenswert macht. Dies ist besonders in KG 3 der Fall, aber auch in KG 2 können einige Fälle nur schwer auf das Auto verzichten. Diese Fälle zeigen sich also als besonders autoabhängig und einige Personen, die noch kein Auto nutzen, erwägen den Umstieg. Zugleich wirkt sich der Finanzierungsaufwand des Autos für einige der Fälle in KG 3 als zusätzliche Belastung aus, andere Ausgaben werden nachgeordnet oder gar nicht getätigt.

Im Hinblick auf Autoverfügbarkeit ist auch relevant, ob überhaupt eine Fahrerlaubnis vorhanden ist. Beim Gruppeninterview SSC-B1 stellte sich das Thema als heikel heraus. Auf die Frage nach der Nutzung von Carsharing folgte zunächst Schweigen, dann zurückhaltende Verneinung. In diesem Interview wie auch in anderen Interviews kam zur Sprache, dass in Berlin kaum Bedarf für ein Auto oder auch einen Führerschein bestünde. Auch im Gruppeninterview SSC-B2 wurde Führerscheinbesitz nicht als selbstverständlich gesehen: Als „Normalsterblicher“ brauche man in Berlin kein Auto.

Die Fahreignung – mit und ohne Fahrerlaubnis – ist auch mit Blick auf den demografischen Wandel relevant. Unter den Befragten äußerten sich einige dazu, dass das Autofahren im Alter nicht mehr oder nur noch eingeschränkt möglich sein könnte. Sub5 hat bereits ihre Autonutzung auf längeren Strecken eingestellt, da sich ihre Reaktionszeiten, aber auch ihre Belastungsfähigkeit verschlechtern haben. Auch Sub4 nimmt eine gesteigerte Aggressivität im Verkehr wahr – weil er selbst

nicht mehr so aggressiv fahren kann und daher nun häufiger zum defensiven Fahren gezwungen ist? Sub2 wagt auch einen Ausblick auf das Alter und erwägt den Umzug in die Stadt, wo sie nicht auf ein Auto angewiesen wäre.<sup>22</sup>

Über die Konstellationsgruppen hinweg erfüllt das Auto eine zentrale und eine ambivalente Funktion: Es ist für einige der Schlüssel zur Vereinbarkeit verschiedener Konstellationselemente, zugleich aber stabilisiert es auch mobilitätsbenachteiligte Konstellationen (z. B. im Fall von Sub4 oder L2). Es prägt zusammen mit den Schnellstraßen, den peripheren Arbeitsplätzen oder rigiden Arbeitszeiten den Rahmen dafür, was für die Einzelnen möglich und notwendig ist. Autoverfügbarkeit und Autoabhängigkeit als Einflussgrößen für Mobilitätsbenachteiligung sind also erkennbar. Allerdings entfaltet sich ihre Wirkung erst im Zusammenspiel mit weiteren Faktoren. Zudem bedarf es der Ergänzung um die Betrachtung der Umweltkosten. Denn eine Belastung ist die Autoabhängigkeit auch unter ökologischen Gesichtspunkten und sie kann dann auch zu einer weiteren Verschärfung für die Autoabhängigen führen, falls Umweltkosten künftig stärker eingepreist werden.

Der zweite Untersuchungspfad bestand in der Analyse sozialer Benachteiligung. Zwar habe ich keine sozialstatistischen Daten zu meinen Fällen erhoben. Aber durch verschiedene Hinweise aus den Interviews sowie aus der Zuordnung im Erhebungsteil (SSC, L, etc.) kann ich auf Erwerbsstatus, Einkommen und familiäre Situation schließen. In der Untersuchung zeigt sich, dass sich die Betroffenheit nicht auf Einkommen oder Erwerbsstatus reduzieren lässt. Vielmehr sind die verschiedenen Fälle quer zu den Erhebungsteilen und Konstellationsgruppen verteilt. Auffällig ist eher, dass gerade viele der Erwerbslosen im Erhebungsteil SSC unter den Nichtbenachteiligten der KG I zu finden sind. Entscheidend ist hier der geringe räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand. Dazu trägt bei, dass sie relativ viel Zeit haben, die sie auch relativ frei einteilen können. Außerdem müssen keine weiteren Verpflichtungen koordiniert werden. Zum Pfad der sozialen Benachteiligung gehörten auch besondere Herausforderungen für Mobilität z. B. durch eine Behin-

---

<sup>22</sup> Auf die allgemeine Frage, was Sub2 tun würde, wenn sie auf ihr Auto verzichten müsste, sagt sie: Sub2: Dann würd ich woanders hinziehen. Also, ich hab sowieso im Hinterkopf, dass ich jetzt net bis ich sterb hier in [Name der Kleinstadt] wohn, sondern, also (...) ich hab im Hinterkopf, dass wir uns irgendwann a mal a Eigentumswohnung suchen, [Name einer Großstadt], [Name einer Großstadt], [Name einer Großstadt]. Ja. Aber dann auch, wenn ich wirklich nimma so auf mein Auto angewiesen bin [I: Mhmmh]. Weil, dann will ich irgendwo was, wo halt alles in der Nähe ist, wo ich dann wirklich net wegen allem mit 'm Auto in der Gegend rumfahren muss. Ja. (bei 00:16:46)

derung. Dabei konnte ich ein recht breites Spektrum an „besonderen“ Bedürfnissen verfolgen. Ausgehend von BQB2, der auf einen Rollstuhl angewiesen ist, konnte ich viele weitere Bedürfnisse erkennen: von Personen mit Rollator, von Personen mit kleinen Kindern oder Radfahrenden. Es lassen sich auch Bedürfnisse von Personen darunter fassen, die mehrere Zeiten und Orte koordinieren müssen sowie neben der Arbeit auch Kinderbetreuung übernehmen, wenn sie kein eigenes Auto zur Verfügung haben. Hinzu kommt auch das Phänomen der doppelten Berufstätigkeit, das Kompromisslösungen bezüglich Wohnort, Verkehrsmittelausstattung oder Arbeitszeiten zwischen den Partnerpersonen erfordert. Letztlich zeigen sich die besonderen Bedürfnisse eher als sehr verbreitete Bedürfnisse.

Im Hinblick auf den dritten Pfad der *unterschiedlichen Orte* zeigt sich, dass räumliche Zentralität und Peripherie relevante Faktoren für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung sind. Ein mangelhaftes öffentliches Verkehrsangebot begünstigt die Entstehung von Benachteiligung und korreliert mit peripheren Orten. Ein gutes Angebot wirkt Mobilitätsbenachteiligung entgegen und korreliert mit Zentralität. Die Verfügbarkeit eines Autos schwächt diesen Einfluss ab. Allerdings genügt es nicht, nur den Wohnstandort zu betrachten: Arbeits- und Kitastandort beispielsweise müssen ebenso mit einbezogen werden. Zudem sind nicht so sehr die Orte an sich, sondern die Verbindungsqualität zwischen diesen Orten relevant, insofern Menschen in ihrer Alltagsmobilität meist mehrere Wege miteinander verbinden. Des Weiteren ist die räumliche Dimension allein nicht ausreichend. Parallel müssen zeitliche Faktoren berücksichtigt werden. Erst wenn die Wege täglich und zu bestimmten Zeiten zurückzulegen sind und eine bestimmte Aufenthaltsdauer vorgeschrieben ist, fallen Erreichbarkeit und Entfernung ins Gewicht. Dem soll mit der Kategorie des räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwands Rechnung getragen werden.

Zusammenfassend sind die in den Untersuchungspfaden repräsentierten Faktoren relevante Hinweise für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung. Allerdings zeigen die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit, dass sie erweitert und ergänzt sowie in einen Zusammenhang gebracht werden. Diese Aufgabe soll von der Theorie zur *Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung* geleistet werden. Sie bildet, wie oben bereits geschrieben wurde, die Ziel-Heuristik zur Untersuchung von Mobilitätsbenachteiligung und bewegt sich dabei weg von konkreten inhaltlichen Schwerpunkten zu abstrakten Dimensionen, die einen Vorgang der Veränderung oder Stabilisierung beschreiben.

#### 4.4. Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse

Abschließend soll auf die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse Bezug genommen werden. Diese lässt sich – aufgrund der Methodik ihrer Erhebung – zwar nicht im statistischen Verständnis für die gesamte Bevölkerung oder andere statistische Einheiten verallgemeinern. Von den Ergebnissen lassen sich dennoch Erkenntnisse auch für Personen ableiten, die nicht Teil der Befragung waren, wenn sie unter ähnlichen Bedingungen leben. Dabei möchte ich zwei Beschreibungsebenen der Ergebnisse unterscheiden: die inhaltliche und die funktionale oder ergebnisbezogene.

Mit „funktional“ und „ergebnisbezogen“ meine ich die Konstellationsgruppen, die aufgrund eines ähnlichen Prozessablaufs bei der Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung gebildet werden. Dem gegenüber steht die inhaltliche Ebene, auf der die spezifischen Ausprägungen der Elemente verortet sind, welche im Prozessablauf zusammenwirken (und zu den Ergebnissen führen).

Innerhalb der Untersuchung stellen die Konstellationsgruppen eine Verallgemeinerung der spezifischen Einzelkonstellationen dar. In der zugrundeliegenden Theorie wurden sehr unterschiedliche Fälle miteinander in Beziehung gesetzt. Es wurde ein System entwickelt, mit dem sich sinnvolle Unterscheidungen und Gemeinsamkeiten bilden lassen. Bei aller inhaltlichen Spezifik der einzelnen Konstellationen ließen diese sich also zu Gruppen verallgemeinern. Dass sich diese Gruppen auch auf neue Fälle übertragen lassen, halte ich für wahrscheinlich. Ich würde aber nicht unbedingt erwarten, dass es bei den vier Gruppen bleibt, sondern dass sich weitere Gruppen innerhalb des Systems, das die Theorie beschreibt, identifizieren lassen.

Auf der inhaltlichen Beschreibungsebene halte ich auch die gebildeten Kategorien, also die Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation, für übertragbar. Die Ausprägungen der Elemente sind mehr oder weniger spezifisch für die einzelne Konstellation. Aber dass Prioritäten, Konfliktfaktoren, der räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand etc. und ihre Unterkategorien eine wesentliche Rolle für die Mobilität sowie die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung spielen, würde ich auch bei weiteren Fällen vermuten. Die Ergebnisse sind insofern als übertragbar oder verallgemeinerbar zu verstehen, als dass sie eine Orientierung und Grundlage für das Verständnis von Mobilität und Mobilitätsbenachteiligung von Personen bieten können, die alle im sozialen und politischen System Deutschlands leben.



## E Diskussion

Die Motivation für diese Untersuchung lag in der Erforschung der Auswirkungen von Mobilitätsbenachteiligung auf die gesamte Gesellschaft, statt nur auf vereinzelte Gruppen. Dies soll die Grundlage für übergreifende, gemeinsame Lösungsansätze schaffen. Das Auto, die Autonutzung und die Automobilität wurden als gemeinsamer Faktor für soziale und ökologische Probleme identifiziert und erhielten einen zentralen Stellenwert bei der Untersuchung von Mobilitätsbenachteiligung.

Mobilitätsbenachteiligung wurde zudem als dynamisches und kontingentes Phänomen untersucht, bei welchem die Entstehungsbedingungen und die Verknüpfungen mit einerseits verkehrs- und mobilitätsbezogenen Aspekten sowie andererseits Aspekten der Alltags- und Lebensgestaltung im Vordergrund stehen.

Methodisch erfolgte dies in Form der Analyse von *Konstellationen* in Anlehnung an die praxistheoretische Forschungsperspektive. Konstellationen stellen die relevante Untersuchungseinheit dar. Es wurden verschiedene Arten der Konstellationen verwendet: die fallspezifischen und die abstrakten, fallübergreifenden. Die entwickelte Theorie zur Entstehung und Destabilisierung von Mobilitätsbenachteiligung wird vor diesem Hintergrund als *Konstellationsansatz* bezeichnet. Ergänzend könnte es „prozessualer“ Konstellationsansatz heißen, da die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung prozesshaft beschrieben wird, indem bestimmte Konstellationselemente mit einem bestimmten Ergebnis zusammenwirken.

Mit einem offenen, induktiven Ansatz habe ich untersucht, wie die Betroffenheit von Personen mit Mobilitätsbenachteiligung entsteht. Zur Vermeidung einer A-priori-Festlegung auf bestimmte Gruppen habe ich für den Start der Untersuchung die „Start-Heuristik“ entwickelt, die mir drei plausible, an die Forschungsliteratur angelehnte Untersuchungspfade aufzeigte: Autoabhängigkeit, unterschiedliche Orte zwischen Zentralität und Peripherie sowie soziale Benachteiligung.

Die benannte Motivation habe ich in folgenden Forschungsfragen formuliert:

- Wie entsteht Mobilitätsbenachteiligung und wer ist betroffen?
- Welche Konflikte entstehen zwischen sozialer und ökologischer Mobilität?
- Wie lassen sich soziale und ökologische Anforderungen an Mobilität vereinbaren?

Das folgende letzte Kapitel besteht aus einer Einordnung der Ergebnisse in den Forschungsstand sowie in einer Diskussion möglicher Konsequenzen für eine sozialverträgliche und zugleich ökologisch nachhaltige Verkehrswende.

Im Folgenden ordne ich die Ergebnisse im Hinblick auf die identifizierten Forschungsdesiderate ein und diskutiere ihren Beitrag, gehe auf den methodologischen und empirischen Beitrag meiner Arbeit ein und stelle den Universalitätsanspruch infrage, der von prominenten Ansätzen zur Mobilitätsbenachteiligung zugrunde gelegt wird. Abschließend gehe ich auf Implikationen der Untersuchung für die Verkehrswende ein.

## I. Zur Erweiterung der Perspektive auf Mobilitätsbenachteiligung

### I.1. Betroffene und Entstehung

Wie ich in dieser Untersuchung zeigen konnte, lässt sich Mobilitätsbenachteiligung nicht auf bestimmte Personengruppen eingrenzen. Es sind vielmehr bestimmte Muster von Konstellationen, die für eine Person zu einem bestimmten Zeitpunkt mehr oder weniger zu Mobilitätsbenachteiligung führen. Ältere Personen könnten als potenziell benachteiligte Gruppe gewertet werden, aber nur unter bestimmten Konstellationsbedingungen: wenn sie nicht Auto fahren können, schlecht zu Fuß sind und in einer autoabhängigen Umgebung wohnen. Einkommensschwache oder Erwerbslose sind ebenfalls nicht per se betroffen. Entscheidend ist vielmehr, wie groß der räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand ist, das heißt auch, welche Verpflichtungen und zeitlichen Anforderungen sie haben. Wenige und unverbindliche Verpflichtungen befördern nicht die Mobilitätsbenachteiligung, sondern viele verbindliche Verpflichtungen mit einem engen zeitlichen Verfügungsrahmen.

Als wesentlicher Faktor für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung hat sich in dieser Untersuchung die Anforderung herausgestellt, Betreuungsverantwortung und Berufstätigkeit zu vereinbaren. Aber auch Betreuungsverantwortliche sind nicht per se mobilitätsbenachteiligt, sondern im Zusammenhang mit verschiedenen Faktoren, darunter weit entfernte Betreuungseinrichtungen und Arbeitsstandorte, ausgedehnte, unflexible Arbeitszeiten oder doppelte Berufstätigkeit bzw. genügt im Fall von Alleinerziehenden die Berufstätigkeit des einen Elternteils. Eine räumlich-zeitliche Entlastung für die Betreuungsverantwortlichen ist es darüber hinaus, wenn Kinder sich zu einem gewissen Grad selbstständig bewegen können, ohne also auf allen Wegen von den Eltern begleitet werden zu müssen. Das ist bei kurzen Wegen zur Schule und Freizeitgelegenheiten und in Gebieten mit weniger gefährlichem Verkehr eher der Fall.

Die Festlegung auf bestimmte, anhand sozialstatistisch abgeleiteter Merkmale gebildete Gruppen verstellt die Sicht auf die vielfältigen Facetten und Problemlagen. Hinzu kommt, dass die Ableitung und Zuteilung oftmals unhinterfragt und ohne fundierte empirische Basis geschieht, also konzeptionell wie auch methodologisch fragwürdig ist. Diesen Punkt untermauert auch der Beitrag von Cass et al. (2005), welcher die fraglose Deduktion von sozialer Exklusion ausgehend von sozialstatistischen Merkmalen wie Arbeitslosigkeit bereits in den Anfängen der Forschung zum Thema problematisierte.

Nichtsdestotrotz ist auch die Bedeutung des sozialstatistischen Ansatzes zu betonen: Er tritt mit einem Universalitätsanspruch für die Gewährung einer Basismobilität ein und schafft und schärft das Bewusstsein für die mobilitätsbezogenen Problemlagen der Bevölkerungsgruppen, die darin herausgefordert sind, im Alltag und mit ihrem Budget zurechtzukommen. Es lässt sich infrage stellen, wie hilfreich eine Festlegung einer Mindestmobilität unabhängig von der Mobilitätskonstellation einer Person wäre. Wie der Fall von BQB2 zeigt, scheint eine Bemessung von Mindestmobilität zudem auch problematisch: Denn so können sich zum Beispiel Behörden darauf berufen, um bedürfnisgerechte, aber über die Mindestwerte hinausgehende Forderungen abzuweisen (von der Krankenkasse zugestanden wird ihm laut eigener Aussage ein Zwei-Kilometer-Radius zum Einkaufen und frische Luft zu schnappen). Insgesamt besteht eine Vielfalt an Mobilitätsbedarfen und diese hängen wesentlich von dem räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand ab. Nachdem die sozialstatistisch basierte Forschungsrichtung dazu beigetragen hat, Aufmerksamkeit für Mobilitätsarmut zu schaffen, ist es nun an der Zeit, den Blick zu

erweitern und sich auch für verschiedene Abstufungen und vor allem für die Entstehungsbedingungen der Problemlage zu öffnen. Die verbindende Frage sollte sein, wie wir als Gesellschaft leben wollen, sodass es für die verschiedenen sozialstatistisch abgrenzbaren Gruppen akzeptabel ist.

Während in der ersten Forschungsrichtung die strukturellen Bedingungen als Begründung von Mobilitätsbenachteiligung zu sehr im Fokus stehen, ist es in der zweiten Forschungsrichtung das Individuum. Mobilitätsentscheidungen und nachteilige Präferenzen werden herangezogen, um Mobilitätsbenachteiligung zu erklären. Dagegen finden soziale Faktoren, die über bloße Rahmenbedingungen hinausgehen, kaum Beachtung.

In meiner Untersuchung kam deutlich zum Vorschein, dass Mobilität gerade nicht auf individuelle Erwägungen zurückzuführen ist, die auf nachgelagerte Rahmenbedingungen wie z. B. dem infrastrukturellen Angebot reagieren. Vielmehr ist die praktizierte Mobilität wesentlich mit den Familienmitgliedern und anderen Menschen sowie gesellschaftlichen Standards verwoben und das Ergebnis einer Konstellation aus verschiedenartigen Komponenten. Dazu gehören gewiss auch die infrastrukturellen Bedingungen oder die Verkehrsmittelausstattung, aber diese stehen in einer Wechselbeziehung zu den sozialen bzw. über-individuellen Aspekten.

Insbesondere zeigte sich, dass Mobilität und mobilitätsrelevante Entscheidungen oftmals in der Familie „geteilt“ sind. Viele Handlungen sind direkt abhängig von kontinuierlich veränderlichen Verhandlungen innerhalb der Familie. Die Partner\*innen haben einen prägenden Einfluss auf die eigene Mobilität, über alle Konstellationsgruppen hinweg gab es Fälle, deren Mobilitätspraktiken durch die Partner\*innen bestimmt wurden. Mit zunehmenden Alter bzw. im Rentenalter scheint dieser Einfluss zuzunehmen, da Personen dann häufiger mit den Partner\*innen gemeinsam unterwegs sind und die oder der eine sich dem oder der anderen anpasst, je nachdem, wer sich durchsetzen kann. Aber auch die doppelte Berufstätigkeit ist ein prägender Faktor, der sich z. B. bei der Bestimmung des Wohnstandorts und damit auf das Ausmaß des Mobilitätsaufwands auswirkt. Für die Umweltfreundlichkeit der Mobilität wird das relevant, wenn die Bereitschaft oder der Wunsch für umweltfreundliche Mobilitätspraktiken in Ansätzen vorhanden ist, aber dies nicht mit den Wünschen der Familienmitglieder oder den Familienansprüchen korrespondiert.

Die praktizierte Mobilität geht also nicht *ex nihilo* aus Präferenzen und Rahmenbedingungen hervor, sondern entsteht *in medias res*, inmitten der Konstellation.

## 1.2. Weiterentwicklung der praxistheoretischen Forschungsperspektive in Form des Konstellationsansatzes

Allgemein zeigen praxistheoretische Ansätze bzw. die Forschungsperspektive, die die Gestaltungsmöglichkeiten in den Vordergrund stellt (siehe dazu [Kapitel B4](#) und [B5](#)), eine furchtbare Alternative zu den sozialstatistisch basierten wie auch den subjektzentrierten Ansätzen (siehe dazu [Kapitel B3](#)) auf, um sich der Frage nach den Gründen für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung zu widmen. Was auf der Familienebene passiert, lässt sich auf weitere Netzwerke und gesellschaftliche Zusammenhänge übertragen. Auswirkungen von Autoabhängigkeit ließen sich in der Untersuchung nachzeichnen sowie die Rolle von Erwartungen und Standards bezüglich akzeptierter Pendelstrecken oder zeitlicher Optimierung.

Jedoch zeigen sich auch bei den praxistheoretischen Ansätzen Fehlstellen auf, zum einen wenn es um die Gestaltungsmacht der Einzelnen geht, zum anderen in Bezug auf die Entstehung von Ungleichheit bzw. Benachteiligung.

Die in dieser Untersuchung betrachteten Akteure waren bemüht, die verschiedenen Anforderungen in Einklang zu bringen. Die einen hatten dabei mehr Gestaltungsraum als andere, in Abhängigkeit von ihrer Konstellation und insbesondere den jeweils vorhandenen Konfliktfaktoren. Bei Hinzukommen weiterer und neuer Anforderungen ist dann entscheidend, inwieweit aus der bestehenden Konstellation heraus geeignete Umgangsweisen entwickelt werden können. Auf der Ebene der einzelnen Konstellation (wie auch auf politischer Ebene) lässt sich Mobilitätsbenachteiligung als ein Gestaltungsdefizit verstehen, insofern die Konstellationsbeziehungen günstiger oder nachteiliger bestellt sein können und eben Mobilitätsbenachteiligung fördern oder nicht. Das Portfolio möglicher Umgangsweisen der einzelnen Akteure fällt allerdings unterschiedlich breit aus – unter den einzelnen Akteuren sowie im Vergleich zur politischen Steuerung (als gesellschaftlicher Akteur). Viele der Konfliktfaktoren lassen sich nicht oder nur schwer auf der Konstellationsebene beeinflussen.

Eine anschauliche theoretische Auseinandersetzung zum gegenseitigen Konstituieren von Handlung und Gesellschaft findet sich im Soziale-Praktiken-Ansatz von Shove (2012). Nicht das Individuum handelt für sich, vielmehr sind die sozialen bzw. äußeren Bedingungen der Person in den Praktiken dieser Person enthalten (Shove et al. 2012, S. 143–144). Praktiken werden als von den Praktizierenden unabhängige, mit einem Eigenleben versehene Entitäten gefasst und treten als Akteure in Erscheinung (Shove et al. 2012, S. 162). Praktiken stehen zum Beispiel in

Konkurrenz zueinander, möglichst viel Zeit zugestanden zu bekommen und möglichst viele Träger\*innen zu rekrutieren und sind unterschiedlich erfolgreich darin, zu überdauern und sich zu verbreiten (z. B. Shove et al. 2012, S. 16). Die Praktik des Autofahrens war und ist bislang sehr erfolgreich: Sie hat viele Träger\*innen rekrutiert und hat maßgeblich die zeitlichen und räumlichen Standards geprägt. Daraus ließe sich ableiten, dass es nicht Aufgabe allein des Individuums ist, durch seine Entscheidungen die eigene Situation wie auch die Gesellschaft zu verändern, aber es hat einen Anteil daran, für welche Praktiken es sich rekrutieren lässt und wie es diese anwendet und mitgestaltet.

Eine daran angrenzende zweite Fehlstelle betrifft die offene Frage an die ANT sowie auch an weitere praxistheoretische Ansätze wie den Soziale-Praktiken-Ansatz von Shove, warum sich insbesondere auch nachteilige Konstellationen stabilisieren. Oder was die generelle die Motivation zweier Elemente ist, sich überhaupt zu verbinden, angesichts der vielfältigen Möglichkeiten alternativer Verbindungen. Die ANT interessiert sich nicht dafür, was sich im Inneren der Akteure abspielt, also welche Intentionen oder Motive bestehen, sofern sich diese nicht in direkt beobachtbarem Handeln niederschlagen. Ob es um einen intentionalen (menschlichen) Akteur geht oder nicht, Handeln bedeutet einen Unterschied zu bewirken (Latour 2005, 52–53; 71; 76).<sup>23</sup> So bleibt also nur die Beschreibung der realisierten Aktivitäten. Das ist dann unbefriedigend, wenn nach dem Warum einer Aktivität gefragt wird, nicht zuletzt, um etwa aus vergangenen Aktivitäten zu lernen und begründete Erwartungen an künftige zu entwickeln. Ebenso wenig lassen sich unterlassene Aktivitäten oder nicht im Netzwerk integrierte Akteure berücksichtigen. Warum also finden Elemente in einer Praktik oder einem Netzwerk zusammen und bleiben beieinander? Und was ist mit denen, die sich nicht zusammenfinden – was sind das für Akteure und warum nehmen sie nicht teil am betrachteten Netzwerk/der betrachteten Praktik?

Vor diesem Hintergrund sehe ich in meinem Ansatz einen Beitrag, um diese Fehlstellen zu adressieren. Dazu schlage ich eine Perspektive vor, die zwar grundsätzlich die gegenseitige Konstitution von Individuen und sozialen Phänomenen – wie es auch die Mobilitätsbenachteiligung ist – herausstellt, die aber dabei den Verflechtungen der Individuen selbst größeres Gewicht beimisst und dadurch auch die spezifische Gestaltungsmacht in den Blick nehmen kann. Im Zentrum jeder Konstellation steht ein menschlicher Akteur, eine Person, die zwar *in medias res*

---

<sup>23</sup> Latour schreibt: „An invisible agency that makes no difference, produces no transformation, leaves no trace, and enters no account is not an agency. Period.“ Latour 2005, S. 53.

handelt, aber durch die eben nicht nur „gehandelt“ wird, sondern die aktive Gestalterin ist, mit sie antreibenden, handlungsmotivierenden Prioritäten und Konfliktfaktoren.

In dem Spannungsfeld aus Prioritäten und Konfliktfaktoren lässt sich nachvollziehen, wie auch die belastenden, also die mobilitätsbenachteiligten Konstellationen stabilisiert werden und was dazu beiträgt, sie zu destabilisieren. Hinzu kommt, dass nicht nur getätigte Aktivitäten Einfluss auf die Destabilisierung/Stabilisierung nehmen, sondern auch unterlassene Aktivitäten und die gleichfalls unsichtbaren Prioritätenordnungen und Konfliktfaktoren. Im Grunde steht dies nicht im Widerspruch zur ANT-Losung, dass nur das, was Spuren hinterlässt, relevant ist: Die unterlassenen Aktivitäten, die Prioritäten und Konfliktfaktoren hinterlassen Spuren. In meinem Ansatz bekommen sie einen expliziten Status eingeräumt.

Im Hinblick auf die Entstehung von sozialer Ungleichheit lässt sich also folgern, dass es unterschiedlich günstige Konstellationen gibt, die im Rahmen ihrer Elemente und Beziehungen dieser besser oder schlechter darin sind, solche Umgangsweisen anzuwenden, die es ermöglichen, die Prioritäten möglichst gut zu vereinbaren.

Den Akteuren wohnt eine Gestaltungsmacht inne, die unterschiedlich ausgeprägt ist. Mit Blick auf die Konstellationsgruppen und unterschiedlichen Fallkonstellationen lässt sich feststellen, dass die meisten um eine Stabilisierung ihrer Konstellationen bemüht sind. Dabei werden, wie gezeigt wurde, nicht nur günstige, vorteilhafte, sondern auch nachteilige oder ungünstige Konstellationen stabilisiert. Eine kleine Gruppe der „Wackelkandidat\*innen“ zeigte sich bereit, ihre Konstellation zu destabilisieren, in der Erwartung, in einigen Punkten Verbesserungen zu erfahren. Verbesserung heißt dabei, dass ihre höchsten Prioritäten besser erfüllt und vereinbart werden.

Im Vergleich zu (normativen) Gerechtigkeitsansätzen ist dieses Konzept von Destabilisierung und Stabilisierung zunächst also deskriptiv: Destabilisieren und Stabilisieren sind nicht per se zu begrüßen oder zu problematisieren. Normativ lässt sich allerdings ableiten, dass nachteilige, ungünstige Konstellationen nicht stabilisiert und günstige, vorteilhafte Konstellationen nicht destabilisiert werden sollten. An dieser Stelle kommen wir wieder zum Gestaltungsdefizit. Die Bedingungen, die das eine behindern und das andere befördern, sollten vermieden oder neugestaltet werden. Diese Bedingungen umfassen die Elemente der Mobilitätsbenachteiligungskonstellation. Sie gehen teilweise und in unterschiedlicher Weise über

den direkten Einflussbereich der Einzelakteure hinaus und werden – in Anlehnung an den Ansatz sozialer Praktiken, welche unabhängig von den einzelnen Praktiken-Träger\*innen existieren, aber von diesen übernommen werden müssen und fortan mitgeprägt werden – von den Konstellationen geteilt. Die gestaltungsmächtigeren (Einzel-)Akteure und die gesellschaftlichen Akteure sollten dazu beitragen, die Bedingungen für die Konstellationen entsprechend zu gestalten, das heißt, die ungünstig stabilisierenden sowie die günstig destabilisierenden Bedingungen zu verändern.

Zusammenfassend besteht der Beitrag in der Anwendung und Weiterentwicklung einer praxistheoretischen Perspektive in Form des Konstellationsansatzes. Die Konstellationen bilden die Verflechtungen zwischen individuellen und gesellschaftlichen Faktoren sowie räumlichen und sonstigen materiellen Faktoren ab. Sie lassen sich – in Anlehnung an das Gebot der „flachen Ontologie“ bei Latour, in die man hineinzoomen und aus denen man herauszoomen kann – als eine „Zoom-Stufe“ zwischen Individuum und sozialen Praktiken vorstellen.

Die Konstellationen und die Konstellationsgruppen dienen dazu, die Kontingenz des Phänomens Mobilitätsbenachteiligung und seine komplexe Entstehung abzubilden. In Verbindung mit der Systematik der Konstellationsgruppen werden die „Gemachtheit“ und die Zeitlichkeit der Entstehung und Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung herausgestellt. Mobilitätsbenachteiligung ist keine Zwangsläufigkeit, sondern wird durch vielfältige Aktivitäten hergestellt. Diese sind vielfach nur in begrenztem Maße durch die Individuen beeinflussbar. Die Zuweisung einer Fallkonstellation zu einer Konstellationsgruppe bildet immer nur einen bestimmten Zeitpunkt ab. Unter veränderten Bedingungen, das heißt, wenn sich die Elemente der jeweiligen Mobilitätskonstellation ändern und dies sich auf den Bedarf an anderer Mobilität, auf den Umgang und die Qualität des Umgangsergebnisses auswirkt, ändert sich auch die Zuordnung.

In meinem Ansatz werden A-priori-Festlegungen vermieden und das Phänomen wird offen und differenziert untersucht. Die verschiedenen Personen oder Gruppen in einer Gesellschaft sind sehr unterschiedlich, die Bedingungen verändern sich und die Übergänge können fließend sein. So fallen die handlungsfähigeren Akteure (in der Konstellationsgruppe 2) zunächst vielleicht weniger als benachteiligt auf, weil sie durch bestimmte Mobilitätsformen zum Zeitpunkt der Betrachtung gut zurechtkommen. Unter anderen Konstellationsbedingungen würden sie aber

womöglich den Konfliktfaktoren weniger gut ausweichen können. Die Gegenüberstellung von „Sozialexkludierten“ und einer Restbevölkerung erscheint daher nicht als zielführend.

### 1.3. Empirischer Beitrag

Während es viele theoretische Arbeiten zum Zusammenhang von Mobilität und sozialer Ungleichheit oder Gerechtigkeit gibt, fehlt es an empirischen Arbeiten, zumindest an solchen, die über eine Fallstudie hinausgehen. In meiner Arbeit habe ich empirische Erkenntnisse dazu gewonnen, wie nachteilige Konstellationen entstehen und fortbestehen, woraus sich Implikationen für die Schaffung gerechter Bedingungen ableiten lassen.

Im Fokus stehen verschiedene Faktoren, die über Mobilitätsaspekte im engeren Sinn hinausgehen: Arbeitszeiten, Kinderbetreuung, Erwartungen an Vereinbarkeit. Zum Thema der Reproduktion von sozialen Missständen im Kontext von Mobilität lassen sich einige Fallkonstellationen in der Konstellationsgruppe 3 anführen. Der hohe räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand beschränkt die Freiräume für die eigene Erholung sowie die Betreuung der Kinder. Begünstigt wird er durch die Förderung von Arbeitsstandorten auf der „grünen Wiese“, ohne die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, einer mangelnden Versorgung mit Kitaplätzen in der Nähe des Wohnorts sowie langen und unflexiblen Wochen- und Tagesarbeitszeiten.

Ein weiterer Aspekt, der sich in den Konstellationsgruppen widerspiegelt, ist die unter anderem von Urry adressierte Polarisierung der Gesellschaft zwischen den sehr Mobilen und den wenig Mobilen. Die *Übermobilität* zeigt sich in der Untersuchung in KG 3 im Gegensatz zu einer *passiven Mobilität* in KG 4.

Allerdings ist *Übermobilität* nicht den Spitzenmanagern und Eliten vorbehalten und nicht unbedingt Ausdruck einer Kumulation von besonders vielen „mobilities“. Anders als es z. B. der SEU-Bericht nahelegt, sind auch Geringqualifizierte oder solche, deren Qualifikationen abnehmend nachgefragt werden, bereit, weite Wege und einen hohen Aufwand auf sich zu nehmen. Im Hinblick auf die Entstehung und Reproduktion sozialer Ungleichheit ist eher ausschlaggebend, in welchen Abhängigkeiten die Personen leben (ob sie z. B. ungebunden genug sind, der Arbeitsstelle nachzuziehen), ob sie Aufgaben delegieren können (z. B. an einen Partner, der statt einer eigenen Karriere den Haushalt führt) und ob sich der Mobilitätsaufwand im Verhältnis zum Einkommen oder der aus der Arbeit gewonnenen

Zufriedenheit ausahlt. Bleibt also am Ende eine belastende Situation, die zumindest ein ansonsten gutes Leben ermöglicht, oder kommen zur Belastung auch noch finanzielle, körperliche oder geistige Belastungen hinzu?

Eine erhöhte Mobilität, wie sie im SEU-Bericht und auch im Rahmen der Agenda 2010<sup>24</sup> eingefordert wird, sollte daher kein Selbstzweck sein: Ihr Nutzen sollte vielmehr unter Berücksichtigung der Konsequenzen für den Ressourcenverbrauch (in Folge weiter Pendelstrecken) und für die Lebensqualität einerseits der Person selbst, andererseits der von ihr abhängigen Personen, also Kinder oder Partner\*innen, bewertet werden.

Ein letzter Aspekt, der in künftiger Forschung näher untersucht werden sollte, ist das Ergebnis des verbreiteten und oftmals leeren zeitlichen Effizienzstrebens. Zeitgewinn ist das Leitmotiv für die Wahl der Verkehrsmittel und die Gestaltung der Mobilitätsbedingungen – doch lohnt sich der Aufwand? Und was passiert mit der gewonnenen Zeit? Hinzu kommt die offenbar weitgehend unhinterfragte Erwartung, dass sich alles vereinbaren lassen muss, zumindest mit der richtigen Organisation, mit dem richtigen Verkehrsmittel oder der richtigen Infrastruktur: Woher kommt diese Erwartung oder der Wunsch? Wie sich anhand der Untersuchungsfälle zeigt, lassen sich zum Beispiel Betreuungsverantwortung und doppelte Berufstätigkeit oder ein überregionaler Stellensuchradius mit familiären Bindungen nicht gut vereinbaren und der Versuch ist mit hohen (sozialen wie ökologischen) Kosten sowie Unzulänglichkeiten verbunden.

## 2. Destabilisierungspotenzial und Vereinbarkeit von Prioritäten – Parallelen und Anknüpfungspunkte

Es gibt zahlreiche Anknüpfungspunkte und Parallelen zwischen meinem hier entwickelten Ansatz und bestehenden Ansätzen und Forschungserkenntnissen. Auf einige dieser möchte ich Bezug nehmen und den Beitrag dieser Arbeit dadurch herausstellen.

### 2.1. Vulnerabilität

Zunächst möchte ich auf die Parallele zwischen meinem hier entwickelten Ansatz und dem Vulnerabilitätsansatz eingehen. Der Vulnerabilitätsansatz wird in ver-

---

<sup>24</sup> Z. B. in Bezug auf die Zumutbarkeit der Pendelstrecke: „Bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden ist eine Pendelzeit ab mehr als zweieinhalb Stunden als unverhältnismäßig anzusehen.“ <https://www.hartz4hilfthartz4.de/zumutbarer-arbeitsweg/>; zuletzt geprüft am 01.03.2020

schiedenen Disziplinen verwendet, zum Beispiel auch in der Klimaanpassungsfor- schung. Er besteht aus den Dimensionen der *Exposition* durch ein Klimaereignis wie z. B. eine Hitzewelle, *Sensibilität* der betrachteten Entität bzw. Person, ange- sichts z. B. ihre körperlichen Verfassung oder ihrer Bedürfnisse, sowie der *Anpas- sungsfähigkeit* in Bezug auf den Umgang mit dem Klimaereignis (z. B. Großmann et al. 2012, S. 57; Füßel und Klein 2006). Der Begriff der Verwundbarkeit stellt dabei heraus, dass z. B. in der Gestaltung von Schutzmaßnahmen gegen schädliche Klimaereignisse untersucht werden muss, wer und was sowie in welchem Ausmaß von potenziellen Auswirkungen betroffen sein könnte und nicht pauschal ange- nommen wird, dass die Bewohnerschaft eines bestimmten Ortes gleichermaßen betroffen ist.

Ähnlich wie beim Begriff der Vulnerabilität wurde in dieser Arbeit das Potenzielle und die Veränderlichkeit unter dem Eindruck neuer Bedingungen mit dem Begriff des *Destabilisierungspotenzials* als unterschiedlich ausgeprägte Stabilität der Kon- stellationen gefasst. Die Bedingungen oder Einflussfaktoren verändern sich grund- sätzlich, Prioritäten konkurrieren um ihre Stellung, sodass der Stabilisierungspro- zess nie abgeschlossen ist. Mit neuen Technologien oder veränderten Anforder- ungen im Zuge der Verkehrswende oder anderen Entwicklungen ergeben sich darüber hinaus zusätzliche Destabilisierungsmomente.

Wie im Vorhergehenden bereits ausgeführt wurde, muss die Destabilisierung ei- ner Konstellation aber nicht nachteilig sein, es kann auch zu einer günstigeren Neukonstituierung führen. Unter Berücksichtigung der Anstrengungen, die die Fälle für die Stabilisierung ihrer Konstellation täglich auf sich nehmen, scheint ein Wert in der Stabilisierung an sich zu liegen, auch wenn die Konstellation belastend ist. Das mag daran liegen, dass viele der Elemente einer Konstellation nicht aus eigener Kraft oder von anderen Personen unabhängig „ausgetauscht“ werden können, sodass die einmal stabilisierte Konstellation als das im Rahmen der ver- fügbaren Möglichkeiten Optimale betrachtet wird. Hier würde sich eine weiter- führende Auseinandersetzung z. B. mit psychologischen Konzepten oder dem Be- griff der Routinen anbieten. Insgesamt gibt es also über den Begriff der potenziel- len Betroffenheit hinaus wenig Übereinstimmung zwischen dem Vulnerabilitätsan- satz und der hier entwickelten Theorie.

Des Weiteren weisen die identifizierten Elemente der Mobilitätsbenachteiligungs- konstellation Überschneidungs- und Anknüpfungspunkte zu bestehenden Er- kenntnissen aus der Literatur auf. Insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten, die Relevanz einer guten ÖPNV-Versorgung

und die Problematisierung autozentrierter Stadtentwicklung gibt es bereits einen umfassenden Literaturfundus. Ich möchte nun auf einige der Faktoren näher eingehen und sie in den Kontext zur Literatur stellen.

## 2.2. Zeit und Raum

Die Verknüpfung von zeitlichen und räumlichen Anforderungen ist ein zentrales Element der Mobilitätsbenachteiligung. Zeit als relevante Einflussgröße ist nicht neu: Erkenntnisse zu „time poverty“, „fixity constraints“ etc. werden im Rahmen der Zeitgeografie erarbeitet und behandelt.

Die räumlich-zeitliche Verknüpfung, wie ich sie im „räumlich-zeitlichen Mobilitätsaufwand“ vornehme, weist Parallelen zu den Arbeiten der *mobilities*-Forschungsrichtung auf (z. B. Grieco 1995; Hine und Grieco 2003; Cass et al. 2005). So stellen Cass et al. die zeitlich-räumliche Organisation in den Mittelpunkt ihres Erreichbarkeitsansatzes (Cass et al. 2005, S. 543). Im Unterschied zu dieser Forschung gehen meine Erkenntnisse über die Feststellung des Einflusses von räumlich-zeitlicher Koordinierung als Einflussfaktor für Mobilitätsbenachteiligung (bzw. im Fall von Cass et al. für die Erreichbarkeit) hinaus. Vielmehr fördern sie das Verständnis, in welcher Weise Raum und Zeit auf die Gestaltung der Mobilität Einfluss nehmen. Dies konnte ich etwa in Form der herausfordernden, konfliktbefördernden Koordinierungsanforderungen im Zusammenhang mit vorgegebenen Zeiten und räumlichen Entfernungen zeigen sowie als Problem in Folge von räumlich-zeitlich schwer zu vereinbarenden Prioritäten.

Auch das Streben nach räumlich-zeitlicher Effizienz wurde zum Untersuchungsgegenstand. Wie entsteht Zeitmangel oder Zeitdruck und aus welchem Grund soll Zeit eingespart werden? Für die einen zeigt sich das Streben nach zeitlicher Optimierung eher als Selbstzweck, das heißt ohne erkennbaren Verwendungszweck. Für die anderen ist es eine Umgangsstrategie zur Familienkoordination. Zeitmangel sollte, so mein Vorschlag, in Verbindung mit dem konkreten Arrangement z. B. aus Verpflichtungen und Prioritäten untersucht werden, statt zeitliches Optimierungsstreben an sich als selbsterklärend zu betrachten – zum Beispiel wenn es dazu eingesetzt wird, die Vereinbarkeit schwer vereinbarer Bedürfnisse unter Inkaufnahme hoher Kosten zu erreichen.

Das führte zur nächsten Erkenntnis, inwiefern *akzeptierte Standards* von räumlich-zeitlicher Effizienz einen wesentlichen Einfluss ausüben. Mit der Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel werden erst bestimmte Arrangements realisierbar und *akzeptierte Standards* – wie ich es bezeichnet habe – gebildet. Zum Beispiel der

Standard, täglich mehrere hundert Kilometer zwischen Familie und Arbeit zurückzulegen. Daraus lässt sich in Anlehnung an Rosas Theorie der Beschleunigung (2005) schließen, dass im Fall von schnelleren Verkehrsmitteln auch nur weiterer Zeitmangel induziert wird. Rosa diagnostiziert einen „Akzelerationszirkel“, einen sich selbst verstärkenden Prozess aus den von ihm identifizierten drei Dimensionen sozialer Beschleunigung aus technischer Beschleunigung, beschleunigtem sozialen Wandel und einer Beschleunigung des Lebenstempos (Rosa 2005, S. 124 ff). Als „Antwortstrategie“ reagierten „Individuen und Organisationen auf die Verknappung ihrer Zeitressourcen infolge des gesteigerten Tempos sozialen Wandels mit dem Ruf nach technischer Beschleunigung [...]: Weil ihnen die Zeit knapp wird, verlangen sie nach schnelleren Transportverbindungen und Computern, nach kürzeren Service- und Wartezeiten etc.“ Diese Strategie führe aber „zu einer nichtintendierten Verschärfung ebenjenes Problems und [treibe] so den Akzelerationsprozess unaufhörlich an [...]“ (Rosa 2005, S. 472). Die Folge ist, dass die Menschen mit jedem Zeitgewinn durch technische (oder auch organisatorische) Mittel ihre Aufgaben nur erweitern oder die Wegstrecken verlängern, sodass keine Zeit gewonnen wird, sondern im Ergebnis nur mehr Zeitnot, Stress und Sorge, abgehängt zu werden, entstehen (Rosa 2005, S. 468–470) (Rosa verwendet hier unter anderem das Bild der gegenläufigen Rolltreppe, S. 468). Daraus schließe ich, dass die in der heutigen Zeit verbreitete Idee von Effizienz und ein daran ausgerichtetes Handeln durchaus zu hinterfragen und zu problematisieren sind. Dies gilt umso mehr im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Umwelt, wenn Effizienz zu mehr Beschleunigung und zu immer mehr Ressourceneinsatz führt.

### 2.3. Prioritäten und Capabilities

Die von mir verwendeten Begriffe der Prioritäten und Konfliktfaktoren zeigen Ähnlichkeit mit den *capabilities* des Capabilities-Ansatzes sowie den *constraints* im Zeitgeografie-Ansatz nach Hägerstrand. Das Konstrukt aus Prioritäten und Konfliktfaktoren meines Ansatzes führt Bedürfnisse, *capabilities* und *constraints* zusammen und setzt sie in Beziehung zueinander. Sie sind voneinander abhängig und prägen gemeinsam den Grad der Mobilitätsbenachteiligung einer Person.

Prioritäten basieren dabei auf *Bedürfnissen*. Der Bedürfnisbegriff wurde in meinem Ansatz anhand folgender – aus den empirischen Daten heraus entwickelten – Merkmalen konzipiert: Bedürfnisse sind mit einem antreibenden Wunsch nach Erfüllung verbunden, das heißt, die Personen verfolgen die Befriedigung eines Bedürfnisses. Und die Bedürfnisse lassen sich hierarchisieren bzw. priorisieren, wobei sich diese Hierarchie verändern kann. Personen, so ein Ergebnis der Arbeit,

priorisieren ihre Bedürfnisse und sind damit konfrontiert, dass die Bedürfnisse teilweise in Konkurrenz zueinander stehen und sich daher nicht oder nur unzureichend vereinbaren lassen. Dann muss abgewogen und selektiert werden, woraus nicht zufriedenstellende Ergebnisse erwachsen können. Diesen Aspekt der Hierarchisierung soll der Begriff der Priorität (bzw. der Zusatz prioritär) unterstreichen.

Eine gewisse Ähnlichkeit lässt sich zum Capabilities-Ansatz (CA) nach Sen (1999) oder Nussbaum (2008) erkennen. Hier wird allerdings nicht von Prioritäten, sondern von Fähigkeiten oder Gelegenheiten, den *capabilities* gesprochen, sowie den *functionings*. Die *capabilities* lassen sich dabei als Ressourcen verstehen, die die Gesellschaft bzw. die Politik bereitstellen sollte, damit die Individuen die *functionings* realisieren können (Nussbaum 2008, S. 87). Die Kernfrage betrifft die Bedingungen, unter denen die unterschiedlichen und verschieden situierten Menschen ein zufriedenstellendes Leben führen können (Nussbaum und Sen 2010, cop. 1993, S. 1).

Ohne tiefer in die Konzepte einzusteigen, soll auf einen wesentlichen Unterschied zwischen den beiden Auslegungen hingewiesen werden: Nussbaum postuliert universale und absolute capabilities, während Sen einen relativen Ansatz verfolgt (Nussbaum 2008, S. 11–12). Nussbaum definiert dabei eine Liste an Fähigkeiten, die universell gelten sollen und daher eher an Grundrechte erinnern.<sup>25</sup>

Eine Parallele zwischen den *capabilities* und den Prioritäten (und auch zu den Konfliktfaktoren als abgeleitete Hemmnisse oder Probleme) in meinem Ansatz (siehe [IV.113](#) und [IV.114](#)) zeigt sich insofern, als dass bestimmte Elemente erforderlich sind, um ein gutes Ergebnis zu erzielen – ein gelungenes Leben bzw. in meinem Fall eine möglichst geringe Mobilitätsbenachteiligung. Auch werden die *capabilities* ähnlich den Prioritäten (und Konfliktfaktoren) zwischen den Individuen bzw. in der Gesellschaft geteilt, sie sind also personenübergreifend. Vergleichbar sind auch die gruppenspezifischen Unterschiede: In meinem Ansatz ist z. B. für die Konstellationsgruppen prägend, inwieweit Zeitersparnis eine Priorität und die Vereinbarkeit verschiedener Verpflichtungen einen Konfliktfaktor darstellt.

---

<sup>25</sup> Zum Beispiel auf Platz 1 und 2: „**Life.** Being able to live to the end of a human life of normal length; not dying prematurely, or before one’s life is so reduced as to be not worth living. **2. Bodily Health.** Being able to have good health, including reproductive health; to be adequately nourished; to have adequate shelter.“ (Nussbaum 2008, S. 78.

Trotz der Parallelen bestehen wesentliche Unterschiede. So sind Prioritäten keine Ressourcen und auch keine normativen Entitäten. Eher lassen sie sich als Programme oder Handlungslogiken verstehen, welche gesellschaftlich geteilt werden, aber doch konstellationsspezifisch sind. Zeitersparnis, um bei dem Beispiel zu bleiben, ist kein Grundrecht bzw. keine grundlegende *capability*, die jeder Person ermöglicht werden sollte. Sie ergibt sich aus der jeweiligen Konstellation, welche zudem nicht unbedingt dem Ideal eines gelungenen Lebens entsprechen muss.

Das führt zu einem weiteren Punkt. In meinem Ansatz liegt der Fokus nicht auf den „Zutaten“ oder Gelegenheiten für ein gelungenes bzw. Mobilitätsbenachteiligung vermeidendes Leben, sondern auf der Art und Weise, wie diese sich verbinden und welches Ergebnis in Abhängigkeit der Gestaltungsfähigkeit der Akteure im Rahmen der Konstellation erzielt werden kann. In diesem Zusammenhang ist ein dritter Unterschied, dass die Prioritäten in meinem Ansatz nicht eines Gegenstücks bedürfen wie im CA die *capabilities* in Form der *functionings*. In diesem Begriffspaar kommt ein asymmetrisches und lineares Beziehungsverständnis zwischen Individuum und Gesellschaft zum Ausdruck, welches an die Unterscheidung von gesellschaftlichem und individuellem Verantwortungsbereich erinnert und das ich unter Bezugnahme auf die praxistheoretische Forschungsperspektive zu vermeiden suchte.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch auf die Frage nach der Validität der Selbstauskunft und nach legitimen oder angemessenen Bedürfnissen und Wünschen für die Zukunft der eigenen Mobilität eingehen.

Die in meiner Erhebung geäußerten Bedürfnisse und Wünsche erschienen den Konstellationsbedingungen angemessen. Weder zeigten sie zu hohe Erwartungen an, noch erschienen sie als zu bescheiden und damit unzureichend, um eine Verbesserung zu erreichen. Die Befragten zeigten sich also als kompetente Vertreter\*innen für ihre jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse und –wünsche, die in der Regel selbst sehr genau wissen, in welchem Rahmen sie sich bewegen und was sie sich wünschen können, damit sich ihre Situation verbessert. Mit dieser Bemerkung gehe ich auf einen Einwand ein, dass z. B. „deprivierte“ Personen ihre Erwartungen bereits so angepasst haben, dass sie sich nicht mehr wünschen, als sie denken, bekommen zu können (z. B. unter dem Begriff des „limited travel horizon“ im Bericht der Social Exclusion Unit (2003, S. 31) oder auch bei Lucas 2019, S. 2<sup>26</sup>

---

26 Lucas zu den Ergebnissen einer Studie, dass Ältere weniger unterwegs sind als Jüngere: „[...] This demonstration of immobility can in part be explained by a reduced need to

oder Delbosc und Currie 2011b, S. 170–171<sup>27</sup>). Grundsätzlich halte ich diesen Einwurf für problematisch und schließe mich Latours Kritik an jenen Sozialwissenschaftler\*innen an, die die Befragten zu Informanten degradieren und ihnen erklären wollen, was sie denken und warum sie etwas tun (Latour 2005, S. 11–12). Aus dieser Haltung würde meines Erachtens folgen, dass sämtliche empirische Sozialforschung infrage gestellt werden müsste, da sich nie ganz sicher sagen lässt, inwieweit die befragte Person authentische Aussagen trifft oder ob sie z. B. wahrhaft ist. Die Annahme, dass die/der Sozialforscher\*in besser über die Bedürfnisse und Wünsche Bescheid wisse als die befragte Person selbst, scheint indes nur für bestimmte Gruppen zu gelten – dies spiegelt eine paternalistische Haltung gegenüber bestimmten Personengruppen wider.

Ich gehe zusammenfassend von einer grundsätzlichen Kompetenz der Akteure aus, ihre Bedürfnishierarchie in angemessener Weise zu gestalten. Wie oben allerdings gesagt wurde, zeigen sich Unterschiede in der Gestaltungsmacht und in den Einflussbereichen.

Was ich mit dieser Arbeit beitragen möchte, ist eine ergebnisoffene, von sozialen Gruppen unabhängige empirische Begründung und Gewichtung der Verflechtungen der Elemente, die zu Mobilitätsbenachteiligung führen. Mit dem hier entwickelten Konstellationsansatz lassen sich die vielfältigen Elemente miteinander in Beziehung setzen, ihr Zusammenwirken sowie die Auswirkungen betrachten und differenzieren. Es gibt verschiedene Grade von Mobilitätsbenachteiligung und die Betroffenheit kann sich vielfältig zeigen. Sie ist nicht immer gleich zu erkennen, wenn man nur auf die sozialstatistische Merkmale blickt. Zudem bedeutet eine aktuelle Nichtbetroffenheit nicht, dass keine Probleme vorliegen. Mit meinem Ansatz sollen auch die Übergänge und Verwundbarkeiten erfasst werden sowie die grundsätzliche, aber graduell variierende Gestaltungsfähigkeit.

---

travel in later life, but has also been empirically proven to be an externally imposed driver of reduced participation, isolation and exclusion [...]“ Lucas 2019, S. 2.

<sup>27</sup> Laut Autor\*innen birgt die Methode der Selbstauskunft das Problem, dass sie eine Gewöhnung an Immobilität und reduzierte Erwartungen an Mobilität nicht erfassen kann: „This method benefits from a more individualistic focus however it is limited by the perceptions and expectations of respondents. It is common for people who have lived a lifetime of immobility to have reduced expectations for travel.“ Delbosc und Currie 2011b, S. 170–171.

### 3. Plädoyer für die kontextualisierte Analyse von Mobilitätsbenachteiligung und Exkurs zur deutschen Situation im Vergleich zu Nordamerika

Die Konzepte *transport disadvantage*, *transport poverty* oder *verkehrsbezogene soziale Exklusion* erheben einen Universalitätsanspruch, insofern sie eine grundsätzliche Gültigkeit für allen Gesellschaften annehmen. Karen Lucas, die eine der wichtigsten Stimmen in dieser Forschungsrichtung ist, zieht in ihrem Review zu eben dieser Forschungsliteratur diese Schlussfolgerung:

*[...] [T]he findings of the studies that have been undertaken add considerable weight to the claim that transport-related exclusion can be identified as a **universal and operational concept**, although it is differentially experienced within and between nations and by different social groups in different social and geographical contexts. (Lucas 2012, S. 112) [eigene Hervorhebung]*

Auch die wenigen Autor\*innen zum Thema in der deutschen Verkehrsforschung übernehmen diese Position leichtfertig und übertragen die Konzepte weitgehend unhinterfragt von den Vorbildern besonders der britischen Forschung auf die Situation in Deutschland (z. B. bei Daubitz 2016; Runge 2005).

Dem Universalitätsanspruch würde ich mit Blick auf meine Untersuchung widersprechen. Zum einen habe ich versucht, die Spezifik jedes Falls herauszustellen. Erst im Zusammenwirken verschiedener und sich von Fall zu Fall unterscheidender Konstellationselemente kann Mobilitätsbenachteiligung entstehen. Allein sozialstatistische Merkmale genügen also nicht, um die Betroffenheit abzuleiten.

Zum anderen unterscheiden sich auch die Umgebungen, aus denen heraus sich die Konstellationen entwickeln. Armut und soziale Exklusion auf der einen und Erreichbarkeitsdefizite auf der anderen Seite sind in Deutschland nicht das Gleiche wie z. B. in Nordamerika, Großbritannien oder Australien. In Deutschland gibt es einen starken Sozialstaat, in vielen Kommunen einen zweckmäßigen öffentlichen Verkehr, reduzierte Fahrpreise für Schulkinder, Studierende, Erwerbslose oder Rentner\*innen.

Wie zu Beginn in der Literaturanalyse festgestellt, gibt es bisher kaum eine emanzipierte wissenschaftliche Auseinandersetzung zur Lage in Deutschland bzw. in anderen wohlfahrtstaatlich geprägten Gesellschaften. Meine Motivation für den

Ansatz dieser Arbeit, Mobilitätsbenachteiligung über die (Rand-)Gruppe sozial-ökonomisch Benachteiligter hinaus zu fassen, ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der deutschen Situation zu sehen.

Zur Unterstreichung der Kritik am Universalitätsanspruch möchte ich einen kurzen Exkurs einschieben.

Ich habe während meines Promotionsstipendiums 2016 eine explorative Forschungsreise an die nordamerikanische Westküste unternommen, die ich mit einem mehrwöchigen Forschungsaufenthalt an der University of California (UC) Davis verknüpft habe. Ein Motiv war, einen Kontrastfall zu Deutschland zu besuchen und durch den Kontrast mehr zu der Lage in Deutschland zu verstehen. Nordamerika, so die Idee im Vorfeld, sei relativ ähnlich, aber doch auch extremer in Bezug auf soziale Ungleichheit und Autoabhängigkeit. Während der Reise habe ich verschiedene Stationen besucht und mich bei deren Auswahl durch die jeweils gemachten Erfahrungen und Bekanntschaften leiten lassen. Begonnen habe ich mit einer großen Konferenz zu aktiver Mobilität in Vancouver, Kanada, im Anschluss ging es nach Seattle (WA), Portland (OR), Redding (CA), Davis (CA) und Los Angeles County (CA). Auf der Reise habe ich mit verschiedenen Personen, z. B. Mitarbeitenden von Verkehrsplanungsbehörden, zivilgesellschaftlichen Akteuren und mit Planer\*innen aus Planungsbüros, gesprochen und eigene Beobachtungen im Feld durchgeführt (z. B. in Bussen). Ich habe während der Reise ein Forschungstagebuch geführt und verschiedene Notizen und Aufnahmen angefertigt. Die Daten waren nicht dazu gedacht, sie direkt für die Dissertation zu verwenden. Im Rückblick erwies sich diese Untersuchung aber als hilfreich, um ein Verständnis dazu zu entwickeln, wie unterschiedlich die Situationen selbst in verschiedenen „westlichen“ Ländern sein können bzw. dazu, wie die Situation in Ländern ist, in denen viele der Studien zu „fuel poverty“ oder „transport disadvantage“ durchgeführt wurden. Zugleich wurde mein Blick auf die Lage in Deutschland geschärft und Unhinterfragtes oder Unberücksichtigtes herausgefordert. Ein Beispiel ist die Situation für Fußverkehr. Während der Reise bin ich mehrfach auf fehlende Fußwege oder wenig fußverkehrsfreundliche Verkehrsführungen mit weiten Umwegen gestoßen (besonders aufgefallen ist mir einmal eine Mauer zwischen einem Wohngebiet und dem Highway in NE Portland, wodurch sich der Weg in die Innenstadt stark verlängerte). Mir ist dabei erst die Parallele zu ländlicheren Regionen in Deutschland und zu Kleinstädten, wie der, in der ich aufgewachsen bin, aufgefallen. Erst hier und vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung gefallen, „Suburbia“ zu untersuchen. Ein Auszug aus einem Eintrag im Forschungstagebuch

(ich habe es auf Englisch geführt und hier übersetzt), der der Entscheidung vorausging.

*Der Vergleich [zwischen US-Städten und deutschen Kleinstädten, Anm. KS] lässt mich zweifeln, ob ich zu stark auf große Städte fokussiert bin und dabei die vielen Orte, Kleinstädte und ländlichen Gegenden in Deutschland vergesse, die auch keinen besseren öffentlichen Verkehr haben.*

Neben dem Aspekt der Autozentrierung bestand die zweite große Irritation in der Beobachtung von Armut. Zusätzlich zu meinen eigenen Beobachtungen, insbesondere bei Fahrten in Linienbussen, adressierten auch meine Interviewpartner\*innen die Armutproblematik. Ein mangelhaftes oder nicht vorhandenes öffentliches Verkehrsangebot und die weiten Ausdehnungen der Städte, ein politisches System mit direktdemokratischen Elementen, das auch Entscheidungen zu öffentlichen Verkehrsinfrastrukturprojekten umfasst und offenbar häufig verhindert. Vor diesem Hintergrund wurde auch die mir bis dahin wenig bekannte Unterscheidung zwischen den „transit dependent“ und den „choice riders“ immer wieder thematisiert. Insgesamt habe durch Eindrücke der Interviews und Beobachtungen ein Verständnis dafür entwickelt, wie wichtig eine Untersuchung von „Symptomen“ und eine Förderung der „Symptombekämpfung“ sein kann, wenn es um existenzielle Missstände geht und die Aussicht auf umfassendere sozialpolitische Maßnahmen gering ist.

Nichtsdestotrotz verliert der Ansatz einer integrierten Betrachtung auch in solchen Verhältnissen nicht an Bedeutung und Aktualität. Auch hier gilt: Ein besser ausgebautes ÖPNV-System, das für die „choice riders“ attraktiv ist, ist auch für „transit dependent“ attraktiv, sofern die Preise bezahlbar sind. Es ist eine Frage der politischen Steuerung und der Bereitschaft, öffentliche Gelder in öffentliche Leistungen zu investieren. Hier liegt einer der weiteren für mich irritierenden und interessantesten Unterschiede zwischen der deutschen und der US-amerikanischen Situation: die Rolle direktdemokratischer Elemente zu Budgetfragen auf der County-Ebene (Verwaltungsbezirk) und der hemmende Einfluss auf Bau und Ausbau öffentlicher Verkehrsinfrastruktur. Mehrere meiner Gesprächspartner\*innen erläuterten Beispiele. So fürchteten verschiedene Mitarbeiter\*innen der Kings County Metro in Seattle, dass ihr Entwurf unter anderem für den Ausbau der Lightrail erneut von den Wähler\*innen abgelehnt würde, weil diese wenig bereit sind, öffentliche Infrastrukturen zu finanzieren. Diese geringe Bereitschaft habe ich nicht näher untersucht. Von mehreren Gesprächspartner\*innen wurde aber

thematisiert, dass es auch daran liegt, dass der öffentliche Verkehr mit armen Bevölkerungsgruppen assoziiert und der eigene Nutzen nicht gesehen werde. Zudem würden die Wähler\*innen davor sorgen, dass arme Menschen mobiler und z. B. leichter in ihre Wohngebiete gelangen würden.

Insgesamt wird die These dadurch nur untermauert: Eine genaue Analyse der lokalen spezifischen Konstellationsgruppen ist wichtig, um ein Verständnis für die Problematik zu entwickeln und geeignete Maßnahmen abzuleiten. Der deduktive Ansatz und die Vorstellung eines „one-fits-all“, gerade auch über die Gesellschaftsgrenzen und politischen Systeme hinweg, erscheint als wenig zielführend.

Was folgt daraus für die künftige Forschung? Die Forschungsperspektive und die Methoden sollten sicherlich weiterhin je nach Motivation und Verwendungszweck gewählt werden. Geht es darum, auf drängende globale soziale Missstände aufmerksam zu machen und dafür politische Aufmerksamkeit zu erregen, ist ein universaler Ansatz womöglich angemessen. Als Informationsgrundlage für die feinere politische Steuerung zum Beispiel von Transformationsprozessen ist hingegen ein Ansatz adäquater, der die Diversität der Bedürfnisse und Anforderungen in den Blick nimmt und das unterschiedliche Zusammenwirken spezifischer und vielfältiger Bedingungen begreift.

#### 4. Mobilitätsbenachteiligung in der Verkehrswende

Mit dem in dieser Arbeit entwickelten Mobilitätsbenachteiligungsansatz wird nicht nur der Status quo, sondern auch das Destabilisierungspotential von Konstellationen erfasst, wenn diese mit veränderten Bedingungen konfrontiert werden. Solche veränderten Bedingungen können im Zusammenhang der „Verkehrswende“, verstanden als politisches Programm zur nachhaltigen Umgestaltung des Verkehrssektors, auftreten. In dieser Arbeit wurden diese Bedingungen als erhöhte ökologische Anforderungen übersetzt, wobei ich mich auf erschwerte Bedingungen für die Nutzung eines privaten Kraftfahrzeugs konzentriert habe.

Die Konstellationsgruppen dienen dazu, typische Muster der Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung zu unterscheiden und auch verschiedene Schweregrade zu berücksichtigen.

Besondere Aufmerksamkeit aus sozial- wie auch umweltpolitischer Sicht soll die Konstellationsgruppe 3 erhalten. Hier zeigen sich weniger Mobilitätsarmut oder der Zustand sozialer Exklusion als Problem, als vielmehr ein Zuviel an Mobilitäts-

aufwand und -bedarf: ein zu enges räumlich-zeitliches Korsett aus zu wenig flexiblen Arbeitszeiten, zu großen Entfernungen und mangelhaften Gestaltungsoptionen sowie eine kaum zu leistende Vereinbarung verschiedener, ähnlich wichtiger Verpflichtungen. Aber auch die Konstellationsgruppe 2 verdient Beachtung. Die Fälle haben keinen Koordinierungsdruck, sind ausreichend ausgestattet und kommen gut zurecht. Aber sie würden sich eine andere Mobilität wünschen, die besser ihren Bedürfnissen entspricht. Diese Wunschmobilität wäre in den meisten Fällen auch ökologisch nachhaltiger. Die Gruppe ist auch aus einem zweiten Grund interessant: Die meisten Fälle in dieser Konstellationsgruppe stabilisieren ihre bisherige akzeptable Mobilitätskonstellation mithilfe der Automobilität. Es handelt sich um Fälle, die für Appelle zur Verhaltensänderung offen wären – aber nicht ihre Bereitschaft ist das Problem, sondern der Mangel an praktikablen Alternativen.

Die Verkehrswende wird in Form klimapolitisch begründeter Interventionen den Druck auf die Automobilität wesentlich erhöhen. Insofern besteht für die Mobilitätskonstellationen über die Konstellationsgruppen hinweg das Potenzial, destabilisiert zu werden und sich dabei zu verschlechtern. Einige Konstellationen mögen sich z. B. aufgrund des Berufs oder der Mobilitätsanforderungen unterscheiden, aber im Ergebnis haben sie mit sehr ähnlichen Konfliktfaktoren zu kämpfen. Anders gewendet würden sie von den gleichen Veränderungen profitieren.

Wie im Rahmen der Arbeit gezeigt wurde, bestehen Konflikte zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und sozialer Verträglichkeit. Es lassen sich zugleich aber auch Gestaltungsräume erkennen.

Anhand der identifizierten Konfliktbereiche wurde deutlich, wie Mobilitätsbenachteiligung und die ökologische Qualität der Mobilitätskonstellation mit weiteren Faktoren zusammenhängen, insbesondere gesellschaftlich geteilte Standards und die räumliche und infrastrukturelle Entwicklung. Zu Letzterem gehören die Gestaltung des Verkehrssystems, die Standortentwicklung, die Anbindung der Arbeits- und Wohnstandorte an ein öffentliches Verkehrssystem sowie die Versorgung mit wohnortnahen Versorgungs- und Betreuungseinrichtungen. Bei den geteilten Standards geht es vor allem um allseits akzeptierte Erwartungen an eine zeitliche und räumliche Organisation des Lebens. Zusammen prägen diese Faktoren wesentlich die Bedingungen für die Mobilität der Personen und beeinflussen ganz entscheidend, welche Mobilitätsformen im Rahmen einer stabilen Konstellation infrage kommen.

Das Gleiche lässt sich auch in Bezug auf den Einfluss durch die Familie, die enge Verzahnung und interdependenten Beziehungen zwischen den Familienmitgliedern sagen. Vielleicht würde die Person ein anderes Verkehrsmittel nutzen oder an einem anderen Wohnort wohnen, wenn sie allein wäre, aber das sind nur Gedankenexperimente, denn die familiären Beziehungen sind Teil ihrer Konstellation. Viele Elemente der Konstellation entziehen sich zumindest in der Praxis dem Zugriff und der Anpassung durch die Einzelnen. Daran lässt sich erkennen, dass Appelle und Interventionen, die für eine ökologisch nachhaltige Mobilität auf eine Verhaltensanpassung der Einzelnen setzen, fragwürdig sind. Die Vertiefung dieses Themas würde den Rahmen der Arbeit sprengen, für eine ausgiebige Auseinandersetzung zum nachhaltigkeitspolitischen Paradigma des so genannten ABC-Modells (*attitude, behaviour* und *choice*) empfehle ich Shove (2010).

Zeitersparnis ist für viele der Befragten in allen Konstellationsgruppen ein prioritäres Bedürfnis. Der Zweck der so gewonnenen Zeit ist dabei unterschiedlich. Bei einigen zeigt sich ein Streben nach einer im Grunde ziellosen, eher prinzipiellen Zeitoptimierung. Zum Beispiel entsteht schnell eine Frustration, wenn es zu Verspätungen im öffentlichen Verkehr oder zu Staus kommt. SSC-B2-P2 etwa ist frustriert, dass seine Buslinie zu Stoßzeiten verspätet losfährt, weil einige Fahrgäste nicht wüssten, wie sie sich richtig in einem Bus zu verhalten haben (nämlich nach hinten durchgehen, nicht an der Tür stehen bleiben etc.). An keiner Stelle thematisiert er Zeitdruck, er hat in seiner Beschäftigung sehr flexible Arbeitszeiten, keine familiären Verpflichtungen und sein Freizeitprogramm lässt sich mit dem eigenen PC organisieren (wie er sagt). Insgesamt erscheinen die zeitliche Optimierung und die Vermeidung von Zeitverlusten zwar als prioritäres Bedürfnis, aber es wird oft nicht klar, was mit der gewonnenen Zeit erreicht werden soll.

Ein anderer Aspekt zeigt sich im Streben nach der Vereinbarung schlecht vereinbarbarer Prioritäten. Sub4 z. B. versuchte auf der Strecke zwischen zwei Städten auf der Autobahn auf der Überholspur möglichst schnell zu fahren und viel Zeit dadurch zu gewinnen. Dadurch konnte er aber, so seine eigene Einschätzung, nur wenige Minuten gewinnen. Am Ende hat er viele Kosten, besonders Umweltkosten verursacht. Dennoch war er unzufrieden mit der Arbeit und dem Pendeln, seine Kinder hat er trotzdem kaum gesehen.

Als Erkenntnis lässt sich ableiten, dass es im Programm der Verkehrswende weniger um die Frage der individuellen Verantwortung für ökologisch nachhaltigere Mobilitätspraktiken gehen sollte. Entscheidend sind vielmehr folgende Fragen:

Wer hat die besseren Chancen (bzw. Konstellationsbedingungen), umweltfreundlich mobil zu sein? Wie können alle Menschen diese Chancen erhalten?

Eine weitere Erkenntnis ist, dass das prinzipielle Streben nach räumlich-zeitlicher Optimierung nicht befeuert und gefördert werden sollte. Effizienz ist kein Zweck an sich. Vielmehr sollte im Vordergrund stehen, wozu die Effizienzgewinne erforderlich sind – insbesondere wenn dadurch hohe soziale und Umweltkosten entstehen.

Die in dieser Arbeit identifizierten Konfliktfaktoren können eine Orientierung für die Gestaltung der Verkehrswende bieten. Insbesondere sollte die Entstehung hoher räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwände vermieden, akzeptierte Standards bezüglich dieser Mobilitätsaufwände hinterfragt und auch die akzeptierten Standards bezüglich der Vereinbarkeit verschiedener zentraler Prioritäten diskutiert werden.

Mit der Kritik an der Effizienz an sich zeigt sich eine Parallele zum Ansatz der *Suffizienz* als Gegenkonzept bzw. Ergänzung zur Effizienzstrategie. Bei diesem Ansatz wird weniger auf die Technologie als Schlüssel zur Nachhaltigkeit gesetzt, sondern auf eine Beschränkung auf das Nötige und ein Ende des wachsenden Ressourcenverbrauchs. Suffizienz wird zum gemeinsamen Projekt einer oder aller Gesellschaften (z. B. beim Klimawandel) (z. B. Linz 2015, S. 4–5). Allerdings wird auch in dieser Debatte auf den Verhaltenswandel gesetzt – in Form eines individuellen Konsumverzichts der Einzelnen. Als Prämisse lässt sich zudem erkennen, dass die Mehrheit der Gesellschaft jenseits der „veränderungsbereiten Vorhut“<sup>28</sup> vom Richtigen und Guten überzeugt werden muss. Worin dies besteht, scheint den Autor\*innen bereits klar zu sein.

Dem würde ich die Aushandlung des Richtigen und Guten sowie die Lastenverteilung als alternative Strategie entgegenstellen. Es lassen sich gewiss nicht alle Menschen glücklich machen. Es wird kaum möglich sein, optimale Lösungen für jede Konstellation oder Konstellationsgruppe zu finden. Aber die Suche nach Gemeinsamkeiten zwischen den Gruppen über etablierte sozialstatistische Grenzen hinweg halte ich für vielversprechend, um das Verbindende zu identifizieren und

---

<sup>28</sup> Unter der Überschrift „Vorhuten“ schreibt Linz in der Einleitung zum „Katalog“ für Suffizienz als politische Praxis des Wuppertal Instituts: „Die zehn oder fünfzehn Prozent Veränderungsbereiten haben dennoch erhebliches Gewicht. Ihre Zustimmung zu verpflichtender Suffizienz wird deren politische Durchsetzung erheblich erleichtern, und ihre Ablehnung würde sie drastisch erschweren. Auch um diese Minderheit muss also geworben werden. Linz 2015, S. 5.

gemeinsam und unter Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Anforderungen zu akzeptablen Bedingungen zu finden. Politische Maßnahmen sollten diese Schnittmengen bzw. die Konfliktbereiche adressieren.

Im Hinblick auf einen adäquaten Umgang mit Mobilitätsbenachteiligung leistet eine Einengung auf die Gruppe z. B. sozial Exkludierter oder Einkommensarmer, wie sie etwa in Publikationen des Social Exclusion Report (2003), von Karen Lucas sowie weiteren Autor\*innen in deren Tradition (siehe insb. [II2](#)) vorgenommen wird, eher einer Logik der Symptombekämpfung Vorschub. In der Folge entstehen zwei Sphären der Verkehrspolitik und -forschung: eine, die sich unter anderem mit neuen Verkehrstechnologien und Mobilitätsangeboten für den nichtexkludierten und nichteinkommensarmen Bevölkerungsteil befasst und dabei dann befreit von Themen der Sozialverträglichkeit ist; und eine für den exkludierten und einkommensarmen Teil, die die nachteiligen Auswirkungen auf der ersten Sphäre abzumildern versucht.

Dieser Grundgedanke findet sich auch bei Latour unter anderem in seinem Buch „Das Parlament der Dinge“ wieder, wenn er die Moderne dafür kritisiert, Werte von Fakten und Politik sowie Ethik von Wissenschaft und der Natur getrennt zu haben (Latour 2004).<sup>29</sup> Die Wissenschaft wird so befreit von „Werten“, die sie also nicht berücksichtigen muss. Die Politik wiederum kann sich auf unveränderliche „Fakten“ berufen, um ihre Entscheidungen zu legitimieren. Im Ergebnis wird eine Auseinandersetzung und Aushandlung überflüssig und unmöglich. Die Erläuterung seines Konzepts übersteigt den Rahmen dieser Arbeit. Deutlich vereinfachend bemerkt sei nur, dass Latours Vorschlag dagegen vorsieht, statt der Trennung von Werten und Fakten verschiedene Aufgaben für die Gestaltung der „gemeinsamen Welt“ zu definieren. Die eine besteht darin, den Akteuren (menschliche und nichtmenschliche) eine Stimme zu geben, die Teil der gemeinsamen Welt

---

<sup>29</sup> Der Punkt wird z. B. an folgender Stelle adressiert: „Only the myth of the Cave, with its improbable distinction into two houses, one of which chatters away in ignorance while the other has knowledge but does not speak, the two being connected by a narrow corridor through which, by a miraculous and double conversion, minds that are scientific enough to make things speak and political enough to silence humans go back and forth—only this myth has succeeded in making the separation between the two houses the main plot of our intellectual dramas.“ Latour 2004, S. 92.

werden wollen. Die andere besteht in der Prüfung, ob und wie diese darin integriert werden können, sodass das Zusammenleben funktioniert und dem Gemeinwohl („common good“) zugutekommt (z. B. hier: Latour 2004, S. 98).

Übertragen auf das Thema Mobilität und diese Arbeit sollten Sozialverträglichkeit und ökologische Nachhaltigkeit nicht als prinzipielle Gegensätze behandelt werden, sondern als Kriterien oder Einflussgrößen für die eine Gestaltungsaufgabe: Wie lassen sich Verkehrssysteme, Infrastrukturen, räumliche und zeitliche Standards etc., wie lassen sich also die Bedingungen für die Entwicklung der Mobilitätskonstellationen so gestalten, dass sie für alle tragbar sind? Wie lässt sich also eine gemeinsame Welt schaffen im Sinne des Gemeinwohls?

Eine vertiefte Auseinandersetzung zum komplexen Thema der Gerechtigkeit geht ebenfalls über den Rahmen dieser Arbeit hinaus. An dieser Stelle möchte ich aber den Bezug herstellen. Wie z. B. Mattioli (2013) oder Manderscheid (2012) herausstellen, lässt sich die Trennung von Sozialverträglichkeit und ökologischer Nachhaltigkeit über die inter- und intragenerationale Gerechtigkeit auflösen. Sozialverträglichkeit ist dann eine intragenerationale Gerechtigkeitsfrage, sie bezieht sich auf das Wohl der heute Lebenden; ökologische Nachhaltigkeit wird so eine Gerechtigkeitsfrage zwischen den heute Erwachsenen und den künftigen Generationen. Mit Blick auf die *Fridays for Future*-Bewegung und ihre Forderung verstärkter Anstrengungen zur Eindämmung des Klimawandels, um ein gutes Leben für zukünftige Generationen zu sichern, lässt sich erkennen, dass die Trennung von sozialer Gerechtigkeit und ökologischer Nachhaltigkeit bereits unter Druck geraten ist.<sup>30</sup>

Das Programm der Verkehrswende sollte die Vielfalt von Mobilitätskonstellationen berücksichtigen sowie ihre Verflochtenheit und Konfliktbereiche mit weiteren Bereichen, die über Verkehr und Mobilität im engeren Sinn hinausreichen – z. B. Arbeitszeitmodelle, gesellschaftliche Zeitstandards, etc. Die Sozialwissenschaften können hier eine wichtige Rolle einnehmen und diese Vielfalt und Verflechtungen sowie die Konfliktbereiche transparent machen und analysieren. Sie können Debatten anregen zu den Zielen von Effizienz, zum akzeptablen Maß an Arbeit oder Entfernungen, zum Stellenwert verschiedener Verpflichtungen und zur Idee der Vereinbarkeit. Sie können dabei helfen, eine Grundlage für politikziel-

---

<sup>30</sup> Allerdings lässt sich die Friday for Future-Bewegung in Anlehnung an Latour dafür kritisieren, dass sie vor dem Hintergrund der Trennung zwischen Fakten und Werten, zwischen einer allmächtigen und objektiven Wissenschaft und der Politik/den gesellschaftlichen Bedürfnissen argumentiert.

übergreifende Kriterien und Wege zur Gestaltung der Verkehrswende zu entwickeln.

# Literaturverzeichnis

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Hg.) (2019): Mobilität und Klimaschutz. Gesellschaftliches Problembewusstsein und individuelle Veränderungsspielräume. Eine Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach im Auftrag von acatech (Hrsg.) (acatech STUDIE). Online verfügbar unter [https://www.acatech.de/wp-content/uploads/2019/09/STUDIE\\_Mobilit%C3%A4t\\_Allensbach\\_final.pdf](https://www.acatech.de/wp-content/uploads/2019/09/STUDIE_Mobilit%C3%A4t_Allensbach_final.pdf), zuletzt geprüft am 10.01.2020.

Agora Verkehrswende (Hg.) (2019a): Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial. 2. überarb. Auflage. Berlin. Online verfügbar unter [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz\\_von\\_Elektroautos/Agora-Verkehrswende\\_22\\_Klimabilanz-von-Elektroautos\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf), zuletzt geprüft am 21.01.2020.

Agora Verkehrswende (Hg.) (2019b): Klimabilanz von strombasierten Antrieben und Kraftstoffen. Berlin. Online verfügbar unter [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Klimabilanz\\_Batteriefahrzeugen/32\\_Klimabilanz\\_strombasierten\\_Antrieben\\_Kraftstoffen\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Klimabilanz_Batteriefahrzeugen/32_Klimabilanz_strombasierten_Antrieben_Kraftstoffen_WEB.pdf), zuletzt geprüft am 21.01.2020.

Anderson, Ben; McFarlane, Colin (2011): Assemblage and geography. In: *Area* 43 (2), S. 124–127. Online verfügbar unter <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=aph&AN=60676141&site=ehost-live>.

Bauhardt, Christine (op. 1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht. Basel [etc.]: Birkhäuser Verl (Stadtforschung aktuell, Bd. 54).

Bergmann, Sigurd; Sager, Tore (Hg.) (2008): The ethics of mobilities. Rethinking place, exclusion, freedom and environment. Aldershot, England, Burlington, VT: Ashgate (Transport and society).

Blair, Neale; Hine, Julian; Bukhari, Syed Murtaza Asghar (2013): Analysing the impact of network change on transport disadvantage: a GIS-based case study of Belfast. In: *Journal of Transport Geography* 31 (0), S. 192–200. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.06.015.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2020): Mobilität in Deutschland (MiD). Artikel. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>, zuletzt geprüft am 11.01.2020.

Burchardt, Tania; Le Grand, Julian; Piachaud, David (1999): Social Exclusion in Britain 1991—1995. In: *Social Policy & Administration* 33 (3), S. 227–244. DOI: 10.1111/1467-9515.00148.

- Büscher, Monika; Urry, John; Witchger, Katian (Hg.) (2011): *Mobile methods*. London, New York: Routledge.
- Canzler, Weert (2012): Automobilität und Gesellschaft: Zur Verortung einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In: *Soziale Welt* 63 (4), S. 317–337.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2016): *Die digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten*. München: oekom verlag.
- Cass, Noel; Shove, Elizabeth; Urry, John (2005): Social Exclusion, Mobility and Access. In: *The Sociological Review* 53 (3), S. 539–555. DOI: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x.
- Christanell, Anja (2010): *Energiearmut: Stand der Forschung, nationale Programme und regionale Modellprojekte in Deutschland, Österreich und Großbritannien*: Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy (184).
- Church, Andrew; Frost, Martin; Sullivan, Karen (2000): Transport and social exclusion in London. In: *Transport Policy* 7 (3), S. 195–205.
- Corbin, Juliet M.; Strauss, Anselm L. (2008): *Basics of qualitative research. Techniques and procedures for developing grounded theory*. 3. ed. Los Angeles, Calif.: Sage Publ.
- Cresswell, Tim (2010): Towards a Politics of Mobility. In: *Environ. Plann. D* 28 (1), S. 17–31. DOI: 10.1068/d11407.
- Cussins, Adrian (1992): Content, Embodiment and Objectivity: The Theory of Cognitive Trails. In: *Mind* 101 (404), S. 651–688. Online verfügbar unter [www.jstor.org/stable/2254446](http://www.jstor.org/stable/2254446).
- Dangschat, Jens S.; Mayr, René (o.J.): *Der Milieu-Ansatz in der Mobilitätsforschung. ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt mobility2know\_4\_ways2go*. Online verfügbar unter <https://www2.ffg.at/verkehr/file.php?id=424>, zuletzt geprüft am 25.11.15.
- Dangschat, Jens S.; Segert, Astrid (2011): Nachhaltige Alltagsmobilität -- soziale Ungleichheiten und Milieus. In: *Osterreichische Zeitschrift für Soziologie* 36 (2), S. 55.
- Daubitz, Stephan (2016): *Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr*. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*, Bd. 7. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 433–447.
- Delbosc, Alexa; Currie, Graham (2011a): Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being. In: *Transport Policy* 18 (4), S. 555–562.
- Delbosc, Alexa; Currie, Graham (2011b): Transport problems that matter – social and psychological links to transport disadvantage. In: *Journal of Transport Geography* 19 (1), S. 170–178. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.01.003.

Deleuze, Gilles; Guattari, Félix (2007; 1987): A thousand plateaus. Capitalism and schizophrenia. 12. print. Minneapolis, Minn.: Univ. of Minnesota Press.

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH (Hg.): Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I). Factsheet. Online verfügbar unter [http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E\\_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/SUTP\\_GIZ\\_FS\\_Avoid-Shift-Improve\\_EN.pdf](http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/E_Fact-Sheets-and-Policy-Briefs/SUTP_GIZ_FS_Avoid-Shift-Improve_EN.pdf), zuletzt geprüft am 23.12.2019.

Die Bundesregierung (Hg.) (2019): Verkehr. Klimaschutz. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>, zuletzt geprüft am 10.01.2020.

Ellegård, Kajsa; Svedin, Uno (2012): Torsten Hägerstrand's time-geography as the cradle of the activity approach in transport geography. In: *Special Issue on Time Geography* 23, S. 17–25. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.03.023.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015): Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion. Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen. Ausgabe 2015. Köln (FGSV WI - Wissensdokumente, FGSV 164).

Füssel, Hans-Martin; Klein, Richard J. T. (2006): Climate Change Vulnerability Assessments: An Evolution of Conceptual Thinking. In: *Climatic Change* 75 (3), S. 301–329. DOI: 10.1007/s10584-006-0329-3.

Giddens, Anthony (1984): The constitution of society. Outline of the theory of structuration. Berkeley, Los Angeles: Univ. of California Press.

Glaser, Barney G.; Strauss, Anselm L. (2006): The discovery of grounded theory. Strategies for qualitative research. reprint. New Brunswick: Aldine.

Gössling, Stefan (2015): Urban transport justice. In: *Journal of Transport Geography* 54, S. 1–9. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.05.002.

Götz, Konrad; Jahn, Thomas; Schultz, Irmgard (1997): Mobilitätsstile - in sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität. Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE). Frankfurt am Main (Stadtverträgliche Mobilität, 7).

Greenpeace e.V. (Hg.) (2015): Klimaschutz: Der Plan. Energiekonzept für Deutschland. Online verfügbar unter <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/klimaschutz-der-plan-greenpeace-20151117.pdf>, zuletzt geprüft am 25.12.2019.

Grieco, Margaret (1995): Time pressures and low-income families: the implications for social transport policy in Europe 30 (4), S. 347–363.

Grieco, Margaret; Hine, Julian (2008): Stranded Mobilities, Human Disasters: The Interaction of Mobility and Social Exclusion in Crisis Circumstances. In: Sigurd Bergmann und

Tore Sager (Hg.): The ethics of mobilities. Rethinking place, exclusion, freedom and environment. Aldershot, England, Burlington, VT: Ashgate (Transport and society), S. 65–71.

Großmann, Katrin; Franck, Ulrich; Krüger, Michael; Schlink, Uwe; Schwarz, Nina; Stark, Kerstin (2012): Soziale Dimensionen von Hitzebelastung in Grossstädten. In: *disP - The Planning Review* 48 (4), S. 56–68. DOI: 10.1080/02513625.2012.776818.

Hägerstrand, Torsten (1970): What about people in regional science? In: *Papers in Regional Science* 24 (1), S. 7–24.

Hesse, Markus; Scheiner, Joachim (2010): Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. In: *Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung* 79 (2), S. 94–112. DOI: 10.3790/vjh.79.2.94.

Hine, Julian; Grieco, Margaret (2003): Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. In: *Transport Policy* 10 (4), S. 299–306. DOI: 10.1016/S0967-070X(03)00055-6.

Hine, Julian; Mitchell, Fiona (2001): Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion. In: *Urban Studies* 38 (2), S. 319.

Holz-Rau, Christian (Hg.) (2009): Subject oriented approaches to transport. Dortmund: IRPUD (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung / V, 6).

Holz-Rau, Christian; Schwarze, Björn; Scheiner, Joachim (2010): Wohnstandortinformationen für private Haushalte. Grundlagen und Erfahrungen aus zwei Modellstädten. Dortmund: Inst. für Raumplanung (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 9).

Kamruzzaman, Mohammad; Hine, Julian (2012): Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach. In: *Transport Policy* 19 (1), S. 105–120. DOI: 10.1016/j.tranpol.2011.09.007.

Kaufmann, Vincent; Bergman, Manfred Max; Joye, Dominique (2004): Motility: mobility as capital. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4), S. 745–756. DOI: 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x.

Kelle, Udo (1994): Empirisch begründete Theoriebildung. Zur Logik und Methodologie interpretativer Sozialforschung. Weinheim: Dt. Studien-Verl. (Status passages and the life course, 6).

Kelle, Udo (2005): "Emergence" vs. "Forcing" of Empirical Data? A Crucial Problem of "Grounded Theory" Reconsidered. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, Vol 6, No 2 (2005): Qualitative Inquiry: Research, Archiving, and Reuse. DOI: 10.17169/FQS-6.2.467.

Kelle, Udo; Kluge, Susann (2010): Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung. 2., überarb. Aufl. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss (Qualitative Sozialforschung, 15).

Kesselring, Sven (2001): Mobile Politik. Ein soziologischer Blick auf Verkehrspolitik in München. Berlin: Edition Sigma.

Kesselring, Sven (2014): Corporate Mobilities Regimes. Mobility, Power and the Socio-geographical Structurations of Mobile Work. In: *Mobilities* 10 (4), S. 571–591. DOI: 10.1080/17450101.2014.887249.

Kraftfahrtbundesamt (kba) (Hg.) (2019): Bestand am 1. Januar 2019 nach Fahrzeugalter. Online verfügbar unter [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Fahrzeugalter/fahrzeugalter\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Fahrzeugalter/fahrzeugalter_node.html), zuletzt geprüft am 10.01.2020.

Kraftfahrt-Bundesamt (kba) (Hg.) (2019): Personenkraftwagen am 1. Januar 2019 nach ausgewählten Merkmalen. Jahresbilanz. Online verfügbar unter [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/2019\\_b\\_barometer.html?nn=2084378](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/2019_b_barometer.html?nn=2084378), zuletzt geprüft am 21.01.2020.

Kwan, Mei-Po (1999): Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Non-employment Activities. In: *Economic Geography* 75 (4), S. 370–394. DOI: 10.2307/144477.

Landa, Manuel de (2006): A philosophy of society. Assemblage theory and social complexity. London: Continuum.

Latour, Bruno (1999): On Recalling Ant. In: *The Sociological Review* 47 (1\_suppl), S. 15–25. DOI: 10.1111/j.1467-954X.1999.tb03480.x.

Latour, Bruno (2004): Politics of nature. How to bring the sciences into democracy. Cambridge, Mass: Harvard University Press.

Latour, Bruno (2005): Reassembling the social. An introduction to actor-network-theory. Oxford, New York: Oxford University Press (Clarendon lectures in management studies).

Latour, Bruno (2007): Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. 1. Aufl. Frankfurt, M: Suhrkamp.

Latour, Bruno (2010): Das Parlament der Dinge. Für eine politische Ökologie. 1. Aufl. Frankfurt, M: Suhrkamp (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 1954).

Law, John (1999): After Ant: Complexity, Naming and Topology. In: *The Sociological Review* 47 (1\_suppl), S. 1–14. DOI: 10.1111/j.1467-954X.1999.tb03479.x.

Law, John; Singleton, Vicky (2005): Object Lessons. In: *Organization* 12 (3), S. 331–355. DOI: 10.1177/1350508405051270.

Linz, Manfred (2015): Suffizienz als politische Praxis. Ein Katalog. Wuppertal: Wuppertal Inst. für Klima Umwelt Energie (Wuppertal spezial, 49).

Lorenz, Stephan (2008): Case Reconstruction, Network Analysis, and Perspectives of a Procedural Methodology 9 (1). Online verfügbar unter <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/335>.

Lorenz, Stephan (2010): Von der Akteur-Netzwerk-Theorie zur prozeduralen Methodologie. Kleidung im Überfluss. In: Christian Stegbauer (Hg.): Netzwerkanalyse und Netzwerktheorie, Bd. 2001. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 579–588.

Lucas, Karen (2004a): Conclusions from the UK experience. In: Karen Lucas (Hg.): Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice. I. publ. Bristol: Policy, S. 145–154.

Lucas, Karen (2004b): Transport and social exclusion. In: Karen Lucas (Hg.): Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice. I. publ. Bristol: Policy, S. 39–54.

Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? In: *Transport Policy* 20, S. 105–113.

Lucas, Karen (2019a): A new evolution for transport-related social exclusion research? In: *Journal of Transport Geography* 81, Article in press. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102529.

Lucas, Karen (2019b): No car, no train, no bus – why people and places are forgotten within transport policies and programmes. The Brian Hoyle Annual Lecture in Transport Geography, delivered at the RGS-IBG Annual International Conference 2019. Hoyle Lecture. London, 2019. Online verfügbar unter <https://mymedia.leeds.ac.uk/Media-site/Play/00b95e01c90e4d2db9568ff7c0b782811d#!>, zuletzt geprüft am 25.03.2020.

Manderscheid, Katharina (2009): Integrating Space and Mobilities into the Analysis of Social Inequality. In: *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory* 10 (1), S. 7–27. Online verfügbar unter <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=sih&AN=42311571&site=ehost-live>.

Manderscheid, Katharina (2012): Planning Sustainability: Intergenerational and Intragenerational Justice in Spatial Planning Strategies. In: *Antipode* 44 (1), S. 197–216. Online verfügbar unter <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=aph&AN=70599402&site=ehost-live>.

Mattioli, Giulio (2013): Car Dependence, Sustainability and the Transport Policy Stalemate: The Potential Trade-offs between Intra- and Inter-generational Equity. In: *The International Journal of Sustainability Policy and Practice* 8 (1), S. 45–57.

Mattioli, Giulio (2014): Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet: Households Without Cars and Car Dependence in Great Britain. In: *Journal Of Environmental Policy & Planning* 16 (3), S. 379–400.

McFarlane, Colin (2009): Translocal assemblages: Space, power and social movements. In: *Risky natures, natures of risk* 40 (4), S. 561–567. DOI: 10.1016/j.geoforum.2009.05.003.

McFarlane, Colin (2011): Assemblage and critical urbanism. In: *City* 15 (2), S. 204–224. DOI: 10.1080/13604813.2011.568715.

McFarlane, Colin; Anderson, Ben (2011): Thinking with assemblage. In: *Area* 43 (2), S. 162–164. Online verfügbar unter <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=aph&AN=60676149&site=ehost-live>.

McNally, Micheal G.; Rindt, Craig R. (2007): The Activity-based Approach. Hg. v. Institute of Transportation Studies, University of California (Working Paper, UCI-ITS-WP-07-1).

Mol, A.; Law, J. (1994): Regions, networks and fluids: Anaemia and social topology. In: *Social studies of science* 24 (4), S. 641–671. DOI: 10.1177/030631279402400402.

Mullen, Caroline; Marsden, Greg (2016): Mobility justice in low carbon energy transitions. In: *Energy Research & Social Science* 18, S. 109–117.

Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias; Follmer, Robert; Bäumer, Marcus (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter [https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 11.01.2020.

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. Online verfügbar unter [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf), zuletzt geprüft am 10.01.2020.

Nordbakke, Susanne (2013): Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options. In: *Journal of Transport Geography* 26 (0), S. 166–174. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.10.003.

Nordbakke, Susanne; Schwanen, Tim (2013): Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. In: *Mobilities* 9 (1), S. 104–129. DOI: 10.1080/17450101.2013.784542.

Nussbaum, Martha C. (2008): Women and human development. The capabilities approach. 13. print. Cambridge: Cambridge Univ. Press (The John Robert Seeley lectures, 3).

Nussbaum, Martha C.; Sen, Amartya (2010, cop. 1993): Introduction. In: Martha Craven Nussbaum und Amartya Sen (Hg.): The quality of life. A study prepared for the World Institute for Development Economics Research (WIDER) of the United Nations University. Oxford: Clarendon (Studies in development economics / WIDER), S. 1–8.

NWZ Online (2019): Rollatoren: Kassenmodelle mit großen Schwächen. Stiftung Warentest. In: *Nordwestzeitung*, 04.03.2019. Online verfügbar unter [https://www.nwzonline.de/stiftung-warentest/berlin-stiftung-warentest-rollatoren-kassenmodelle-mit-grossen-schwaechen\\_a\\_50,4,450068232.html](https://www.nwzonline.de/stiftung-warentest/berlin-stiftung-warentest-rollatoren-kassenmodelle-mit-grossen-schwaechen_a_50,4,450068232.html), zuletzt geprüft am 25.10.2019.

Oekom Verlag; BUND (Hg.) (2014): Postfossile Mobilität. Zukunftstauglich und vernetzt unterwegs: oekom verlag (Politische Ökologie, 02).

Przyborski, Aglaja; Wohlrab-Sahr, Monika (2014): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. 4., erw. Aufl. München: Oldenbourg. Online verfügbar unter [http://www.degruyter.com/search?f\\_0=isbnissn&q\\_0=9783486719550&searchTitles=true](http://www.degruyter.com/search?f_0=isbnissn&q_0=9783486719550&searchTitles=true).

Ragin, Charles C.: Introduction: Cases of "What is a case?". In:, S. 1–17.

Ragin, Charles C.; Becker, Howard S. (Hg.) (2000): What is a case? Exploring the foundations of social inquiry. Reprint. Cambridge: Cambridge Univ. Press.

Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin: Edition Sigma.

Rosa, Hartmut (2005): Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Orig.-Ausg. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft, 1760).

Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland. Berlin (Schriften des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung des Institutes für Land- und Seeverkehr an der Technischen Universität Berlin, 6).

Schäfer, Hilmar (2016a): Einleitung. Grundlagen, Rezeption und Forschungsperspektiven der Praxistheorie. In: Hilmar Schäfer (Hg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. 1. Aufl. Bielefeld: transcript (Sozialtheorie), S. 9–25.

Schäfer, Hilmar (Hg.) (2016b): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. 1. Aufl. Bielefeld: transcript (Sozialtheorie). Online verfügbar unter <http://www.degruyter.com/view/product/430136>.

Schatzki, Theodore R. (2001): Introduction. Practice Theory. In: Theodore R. Schatzki (Hg.): The practice turn in contemporary theory. Anthology originated in a conference, "Practices and Social Order", that was held at the Center for Interdisciplinary Studies (ZiF) at the University of Bielefeld, Germany, on January 4-6, 1996. London: Routledge, S. 10–23.

Schatzki, Theodore R. (2002): The site of the social. A philosophical account of the constitution of social life and change. University Park: Pennsylvania State University Press. Online verfügbar unter <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=91595>.

Schatzki, Theodore R. (2016): Praxistheorie als flache Ontologie. II. In: Hilmar Schäfer (Hg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm. 1. Aufl. Bielefeld: transcript (Sozialtheorie), S. 29–44.

Scheiner, Joachim (2006): Wohnen und Aktionsraum: Welche Rolle spielen Lebensstil, Lebenslage und Raumstruktur? In: *Geographische Zeitschrift* 94 (1), S. 43–62. Online verfügbar unter [www.jstor.org/stable/27819068](http://www.jstor.org/stable/27819068).

Scheiner, Joachim (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss. Online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1007/978-3-531-91502-9>.

Scheiner, Joachim (2010): Social inequalities in travel behaviour: trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles. In: *Special Section on Alternative Fuels and Vehicles* 18 (6), S. 679–690. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2009.09.002.

Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (2012): Gendered travel mode choice: a focus on car deficient households. In: *Special Section on Theoretical Perspectives on Climate Change Mitigation in Transport* 24 (0), S. 250–261. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.02.011.

Schlüns, Julia (2008): Die ökologische Zweiklassengesellschaft. In: *Blätter für deutsche und internationale Politik* (3), S. 95–101.

Schwanen, Tim; Mokhtarian, Patricia L. (2005): What if you live in the wrong neighborhood? The impact of residential neighborhood type dissonance on distance traveled. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 10 (2), S. 127–151. DOI: 10.1016/j.trd.2004.11.002.

Schwanen, Tim; Wang, Donggen (2014): Well-Being, Context, and Everyday Activities in Space and Time. In: *Annals of the Association of American Geographers* 104 (4), S. 833–851. DOI: 10.1080/00045608.2014.912549.

Sen, Amartya Kumar (1999): Commodities and capabilities. Delhi, New York: Oxford University Press (Oxford India paperbacks).

- Sen, Amartya Kumar (2011): The idea of justice. I. Harvard Univ. Press pbk. ed. Cambridge, Mass: Belknap Press of Harvard Univ. Press. Online verfügbar unter <http://www.gbv.de/dms/faz-rez/FD1200910292481312.pdf>.
- Sheller, Mimi (2011): Sustainable Mobility and Mobility Justice: Towards a Twin Transition. In: Margaret Grieco und John Urry (Hg.): *Mobilities. New perspectives on transport and society*. Farnham, Burlington, VT: Ashgate (Transport and society), S. 289–304.
- Sheller, Mimi (2015): Racialized Mobility Transitions in Philadelphia: Connecting Urban Sustainability and Transport Justice. In: *City and Society* 27 (1), S. 70–91.
- Sheller, Mimi; Urry, John (2006): The new mobilities paradigm. In: *Environ. Plann. A* 38 (2), S. 207–226. DOI: 10.1068/a37268.
- Shove, Elizabeth (2010): Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change. In: *Environ. Plann. A* 42 (6), S. 1273–1285. DOI: 10.1068/a42282.
- Shove, Elizabeth; Pantzar, Mika; Watson, Matt (2012): *The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes*. Los Angeles: SAGE.
- Social Exclusion Unit (Hg.) (2003): *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*.
- Sovacool, Benjamin K.; Cooper, Christopher; Bazilian, Morgan; Johnson, Katie; Zoppo, David; Clarke, Shannon et al. (2012): What moves and works: Broadening the consideration of energy poverty. In: *Energy Policy* 42 (0), S. 715–719. DOI: 10.1016/j.enpol.2011.12.007.
- Stark, Kerstin; Neubert, Carolin; Lorenz, Stephan (2015): Fallrekonstruktion und Akteur-Netzwerk-Theorie. Erfahrungen mit Datenkombinationen auf Basis eines Verfahrensmodells. In: Stephan Lessenich (Hg.): *Routinen der Krise - Krise der Routinen. Verhandlungen des 37. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Trier 2014*.
- Stark, Kerstin (2017): Mobilitätsarmut in der sozialwissenschaftlichen Debatte. In: Katrin Großmann, André Schaffrin und Christian Smigiel (Hg.): *Energie und soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimension der Energiewende in Deutschland und Europa*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 79–100.
- Statistisches Bundesamt (2019): *Private Konsumausgaben - Deutschland. Ergebnisse der Einkommens- und Verbrauchsstichproben (EVS) 2013*. Online verfügbar unter [https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/EinkommenKonsumLebensbedingungen/Konsumausgaben/Tabellen/PrivateKonsumausgaben\\_D.html](https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/EinkommenKonsumLebensbedingungen/Konsumausgaben/Tabellen/PrivateKonsumausgaben_D.html), zuletzt geprüft am 24.12.2019.
- Stiftung Warentest test.de (2019): Rollatoren. Nur zwei von zwölf Gehhilfen im Test sind gut. In: *Stiftung Warentest*, 22.03.2019. Online verfügbar unter

<https://www.test.de/Rollatoren-Komfort-kostet-extra-4660522-0/>, zuletzt geprüft am 25.10.19.

Strübing, Jörg (2008): Pragmatismus als epistemische Praxis. Der Beitrag der Grounded Theory zur Empirie--Theorie--Frage. Arbeitspapier. In: Herbert Kalthoff, Stefan Hirschauer und Gesa Lindemann (Hg.): *Theoretische Empirie. Zur Relevanz qualitativer Forschung*. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 1881), 1- 32; im Buch: 279–311.

TU Dresden (Hg.) (2013): SrV 2013 - Mobilität in Städten. Online verfügbar unter [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/SrV\\_2013\\_Berlin\\_Steckbrief.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/SrV_2013_Berlin_Steckbrief.pdf), zuletzt geprüft am 10.01.2020.

Urry, John (2004): The 'system' of automobility. In: *Theory Culture & Society* 21 (4-5), 25-+.

Urry, John (2010): Mobile sociology. In: *British Journal of Sociology* 61, S. 347–366.

Volkswagen.de (2020): Der neue e-up! Online verfügbar unter <https://www.volkswagen.de/de/modelle-und-konfigurator/e-up.html>, zuletzt geprüft am 07.03.2020.

Wagenknecht, Susann; Pflüger, Jessica (2018): Making Cases. On the Processuality of Casings in Social Research. In: *Zeitschrift für Soziologie* 47 (5), S. 289–305. DOI: 10.1515/zfsoz-2018-0119.

Witzel, Andreas (2000): The Problem-centered Interview. In: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 1 (1). DOI: 10.17169/fqs-1.1.1132.

Woodcock, James; Banister, David; Edwards, Phil; Prentice, Andrew M.; Roberts, Ian (2007): Energy and transport. In: *The Lancet* 370 (9592), S. 1078–1088. DOI: 10.1016/S0140-6736(07)61254-9.

Zhang, Junyi (2014): Revisiting residential self-selection issues: A life-oriented approach. In: *Journal of Transport and Land Use; Vol 7, No 3 (2014)*. Online verfügbar unter <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/460>.

Zhao, Ying; Chai, Yanwei (2013): Residents' activity-travel behavior variation by communities in Beijing, China. In: *Chinese Geographical Science* 23 (4), S. 492–505.



# Danksagung

Ich möchte allen Menschen meinen Dank aussprechen, die mich und die Entstehung dieser Dissertation im Laufe der letzten Jahre unterstützt haben. Einigen Menschen möchte ich darüber hinaus besonders danken:

Mein besonderer Dank gilt meiner Doktormutter Katrin Großmann, die einen wesentlichen Teil zu meiner wissenschaftlichen Ausbildung beitrug und mich als Wegweiserin und Mentorin begleitete.

Ich danke Ulf Hahne, meinem Doktorvater, der mich bei den vielen administrativen Anforderungen unterstützt hat und mir den nötigen Raum gab, meine eigene Vorgehensweise zu entwickeln.

Für Orientierung und Inspiration in methodologischen Fragen und bei der Auseinandersetzung mit der Akteur-Netzwerk-Theorie im Vorfeld und während der Dissertation danke ich Stephan Lorenz. Darüber hinaus bin ich ihm auch für seine Unterstützung bei der Bewerbung um mein Promotionsstipendium sehr dankbar. Für die ideelle und materielle Förderung in Form eines Promotionsstipendiums bedanke ich mich beim Studienwerk der Heinrich-Böll-Stiftung, sowie auch bei meinen Mitstipendiat\*innen im *Cluster Transformationsforschung*.

Ich danke meinen Interviewpartner\*innen, die mir ihre Zeit und Geschichten zur Verfügung gestellt haben, sowie der Caritas Berlin Brandenburg, dem Standortleiter des Unternehmens „L“ und Mechthild Stark, die mir Zugang zu einem Teil der Befragten vermittelten.

Einen großen Dank spreche ich Ilil Beyer Bartana und Boris Hekele aus, dass sie meine Dissertation gründlich gegengelesen haben und mir durch ihre zahlreichen Anmerkungen und Fragen Gelegenheit zur Verbesserung gegeben haben.

Ich möchte meiner Familie, meinen Freunden und meinem Partner danken, dass sie Verständnis für meine Wochenend- und Urlaube-füllende Beschäftigung mit der Dissertation aufbrachten.

# Anhang

## Leitfaden

Es handelt sich um eine konsolidierte Version vor dem Hintergrund, dass der Leitfaden im Verlauf der Interviewbefragung modifiziert wurde. In dieser Version sind alle Leitfragen enthalten, auch jene, die im Verlauf der Erhebung verworfen wurden.

<b>Einstieg</b>
Denken Sie bitte an die vergangenen Tage, wann immer Sie unterwegs waren, was fällt Ihnen da ein? <i>Sind Sie überall da hingekommen, wohin Sie wollten? Gab es Probleme? Auffälligkeiten?</i>
<b>Aktionsräume/ Verkehrsmittelnutzung</b>
Wenn Sie außerhalb Ihrer Wohnung unterwegs sind, beschreiben Sie mir doch mal Ihren Alltag. Was machen Sie da so alles? Nehmen Sie doch mal den gestrigen Tag. Wie ist der abgelaufen? <i>Was sind Ihre regelmäßigen Wege? Was sind Ihre regelmäßigen Ziele, die Sie erreichen wollen?</i> <i>Wie sind Sie dahin unterwegs? Mit dem Auto, zu Fuß etc.?</i> Sind Sie häufig mit anderen unterwegs?
<b>Wohnstandort</b>
Wenn Sie an Ihr Wohnumfeld denken, würden Sie sagen, Sie haben alles, was Sie brauchen? ...Es lässt sich alles gut erreichen? Was bietet der Stadtteil, was nicht? Verkehrsanbindung
<b>Arbeitsstandort</b>
Ist Ihr Arbeitsplatz gut erreichbar? Gibt es einen Bahnanschluss? <i>Können Sie mit dem Fahrrad /dem ÖV fahren? Schon mal probiert? Warum nicht?</i>
<b>Anforderungen</b>

<p>Worauf achten Sie bei der Auswahl Ihrer Verkehrsmittel? Was ist Ihnen wichtig?</p> <p><i>Schon mal drüber nachgedacht, andere Verkehrsmittel zur Arbeit zu nutzen?</i></p> <p>Unterschiede zwischen Erwerbsleben und Rentnerleben?</p> <p>Wie viel Zeit haben Sie im Alltag? Planen Sie Ihren Alltag? Wovon hängt ab, ob Sie Zeit haben? Welche Verpflichtungen gibt es?</p>
<p><b>Präferenzen/ Emotionen</b></p>
<p>Macht es Ihnen Spaß unterwegs zu sein? Was gefällt Ihnen daran?</p> <p>Was finden Sie unangenehm?</p> <p>Was würden Sie sagen: Welche Rolle spielt es für Sie, in Ihrem Alltag, dass Sie mobil sind?</p>
<p><b>Mobilitätshindernisse</b></p>
<p>Wenn Sie an Ihren Alltag denken, würden Sie sagen, dass Sie jederzeit da hinfahren können, wohin sie wollen?</p> <p>Wenn Sie an Ihren Alltag denken, wodurch wird Ihre Beweglichkeit, Ihre Mobilität eingeschränkt?</p> <p>Wie sieht es mit den Kosten aus? Ist es teuer, mobil zu sein?</p>
<p><b>Konflikte</b></p>
<p>Wenn Sie an andere Verkehrsteilnehmende denken, gibt es da manchmal Probleme?</p> <p>Wenn welche?</p>
<p><b>Nachhaltige Mobilität</b></p>
<p>Verkehr hat viel mit Umwelt zu tun, es wird gerade viel über umweltverträgliche und klimaverträgliche Mobilitätsformen diskutiert. Was meinen Sie wäre eine umweltfreundliche Mobilität?</p>
<p><b>Ideen, Anregungen</b></p>
<p>Wenn Sie freie Hand hätten, wie sollte Mobilität aussehen, welche Angebote würden Sie sich wünschen?</p>

## Erläuterung zu Transkriptionsregeln

Alle Interviews wurden vollständig transkribiert. Es wurden einfache Transkriptionsregeln verwendet: Es fand eine wörtliche Transkription ohne sprachliche Glättung statt, auffällige Betonungen werden durch Fettdruck gekennzeichnet; Pausen mit Punkten in runden Klammern, je Sekunde ein Punkt, z. B. „(.)“. Das Auslassen von Text in einem Zitat zum Zweck des Kürzens wird mit eckigen Klammern und drei Punkten gekennzeichnet: „[...]“, Anmerkungen durch die Autorin werden in eckigen Klammern notiert. Abgebrochene Sätze werden mit einem Spiegelstrich gekennzeichnet, z. B. „ich würde – Manchmal denke ich, dass [...]“.

In der Arbeit wird untersucht, wie Mobilitätsbenachteiligung entsteht, wer davon betroffen ist, welche Konflikte zwischen sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität bestehen und wie sich diese Anforderungen vereinbaren lassen. In den Blick genommen werden dabei Menschen mit sehr unterschiedlichen Merkmalen an unterschiedlichen Orten. Ein Untersuchungspfad ist der Einfluss der Automobilität, einerseits als ein ökologisches Problem, andererseits als ein Motor für soziale Ungleichheit. Methodisch erfolgt dies in Form eines qualitativen Forschungsdesigns, bei dem Konstellationen von Mobilitätsbenachteiligung rekonstruiert werden. Es wird eine gegenstandsbasierte Theorie, der Konstellationsansatz entwickelt. Er beschreibt die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung anhand des Zusammenwirkens verschiedener Konstellationselemente und unterscheidet vier Konstellationsgruppen. Der Ansatz berücksichtigt zudem die Veränderlichkeit, das Destabilisierungspotenzial aktueller Betroffenheit am Beispiel veränderter ökologischer Mobilitätsanforderungen. Neben der jeweils aktuellen Betroffenheit von Mobilitätsbenachteiligung kann so die mögliche Betroffenheit unter veränderten Bedingungen erfasst werden.

ISBN 978-3-7376-0925-8



9 783737 609258 >