

Ahrend, Christine; Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Böhme, Uwe; Herget, Melanie

Working Paper

Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung

IVP-Discussion Paper, No. 2013 (1)

Provided in Cooperation with:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

Suggested Citation: Ahrend, Christine; Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Böhme, Uwe; Herget, Melanie (2013) : Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung, IVP-Discussion Paper, No. 2013 (1), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/200070>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Christine Ahrend/Oliver Schwedes/
Stephan Daubitz/Uwe Böhme/
Melanie Herget

KLEINER BEGRIFFSKANON

Der Mobilitätsforschung

DISCUSSION PAPER

IVP-Discussion Paper 2013 (1)

Christine Ahrend / Stephan Daubitz / Oliver Schwedes /
Uwe Böhme / Melanie Herget

Kleiner Begriffskanon

Der Mobilitätsforschung

Die IVP-Discussion Papers sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autoren ausdrücklich erwünscht.

IVP-Discussion Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly encouraged by the authors.

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Leitung: Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin

Telefon: +49 (0)30/314-25145

Fax: +49 (0)30/314-27875

Homepage: <http://www.ivp.tu-berlin.de/>

Institut für Land- und Seeverkehr

Fakultät Verkehrs und Maschinensysteme

Technische Universität Berlin

ISSN 2197-6341

Zitierweise:

Ahrend, Christine / Stephan Daubitz / Oliver Schwedes / Uwe Böhme / Melanie Herget (2013): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper. Heft 1/2013. Berlin.

Zusammenfassung

Die Verkehrswissenschaft lässt sich in zwei Forschungsstränge unterteilen: Zum einen der systemische Ansatz, der auf eine reibungslose Funktionsweise des Verkehrssystems gerichtet ist. Zum anderen ein subjektorientierter Ansatz, der sich den Verkehrsnutzern widmet. Beide Ansätze verfügen über wissenschaftliche Begriffe, die in vielen Fällen identisch sind, aber aufgrund der unterschiedlichen Betrachtungsweise des Untersuchungsgegenstands verschiedene Bedeutungen erlangen. Um zu einer begrifflichen Trennschärfe beizutragen, werden in der vorliegenden Arbeit Definitionen zentraler verkehrswissenschaftlicher Begriffe aus Sicht der am Verkehrsnutzer orientierten Mobilitätsforschung vorgestellt. Es erfolgt eine begründete Begriffsdefinition, die wissenschaftlich hergeleitet wird und damit für alle nachvollziehbar ist. Auf diese Weise soll eine fachlich fundierte Diskussion angeregt werden.

Abstract

In transport science two lines of research can be distinguished: a systemic approach aiming at a transport system without friction and a subject-oriented approach focusing on the transport user. Both use particular scientific terms which are mostly identical in their wording, but because of the different viewpoint on the transport sector, with different meanings. This paper presents definitions of central terms of transport research from the perspective of the transport user-oriented mobility research to contribute to more conceptual clarity. These well-founded definitions are scientifically derived and therefore explicable for everybody. In this way, a professionally sound discussion shall be encouraged.

Inhalt

Einführung	1
1 Verkehr und Mobilität	2
2 Verkehrs- und Mobilitätshandeln	4
3 Verkehrs- und Mobilitätsverhalten	7
4 Verkehrs- und Mobilitätsroutine	10
5 Verkehrs- und Mobilitätsmuster	12
6 Verkehrs- und Mobilitätserfahrung	15
7 Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnis	17
8 Verkehrs- und Mobilitätsarmut	20
9 Verkehrs- und Mobilitätsbiographie	24
10 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung	27
11 Verkehrs- und Mobilitätsstrategie	31
12 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	37
13 Verkehrs- und Mobilitätskultur	42
Literaturverzeichnis	46

Einführung

Mitte der 1990er Jahre hatte das Bundesforschungsministerium eine Forschungsinitiative mit dem Ziel ins Leben gerufen, der Verkehrsforschung neue Impulse zu vermitteln, um Verkehr und Mobilität besser zu verstehen (vgl. BMBF 2000). Dabei wurden erstmals die Sozialwissenschaften explizit aufgerufen sich zu beteiligen, um der an der technischen Optimierung des Verkehrssystems orientierten traditionellen Verkehrswissenschaft mit der sozialen Dimension neue Einsichten zu eröffnen (vgl. Hautzinger et al. 1997). Wie interdisziplinäre Ansätze generell, so war auch dieser von Anfang an durch das Fehlen begrifflicher Trennschärfe belastet. Mit für die Verkehrswissenschaft basalen Begriffen wie Verkehr und Mobilität wurden teilweise ganz unterschiedliche Bedeutungen verbunden. Das zeigte sich zwischen dem systemorientierten Ansatz, der auf eine reibungslose Funktionsweise des Verkehrssystems gerichtet ist und dem subjektorientierten Ansatz, der sich den Verkehrsnutzern widmet, wie auch innerhalb der beiden Ansätze, wo verschiedene Vertreter unterschiedliche Begriffsbestimmungen vornahmen. Während die traditionelle Verkehrswissenschaft ihr begriffliches Instrumentarium mittlerweile in einem umfangreichen Glossar systematisiert hat (vgl. Ammoser/Hoppe 2006), hat die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung die wissenschaftliche Begriffsarbeit nach der ersten Aufbruchphase weitgehend eingestellt (vgl. Jahn/Wehling 1999). In dem Maße, wie es der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung nicht gelungen ist, sich durch begriffliche Trennschärfe vom Alltagsverstand zu unterscheiden, hat sie ihre wissenschaftliche Anschlussfähigkeit verloren. Das ist aus unserer Sicht ein wesentlicher Grund dafür, dass die selbstkritische Leistungsbilanz der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung zu dem Ergebnis kommt, dass sie die in sie gesteckten Erwartungen nicht erfüllt hat (vgl. Knie 2007).

Der kleine Begriffskanon schließt hier an, indem er aus Sicht der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung wesentliche verkehrswissenschaftliche Begriffe definiert, um auf diese Weise die notwendige Grundlage für eine wissenschaftliche Debatte zu legen. Dabei wird kein Gegenentwurf zu der begrifflichen Systematik der traditionellen Verkehrswissenschaft angestrebt, sondern eine Ergänzung. Als Leitfaden dient die begriffliche Unterscheidung zwischen Verkehr und Mobilität, von der dann weitere Begriffsbestimmungen abgeleitet werden. Die hier vorgestellten Begriffsdefinitionen haben sich in mehrjähriger Forschungsarbeit bewährt, sind aber dennoch nicht in Stein gemeißelt. Vielmehr verstehen wir sie als Angebote, die sich für unsere Arbeit als hilfreich erwiesen haben. Andere mögen hier zu einem gut begründeten anderen Ergebnis kommen oder gar Inkonsistenzen entdecken, die uns helfen können, unser „Bretterwerk der Begriffe“ (Nietzsche) zu korrigieren und ggf. weiterzuentwickeln.

Wir verstehen den kleinen Begriffskanon daher als Ausgangspunkt für einen Prozess der Selbstverständigung, an dessen Ende ein begriffliches Fundament steht, mit dem es uns möglich sein wird, dem ursprünglichen Anspruch der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung gerecht zu werden, Verkehr und Mobilität besser zu verstehen.

1 Verkehr und Mobilität

1.1 Definitionen

Verkehr ist die tatsächliche Ortsveränderung von Personen, Gütern und Daten. Während die drei Verkehrsarten Personen-, Güter- und Datenverkehr z.T. eng miteinander verwoben sind, beschränken wir uns aus einer sozialwissenschaftlichen Perspektive im Folgenden auf den Personenverkehr.

Mobilität bezeichnet antizipierte potenzielle Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von Personen. Sie resultieren aus räumlichen, physischen, sozialen und virtuellen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung.

1.2 Begründung der Definitionen

In wissenschaftlichen und politischen Debatten werden die Begriffe Mobilität und Verkehr nicht einheitlich definiert und oft synonym verwendet. Eine nicht-synonyme Verwendung hat den entscheidenden Vorteil, dass damit begrifflich zwischen einer ökologisch sinnvollen Reduzierung von physischer Bewegung im Raum (Verkehr) und der Ermöglichung, dem Erhalt oder der Verbesserung der Beweglichkeit von Personen (Mobilität) unterschieden werden kann (vgl. u.a. Canzler/Knie 1998: 33; Gather et al. 2008: 25).

Neben ökonomischen und technischen, räumlichen und zeitlichen Kriterien wird inzwischen zunehmend auch die Bedeutung von sozialen Aspekten für die Definition von „Mobilität“ erkannt. Zu den sozialen Aspekten gehören beispielsweise die geistige Beweglichkeit einer Person, soziale Netzwerke und die Möglichkeit, Lebensziele zu verfolgen und zu erreichen. All dies führt zu einem erweiterten Mobilitätsbegriff.

Die Ebene des Zukünftigen, des Möglichen, des (Noch-)Nicht-Faktischen wurde von Canzler & Knie in die Debatte eingeführt, indem sie Mobilität als „Bewegung in möglichen Räumen“ in Abgrenzung zu Verkehr als „Bewegung in konkreten Räumen“ definierten (vgl. Canzler/Knie 1998: 32). Mit dieser Unterscheidung sind es nicht mehr allein die räumliche Ausstattung und persönliche Entscheidungen, die individuelles Verkehrsverhalten beeinflussen, sondern auch erlernte überindividuelle Möglichkeiten und individuelle Fähigkeiten zur Bewegung, also insgesamt das Vermögen, eigene Lebensentwürfe zu erarbeiten und durchzusetzen (vgl. Ahrend 2002: 58, Canzler/Knie 1998: 31).

Damit wird deutlich, dass ein subjektbezogener Zugang in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung unabdingbar ist und Mobilitäts- und Verkehrsanalysen einander sinnvoll ergänzen: „Durch die Zusammenführung beider Forschungsrichtungen oder -fragen – die eine an mögliche Bewegung, die andere an konkrete Bewegungsvorgänge von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern gerichtet – können Auswirkungen von konkreten Bewegungserfahrungen (Verkehr,

Ortswechsel) auf mögliche oder nicht mehr mögliche Bewegung (Mobilität) erklärt werden“ (Ahrend 2002: 60).

Die meisten Autorinnen und Autoren stimmen darin überein, dass Mobilität und Verkehr durch die jeweiligen räumlichen, physischen, sozialen und virtuellen Rahmenbedingungen geprägt werden und damit grundsätzlich veränderliche Größen darstellen. Unterschiede gibt es jedoch hinsichtlich der Frage, ob Verkehr nun eine Unterform von Mobilität darstellt oder nicht, in welcher Beziehung diese beiden Begriffe also zueinander stehen. Wir haben uns für das folgende Modell entschieden:

Abbildung 1: „Mobilität“ und „Verkehr“ als zwei eigenständige Konstrukte



Demnach werden „Mobilität“ und „Verkehr“ als zwei gleichberechtigte, eigene Konstrukte angesehen. Vorteil dieser Definition ist die analytisch eindeutige Abgrenzung der Begriffe voneinander, so dass mehr Klarheit in der Kommunikation entstehen kann.

1.3 Beispiele

Um Mobilität, also den Möglichkeitsraum potenzieller Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von einer Person, zu erfassen, bieten sich zum Beispiel Interviews und/oder Verfahren der Conjointanalyse an.

Berichtet eine Person im Interview zum Beispiel, dass sie bislang nur schlechte Erfahrungen mit dem Busfahren gemacht hat und Busse deshalb meidet, so lässt dies vermuten, dass für diese Person das Busfahren auch bei einem neuen, qualitativ hochwertigen Busangebot (zunächst einmal) kaum in Frage kommt, ihr Möglichkeitsraum an dieser Stelle also begrenzt ist.

Um Verkehr, also die tatsächliche Ortsveränderung von Personen, Gütern und Daten, zu erfassen, bieten sich zum Beispiel Wegetagebücher an, die von Haushalten über einen bestimmten Zeitraum auszufüllen sind, und/oder Beobachtungen und Verkehrszählungen.

Hat eine Person 1 an einem Stichtag insgesamt 30 km zurückgelegt, eine andere Person 2 hingegen nur 10 km, so hat Person 1 mehr Verkehr erzeugt als Person 2.

2 Verkehrs- und Mobilitätshandeln

2.1 Definitionen

Verkehrshandeln umfasst die von Menschen bewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) ausgeführten Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern.

Mobilitätshandeln umfasst die von Menschen bewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) antizipierte Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern.

2.2 Begründung der Definitionen

Die Begriffe Handeln und Verhalten werden in verschiedenen Disziplinen unterschiedlich verwendet. So verweist Walter Edelmann (2000: 67) darauf, dass die ingenieurwissenschaftlichen Disziplinen statt der Begriffe Handeln und Verhalten den Begriff der Reaktion verwenden. In der Biologie hingegen wird als Oberbegriff zumeist das Verhalten gebraucht. Umgekehrt verhält es sich in manchen psychologischen und pädagogischen Theorien, die das Handeln zum Oberbegriff gewählt haben. Schließlich gibt es zahlreiche Autor/-innen, die die beiden Begriffe Handeln und Verhalten synonym verwenden, aber auch im Alltagsgebrauch, wenn etwa von Verhaltenserwartung, Verhaltenskonformität, Verhaltensmuster, abweichendem Verhalten oder generativem Verhalten die Rede ist (Gukenbiehl/Kopp 2010: 340). Im Gegensatz zu dieser babylonischen Sprachverwirrung blicken die Sozialwissenschaften auf eine lange Tradition der begrifflichen Unterscheidung von Handeln und Verhalten zurück. In der materialistischen Theoriebildung kann mit dem Begriff der *Tätigkeit* eine dem Verhalten und Handeln übergeordnete Kategorie identifiziert werden (Held 2001). Dementsprechend unterscheiden wir im Folgenden mit Handeln und Verhalten zwei Formen menschlicher Tätigkeit. Wir werden zunächst die Begriffe Handeln und Verhalten auf Grundlage der sozialwissenschaftlichen Einsichten erläutern und definieren, um auf dieser Grundlage ein heuristisches Modell des Verhältnisses zwischen Handeln und Verhalten vorzustellen, das unseres Erachtens für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung sinnvoll und tragfähig erscheint.

Handeln

Die sozialwissenschaftlichen Handlungstheorien beziehen sich in der Regel auf Max Weber, der Soziologie als eine Wissenschaft definiert, „welche soziales Handeln deutend verstehen und dadurch in seinem Ablauf und seinen Wirkungen ursächlich erklären will“ (Weber 1972: 1). Handeln ist demnach eine menschliche Tätigkeit mit der die betreffende Person einen subjektiven Sinn verbindet. Schließlich erweitert Weber den Begriff und spricht von sozialem Handeln, wenn das Handeln auf die Tätigkeit anderer bezogen ist und sich in seinem Ablauf daran orientiert (ebd.).

Dementsprechend stellen Hautzinger und Pfeiffer (1996: 13) für die Verkehrswissenschaften fest, dass immer dann wenn von Verkehrsverhalten gesprochen wird, aus soziologischer Sicht, eigentlich ‚Handeln‘ beobachtet wird, nämlich eine sinnhafte Tätigkeit, die nicht nur von äußerlichen, strukturellen Bedingungen sondern auch von subjektiven Gegebenheiten beeinflusst wird. Dass dennoch weiterhin von Verkehrsverhalten gesprochen wird, kann darauf zurückgeführt werden, dass sich die Verkehrswissenschaften bis heute vor allem mit strukturell bedingtem →Verhalten bzw. Reaktionen befasst und diese in entsprechenden Modellen darzustellen versucht. Diese fokussierte Perspektive schlägt sich auch in der Datenlage nieder, die es bisher kaum erlaubt handlungsleitende subjektive Bedingungsfaktoren im Bereich →Mobilität (Motive, Wertvorstellungen, Präferenzen, Gewohnheiten, Bedürfnisse etc.) adäquat zu erfassen. Dementsprechend unterscheiden wir systematisch zwischen den Begriffen Verkehrshandeln und –verhalten, je nachdem, ob es sich in dem speziellen Fall um eine Tätigkeit handelt, die durch subjektive Einstellungen motiviert sind, oder nicht (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Modell des Verhältnisses zwischen den Tätigkeiten Handeln und Verhalten



2.3 Beispiele

Verkehrshandeln: Die Reise zu Bekannten ist ein Beispiel für Verkehrshandeln.

Mobilitätshandeln: Die geplante Reise zu Bekannten ist ein Beispiel für Mobilitätshandeln.

2.4 Abgrenzung zu anderen Begriffen

Als Gegenpol zum bewussten planvollen Handeln steht das unbewusste reflexhafte →Verhalten. Zwischen den beiden Polen Handeln und Verhalten sind die →Routinen zu verorten. Bei Routinen handelt es sich um sinnhaft motiviertes Verhalten, das

nicht mehr reflektiert wird. Sie entstehen ursprünglich aus sozialen, zielorientierten Handlungsweisen, die sich mit der Zeit immer mehr dem unbewussten Verhalten annähern.

Einer dem Kontinuum von Handeln und Verhalten übergeordneter Begriff sind die →Muster. Bei Mustern handelt es sich um ein Ensemble typischer Tätigkeiten mit Wiedererkennungswert, die das gesamte Spektrum von Verhalten bis Handel umfassen, einschließlich Routinen.

3 Verkehrs- und Mobilitätsverhalten

3.1 Definitionen

Verkehrsverhalten umfasst die von Menschen unbewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) ausgeführten Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern.

Mobilitätsverhalten umfasst die von Menschen unbewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) antizipierten Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern.

3.2 Begründung der Definitionen

Die Begriffe Handeln und Verhalten werden in verschiedenen Disziplinen unterschiedlich verwendet. So verweist Walter Edelmann (2000: 67) darauf, dass die ingenieurwissenschaftlichen Disziplinen statt der Begriffe Handeln und Verhalten den Begriff der Reaktion verwenden. In der Biologie hingegen wird als Oberbegriff zumeist das Verhalten gebraucht. Umgekehrt verhält es sich in manchen psychologischen und pädagogischen Theorien, die das Handeln zum Oberbegriff gewählt haben. Schließlich gibt es zahlreiche Autor/-innen, die die beiden Begriffe Handeln und Verhalten synonym verwenden, aber auch im Alltagsgebrauch, wenn etwa von Verhaltenserwartung, Verhaltenskonformität, Verhaltensmuster, abweichendem Verhalten oder generativem Verhalten die Rede ist (Gukenbiehl/Kopp 2010: 340). Im Gegensatz zu dieser babylonischen Sprachverwirrung blicken die Sozialwissenschaften auf eine lange Tradition der begrifflichen Unterscheidung von Handeln und Verhalten zurück. In der materialistischen Theoriebildung kann mit dem Begriff der Tätigkeit eine dem Verhalten und Handeln übergeordnete Kategorie identifiziert werden (Held 2001). Dementsprechend unterscheiden wir im Folgenden mit Handeln und Verhalten zwei Formen menschlicher Tätigkeit. Wir werden zunächst die Begriffe Handeln und Verhalten auf Grundlage der sozialwissenschaftlichen Einsichten erläutern und definieren, um auf dieser Grundlage ein heuristisches Modell des Verhältnisses zwischen Handeln und Verhalten vorzustellen, das unseres Erachtens für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung sinnvoll und tragfähig erscheint.

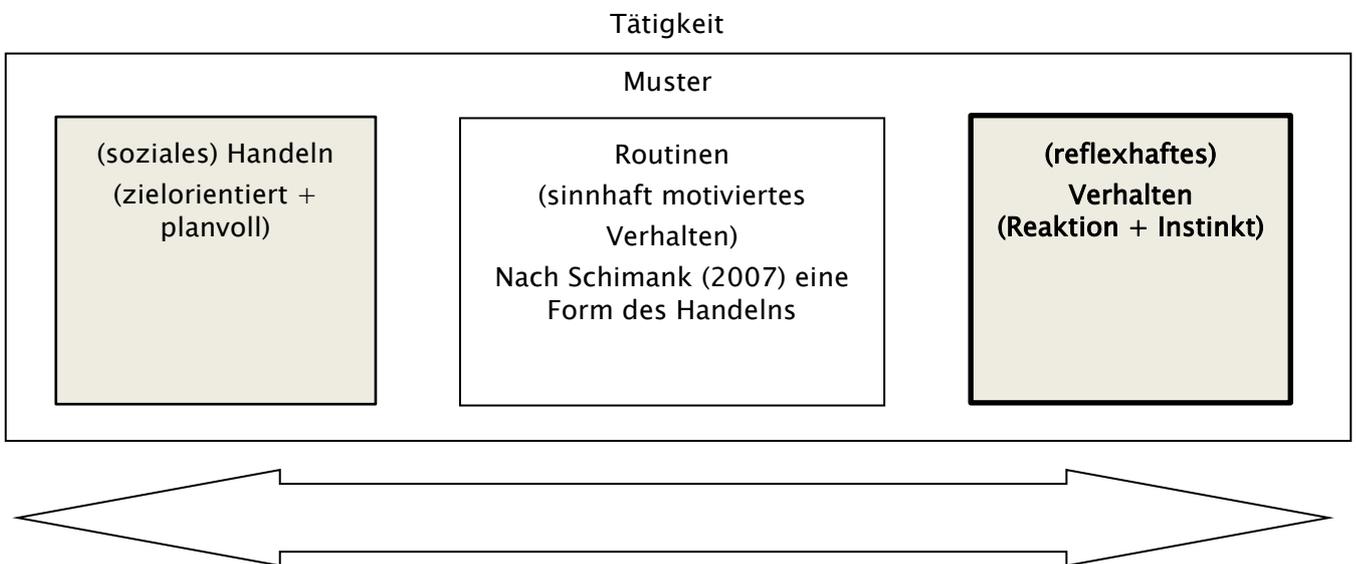
Verhalten

Im Gegensatz zum Handeln, zeichnet sich Verhalten durch das weitgehende Fehlen von Sinnbezügen aus (Gukenbiehl/Kopp 2010: 340). Trotz dieser vermeintlich klaren analytischen Unterscheidung wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Grenzen zwischen Handeln und Verhalten fließend sind. Uwe Schimank hat dies anhand eines Verkehrsbeispiels demonstriert: Eine Person hat sich angewöhnt bei Rot über die Fußgängerampel zu gehen, indem sie, ohne anzuhalten, routiniert aus den Augenwinkeln wahrnimmt, ob ein Auto kommt. Ein Kind folgt dem Beispiel, ist aber nicht schnell genug und wird von einem Auto erfasst. Außenstehende werden

dieser Person ihr Verhalten vorwerfen, indem sie davon ausgehen, dass sie anders hätte handeln können bzw. sollen (Schimank 2007: 27).

Wir folgen daher Edelmann (2000: 196), der Handeln und Verhalten als zwei Extreme eines Kontinuums beschreibt. Zwischen dem weitgehend innengesteuerten bzw. sinnhaften Handeln und dem weitgehend außengesteuerten bzw. reflexartigen Verhalten finden sich Schattierungen in die eine oder andere Richtung, die sich durch mehr oder weniger eingeschliffene →Routinen auszeichnen (vgl. Abb. 3). Dabei umfassen routinisierte Handlungen den bei weitem größten Teil menschlicher Tätigkeit (Giddens 1997).

Abbildung 3: Modell des Verhältnisses zwischen den Tätigkeiten Handeln und Verhalten



3.3 Beispiele

Verkehrverhalten: Ein Beispiel für Verkehrverhalten ist die spontane/reflexhafte Betätigung der Bremse bei Wildwechsel.

Mobilitätsverhalten: Ein Beispiel für Mobilitätsverhalten ist die spontane/reflexhafte Verkehrsmittelwahl bei der Reiseplanung zu den Bekannten.

3.4 Abgrenzung zu anderen Begriffen

Als Gegenpol zum unbewussten reflexhaften Verhalten steht das bewusste planvolle →Handeln. Zwischen den beiden Polen Verhalten und Handeln sind die →Routinen zu verorten. Bei Routinen handelt es sich um sinnhaft motiviertes Verhalten, das nicht mehr reflektiert wird. Sie entstehen ursprünglich aus sozialen, zielorientierten Handlungsweisen, die sich mit der Zeit immer mehr dem unbewussten Verhalten annähern.

Einer dem Kontinuum von Handeln und Verhalten übergeordneter Begriff sind die →Muster. Bei Mustern handelt es sich um Ensemble typischer Tätigkeiten mit Wiedererkennungswert, die das gesamte Spektrum von Verhalten bis Handel umfassen, einschließlich Routinen.

4 Verkehrs- und Mobilitätsroutine

4.1 Definition

Verkehrsroutinen sind internalisierte und wiederholt durchgeführte Entscheidungen und Handlungen, die bei der tatsächlichen Ortsveränderung in der Verkehrsmittel-nutzung zum Ausdruck kommen.

Mobilitätsroutinen sind internalisierte und wiederholt durchgeführte Entscheidungen und Handlungen, die als potentielle Ortsveränderungen vor der Verkehrsmittelwahl liegen.

4.2 Begründung der Definition

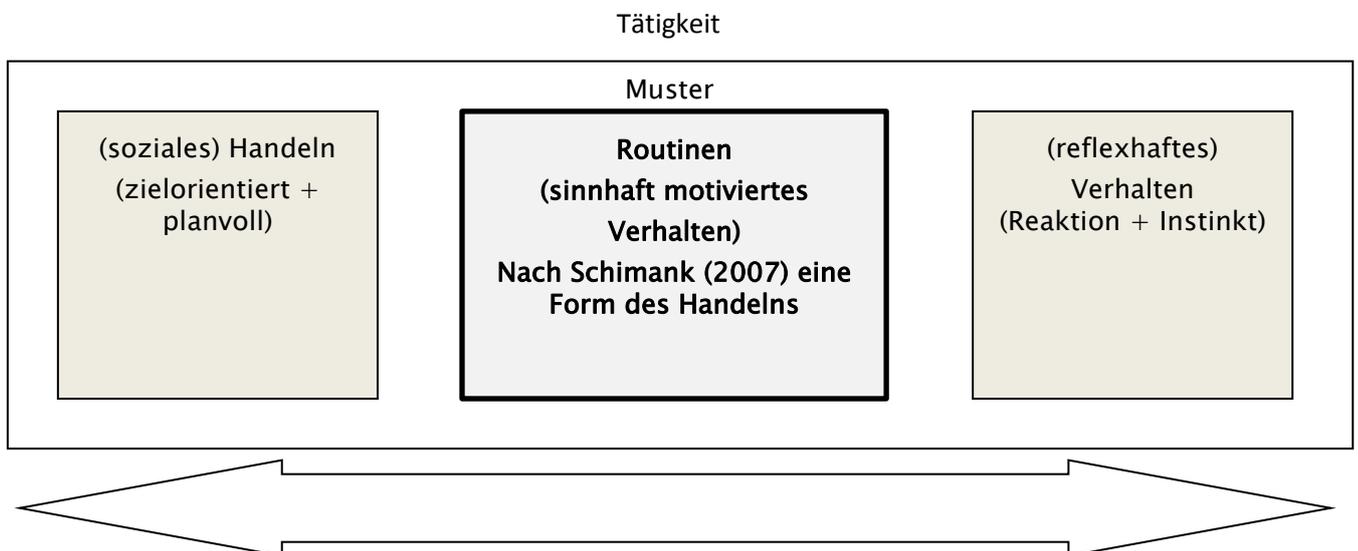
Arnold Gehlen (1904-1976) entwickelte eine Theorie der philosophischen Anthropologie, die bis heute gerade auch für die Handlungs- und Interaktionstheorien der Soziologie eine wichtige Basis darstellt (zum Überblick vgl. Gehlen 2003). Darin wird das Individuum als handelndes, stellungnehmendes Wesen definiert (vgl. ebd.: 32), das durch seine Handlungsfähigkeit erst überlebensfähig wird. Es muss die Weltoffenheit und die damit verbundene Reizüberflutung bewältigen. → Handlung wird dabei als geplanter Akt, als „vorausgeplante Arbeit“ definiert (ebd.: 65), die, wenn oftmals wiederholt, auch quasi automatisiert ablaufen kann und internalisiert wird. Es handelt sich hier nicht um unbewusstes Wissen sondern um internalisiertes bewusstes Wissen, das vom Individuum zwar nicht reflektiert wird aber reflektiert werden kann. Gehlen verweist besonders auf die Entlastungsfunktion, die routinisierten, gewohnheitsmäßigen Handlungen zukommt. Gewohnheitsmäßige Handlungen entspringen dabei ehemals bewusstem, kontrolliertem und gesteuertem Handeln (ebd.: 235). Den Routinen vorgelagert sind immer bewusst getroffene Handlungen.

Routinen stellen also ein wichtiges Grundelement des alltäglichen sozialen Handelns dar. Nach Giddens entstehen und wandeln sich Handlungsmotive wie Handlungsroutinen immer in Rückgriff auf gesellschaftliche Strukturen. Durch beständiges (Neu-)Handeln produzieren und reproduzieren Handlungsroutinen gesellschaftliche Strukturen (vgl. Giddens 1997 [1984]). Routinen stellen das Bindeglied zwischen den Persönlichkeitsstrukturen von Individuen sowie den sozialen Institutionen der Gesellschaft dar (vgl. ebd.: 111f.). Sie sind das Bindeglied zwischen dem Individuum als Mikroebene der Gesellschaft und den gesellschaftlichen Strukturen als Makroebene (vgl. Ahrend 2008).

Verkehrs- und Mobilitätsroutinen reduzieren die Komplexität des Alltags, weil die Individuen nicht in jeder Situation auf der Suche nach möglichen Alternativen aufwendige Entscheidungsprozesse durchlaufen müssen. Dabei kommen sie solange fraglos zum Einsatz, wie sie für die Individuen für die entsprechenden Situationen angemessen erscheinen. Routinen werden erst dann reflektiert, wenn die Individuen in für sie relevanten Situationen die Routinen subjektiv nicht mehr als adäquate Problemlösungsstrategien wahrnehmen. Dementsprechend müssen auch

gesellschaftlich identifizierte Probleme, wie Emissionen der genutzten Verkehrsmittel, als persönliche (private) Probleme wahrgenommen werden, ehe direkte Konsequenzen auf der Handlungsebene zu erwarten sind – die Individuen also ihre eingeübten Routinen ändern. Die bisher bewährten Problemlösungsstrategien werden erst dann hinterfragt, wenn sie von dem Individuum nicht mehr als adäquat empfunden werden. Wenn jedoch verkehrliche Alternativen lediglich „als äußere Zumutung“ an die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer herangetragen werden, „ohne dass sie sich in einer Krisensituation“ befinden, wird es kaum zu dauerhaften Verhaltensänderungen kommen (vgl. Wilke 2002: 15). Denn ein Wandel von Alternativen setzt voraus, dass die Individuen die entsprechenden Entscheidungsprozesse neu bewerten und hierfür bedarf es konkreter Auslöser, die einen Routinebruch herbeiführen können (vgl. Franke 2001; Harms 2003).

Abbildung 4: Modell des Verhältnisses zwischen den Tätigkeiten Handeln, Verhalten und Routinen



4.3 Beispiele

Verkehrsroutinen sind z.B.: Ein bestimmter Fahrstil bei der Nutzung des Fahrrads; das Verstauen von Gepäckstücken in Waggons; die Sitzplatzwahl in Bussen; Aktivitäten während der Fahrt etc. Das Fahrerleben, der Fahrkomfort und Handlungskompetenzen, die zur Zielerreichung nötig sind, können Faktoren sein.

Mobilitätsroutinen sind z.B.: Der mentale Ausschluss der Fahrradnutzung, z.B. weil der zum Selbstbild eines Individuums gehörende Fahrstil nicht mehr realisierbar ist; die mentale Festlegung auf die Nutzung des ÖPNV, als Abgrenzung gegenüber dem Mainstream; die gedanklich vorweggenommene Entscheidung für die Nutzung des Pkw, z.B. um fremden Menschen zu entgehen oder um dem Fremdbild zu entsprechen.

5 Verkehrs- und Mobilitätsmuster

5.1 Definition

Verkehrsmuster sind eingeübte und sich wiederholende Handlungs- und Verhaltensweisen bei tatsächlichen Ortsveränderungen.

Mobilitätsmuster sind eingeübte und sich wiederholende Handlungs- und Verhaltensweisen bei potentiellen Ortsveränderungen.

5.2 Begründung der Definition

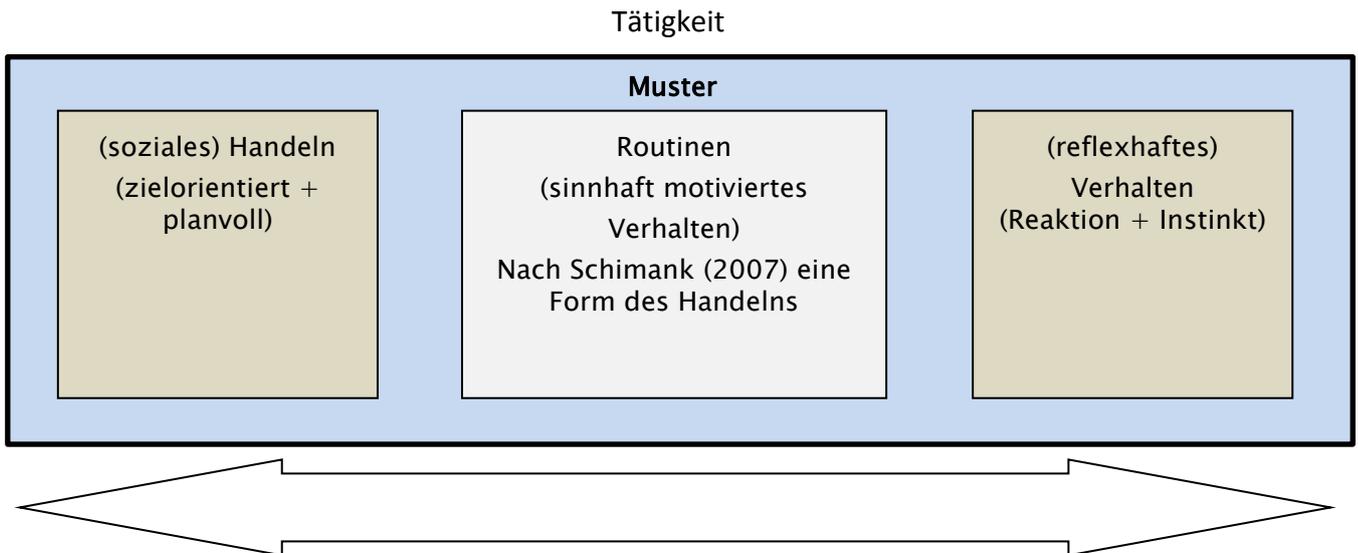
Der Soziologe Max Weber (1976) bezeichnete sich wiederholende Handlungsmuster als spezifische Form der „Lebensführung“, während sein Kollege Georg Simmel (1989) von einem „Stil des Lebens“ sprach. An diese Traditionslinie anknüpfend, entwickelte sich in den 1990er Jahren die sog. Lebensstilforschung, die sich zur Aufgabe gemacht hat, „Muster verschiedener Verhaltensweisen [zu untersuchen], die eine gewisse formale Ähnlichkeit und biographische Stabilität aufweisen, Ausdruck zugrunde liegender Orientierungen sind und von anderen Personen identifiziert werden können“ (vgl. Rössel/Otte 2011: 13). Dementsprechend begreifen wir Verkehrs- und Mobilitätsmuster als festgefügte, sich wiederholende Handlungs- bzw. Verhaltensweisen. Wir folgen zudem der Definition von Stefan Hradil, der Lebensstile als relativ stabile, wiederkehrende Muster bezeichnet und damit ihren Routine-Charakter hervorhebt (Hradil 2001: 437). Anknüpfend an unsere Definition von →Handeln, →Verhalten und →Routinen, begreifen wir Muster als eine umfassende Kategorie, die sich aus allen drei Tätigkeitsformen zusammensetzt (vgl. Abb. 5).

In den Verkehrsmustern treten die immer wiederkehrenden festgefügteten Handlungs- und Verhaltensweisen äußerlich sichtbar in Erscheinung. Demgegenüber verstehen wir unter Mobilitätsmuster internalisierte Handlungs- und Verhaltensweisen, die vor der Verkehrsmittelwahl liegen. Unsere Differenzierung zwischen Verkehrs- und Mobilitätsmustern korrespondiert mit der von Alfred Schütz (1971) vollzogenen Unterscheidung zwischen sog. „Um-zu und Weil-Motiven“. Während sich das Um-zu-Motiv aus Sicht des Subjekts auf den tatsächlichen Handlungsvollzug bezieht (ich töte, um mich zu bereichern), speist sich das Weil-Motiv aus den Erfahrungen, die die handelnde Person gemacht hat und sie zu dem spezifischen Um-zu-Motiv eines Raubmordes veranlasst (ich habe gelernt, dass Gewalt zum Erfolg führt). Demnach bringen die immer wiederkehrenden äußerlich sichtbaren Handlungs- und Verhaltensweisen der Verkehrsmuster den vom Handelnden antizipierten Zweck der Handlung zum Ausdruck¹. Die der Verkehrsmittelwahl vorgelagerten, in den Mobilitätsmustern sich wiederholenden, internalisierten Handlungs- und Verhaltensweisen hingegen, bilden tiefer liegende Motivationsschichten, die sich nur durch das Verständnis der individuellen Sozialisation des Handelnden erschließen (vgl. Berger/Luckmann 2012).

¹ Daher wird in der traditionellen Verkehrswissenschaft immer von einem dem Verkehr vorgelagerten Zweck ausgegangen (vgl. Ammoser/Hoppe 2006: 23).

Verkehrs- und Mobilitätsmuster werden durch Erfahrung und Übung angeeignet und stellen (subjektiv) bewährte Problemlösungsstrategien dar, die als Handlungsmöglichkeiten verinnerlicht sind. Verkehrs- und Mobilitätsmuster umfassen also Entscheidungs- und Handlungsmuster, wobei keine klare Trennung zwischen Entscheidung und Handlung besteht, denn in den Mustern fallen Entscheidung und Handlung zusammen.

Abbildung 5: Modell des Verhältnisses zwischen Handeln, Verhalten, Routinen und Mustern



5.3 Beispiele

Verkehrsmuster: Ist z.B. ein riskanter Fahrstil bei Radfahrern, der sich u.a. in gefährlichen Überholmanövern ausdrückt. Der Fahrradfahrer überholt, *um* möglichst schnell sein Ziel *zu* erreichen (Um-zu-Motiv).

Mobilitätsmuster: Ist z.B. die persönliche Einstellung gegenüber einem bestimmten Verkehrsmittel, die einer Person vorgelebt und von ihr übernommen wurde. So erklärt u.a. die im historischen Vergleich zu Deutschland frühere und stärkere Auto-Sozialisierung in den USA, dass dort heute mehr als 90% der Senioren ihre Wege mit dem Auto zurücklegen, während es in Deutschland (bisher) nur 55% sind. Hier drückt sich also ein Mobilitätsmuster (ausgeprägte Autoaffinität der US-amerikanischen Bevölkerung) in einem spezifischen Verkehrsmuster (dominante Autonutzung bei US-amerikanischen Senioren) aus. Die US-amerikanischen Senioren fahren überwiegend Auto, *weil* es sich unter den gegebenen Bedingungen (Alternativlosigkeit eingeschlossen) für sie persönlich bewährt hat (Weil-Motiv).

5.4 Abgrenzung zu anderen Begriffen

Muster umfassen das gesamte Tätigkeitsspektrum angefangen mit dem planvollen
→Handeln über die nicht mehr reflektierten →Routinen bis zum unbewusst
reflexhaften →Verhalten.

6 Verkehrs- und Mobilitätserfahrung

6.1 Definitionen

Verkehrserfahrungen bezeichnen das persönlich wahrgenommene Ereignis tatsächlicher Ortsveränderung von Personen, Gütern und Daten.

Mobilitätserfahrungen bezeichnen den persönlich wahrgenommenen Möglichkeitsraum potenzieller Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von Personen.

6.2 Begründung der Definitionen

Der Vorgang menschlicher Erfahrung ist Gegenstand einer langen erkenntnistheoretischen Kontroverse, die bis zum Beginn der Menschheitsgeschichte reicht. „Im Anfang war das Wort“, heißt es im Johannesevangelium, „und das Wort war Gott“, womit auf einen transzendentalen Erfahrungshorizont verwiesen wird. Dem entgegnet Goethes Faust: „Am Anfang war die Tat!“, um die aktive Aneignung der Erfahrung im Hier und Jetzt zu betonen. Damit sind die beiden Pole benannt innerhalb derer bis heute versucht wird, Erfahrung zu begreifen; ob als flüchtiges geistiges Konstrukt oder als handfeste empirische Tatsache, Erfahrungswissen oder Erfahrungswissenschaft bzw. empirische Wissenschaft (vgl. Adorno et al. 1968). Mit der von Immanuel Kant begründeten philosophischen Tradition des Kritizismus, sehen wir die erkenntnistheoretische Herausforderung der wissenschaftlichen Bearbeitung von Erfahrungen darin, mit der sinnlichen Anschauung einerseits und den Begriffen des Verstandes andererseits, die zwei wesentlichen Quellen der Erkenntnis zusammenzuführen (vgl. Kant 1976).

Das heißt konkret, wir folgen der Entwicklungspsychologie bei der Unterscheidung zwischen der inneren und der äußeren Erfahrung (vgl. Oerter/Montada 2008). Während sich die Verkehrsplanung bisher darauf konzentriert hat, das →*Verkehrshandeln* durch die Gestaltung der äußeren Erfahrung zu beeinflussen, wurden die inneren Erfahrungsprozesse des →*Mobilitätshandeln*s weitgehend vernachlässigt. In dem Maße jedoch wie individuell eigensinniges Verkehrshandeln an Bedeutung gewinnt und die auf äußere Erfahrungen zielenden konventionellen verkehrsplanerischen Maßnahmen unterläuft, geraten die inneren Erfahrungen zunehmend in den Fokus wissenschaftlicher Erkenntnis. Diese Entwicklung sollte u.E. jedoch nicht zu einem Pendelschlag in die andere Richtung und damit zu einer einseitigen Fokussierung mit umgekehrtem Vorzeichen führen. Statt dessen knüpfen wir an dem Versuch an, Erfahrung als ein wechselseitiges Wirkgefüge zwischen äußerer und innerer Erfahrung zu begreifen (vgl. Negt/Kluge 1972). Demnach bildet sich Erfahrung durch die spezifische Verarbeitung von sowie die aktive Reaktion auf Realität. Der Verkehrsplanung muss es also darum gehen, die individuellen Verkehrs- und Mobilitätserfahrungen systematisch aufeinander zu beziehen.

6.3 Abgrenzung zu anderen Begriffen

Die Summe der Verkehrs- bzw. Mobilitätserfahrungen bildet eine →Verkehrs- bzw. Mobilitätsbiographie. Als vermittelnde Instanz bei der Herausbildung der Verkehrs- bzw. Mobilitätsbiographie wirkt die →Verkehrserziehung bzw. die →Mobilitätsbildung, welche jeweils die Verarbeitung der Verkehrs- bzw. Mobilitätserfahrungen unterstützen.

6.4 Beispiele

Konkrete Verkehrserfahrungen, wie beispielsweise ein Verkehrsunfall, können weitreichende Auswirkungen auf das →Verkehrshandeln haben und etwa im Fall eines Fahrradfahrers dazu führen, dass der Betroffene das Fahrrad aus seinem Erfahrungsschatz streicht.

Bevorstehende Veränderungen der persönlichen Lebenssituation, wie z.B. ein Umzug, eröffnen neue Mobilitätserfahrungen, die dazu führen können, das eigene →Mobilitätshandeln zu überdenken. Im Bereich des →Mobilitätsmanagements werden solche Umbruchsituationen heute schon von Städten und Kommunen dazu genutzt, den betroffenen Neubürgern Informationen zur Verfügung zu stellen, um sie bei ihrer Entscheidung im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu unterstützen.

Die systematische Verbindung beider Erfahrungsdimensionen durch die Verkehrsplanung kann anhand des Nachvollzugs persönlicher Erfahrungshorizonte von Suburbaniten verdeutlicht werden (vgl. Menzl 2013). Demnach planen Menschen, die von der Stadt in den suburbanen Raum ziehen, oftmals den Kontakt zu sozialen Nahbeziehung in der Stadt aufrecht zu halten und wählen einen suburbanen Wohnort mit guter Verkehrsanbindung des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn-Anschluss etc.). Nach der Ankunft im suburbanen Raum wandelt sich im Laufe der Zeit aufgrund der konkreten Erfahrungen die Wahrnehmung und es erfolgt eine Neuorientierung weg von der Innenstadt hin zu anderen Gemeinden im suburbanen Umfeld. Das heißt, es findet eine individuelle Neubewertung von Verkehrs- wie auch von Mobilitätserfahrungen statt. Das bedeutet für die Verkehrsplanung, dass eine gute Schienenanbindung suburbaner Gemeinden oftmals nicht zu dem erhofften Ergebnis eines nachhaltigen Verkehrshandelns führt. Daraus ergeben sich völlig neue Fragestellungen, wie z.B., unter welchen spezifischen Bedingungen die Erschließung des suburbanen Raums durch den Schienenverkehr überhaupt sinnvoll ist, bzw. ob es sich dabei überhaupt noch um ein anzustrebendes Ziel handelt.

7 Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnis

7.1 Definitionen

Verkehrsbedürfnis ist das Verlangen/der Wunsch, sowie die Notwendigkeit nach tatsächlichen Ortsveränderungen

Mobilitätsbedürfnis ist das Verlangen/der Wunsch, sowie die Notwendigkeit nach potenziellen Ortsveränderungen (Beweglichkeit)

7.2 Begründung

Der Begriff Bedürfnis im Zusammenhang mit Mobilität ist nicht neu. So wird er etwa von Becker et al. in ihrer Definition von realisierter Mobilität verwendet: „Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität)“ (Becker et al. 1999: 71). Auch das Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften von Ammoser/Hoppe definieren explizit den Begriff des Verkehrsbedürfnis: „Beim Menschen resultiert das V. aus einem Mangel, weil er ein Bedürfnis nicht vor Ort befriedigen kann und somit ein räumlich entferntes Ding haben, machen, tun oder lassen will. [...] Haben, machen, tun, lassen usw. sind in diesem Zusammenhang Primärbedürfnisse, die eigentlichen Auslöser für den Wunsch nach Ortsveränderung sind. Wäre das Ding vor Ort zu haben, zu tun, zu machen usw., bräuchte man den →Verkehrsprozess gar nicht und könnte den Mangel sofort beheben (Ammoser/Hoppe 2006: 23).“ Letztendlich geht diesem Ansatz die Befriedigung der Grundbedürfnisse zwingend voraus. Der Kauf von Nahrungsmitteln etc. macht Raumüberwindung notwendig. Für Christian Köberlein ist das Verkehrsbedürfnis zentral für die beobachtete Verkehrsnachfrage: „Zur Befriedigung der menschlichen Verkehrsbedürfnisse werden Verkehrsleistungen nachgefragt. Die Verkehrsbedürfnisse haben sich im Laufe der menschlichen Geschichte wenig geändert. Sie liegen im persönlichen (z.B. Erholung, soziale Kontakte, Religion), kulturellen (z.B. zwischenmenschlicher Gedanken- und Wissensaustausch, Verfeinerung der Lebensgestaltung), staatspolitischen (z.B. Organisation und Sicherung des Staatswesens) und wirtschaftlichen (z.B. Güterver- und Güterentsorgung, nationale und internationale Arbeitsteilung, Ausnutzung von Betriebsgrößenvorteilen) Bereich“ (Köberlein 1997: 205).

Auch in diesem Modell gehen dem Verkehrsbedürfnis andere Wünsche voraus. Das Wort der Bedürfnisse wurde vor allem von der Disziplin der humanistischen Psychologie geprägt. Am bekanntesten ist die Bedürfnispyramide des amerikanischen Psychologen Abraham Maslow, der die unterschiedlichen Bedürfnisse zu hierarchisieren versuchte (Maslow 1954). Die Basis bildete die Befriedigung der physiologischen Bedürfnisse (z.B. Hunger, Durst). Darauf folgen in Stufen die Sicherheits- und soziale Bedürfnisse und letztendlich Selbstachtungs- und Selbstverwirklichungsbedürfnisse. Angesichts der erweiterten Handlungsoptionen des Individuums im Rahmen moderner Gesellschaften ist eine Hierarchisierung von Bedürfnissen jedoch zu statisch. Bedürfnisse werden von den Menschen, abgesehen

von den physischen Grundbedürfnissen, jeweils unterschiedlich zugeordnet. Dennoch wurde dieses Modell von der Mobilitätsforschung aufgegriffen und in den Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl gebracht.

So machten z.B. Alteneder/Risser in ihrer Soziologie der Verkehrsmittelwahl „Extra-Motive“ für die Verkehrsmittelwahl des Autos aus, die sich in die Maslowsche Bedürfnispyramide einordnen lassen. Entscheidend können Bedürfnisse sein, die mit dem Erleben einer sozialen Rolle in Verbindung stehen (Status, Macht, Prestige) oder die mit Ich-Erlebnissen verbunden sind, wie Freiheit, technische Faszination, Selbstwertgefühl etc. (Alteneder/Risser 1995). In diesem Modell sind somit andere Motive bzw. Bedürfnisse den Mobilitäts- oder Verkehrsbedürfnissen vorgelagert.

In ihrem Band „Der rastlose Mensch“ knüpft Antje Flade bei ihrer Darstellung von Mobilitätsmotiven ebenfalls an die Bedürfnispyramide von Maslow an. Antje Flade benutzt die Begriffe Motive und Bedürfnisse synonym. Das Mobilitätsbedürfnis ist bei ihr eng mit der Befriedigung von Grundbedürfnissen und Extra-Motiven verwoben. „Der Mensch bewegt sich fort, weil es für ihn lebenswichtig ist, weil er mit Anforderungen konfrontiert ist, weil er es will, weil seine Absichten nicht ohne Mobilität realisierbar sind und weil er durch die Art und Weise seines Mobilseins etwas über sich selbst zum Ausdruck bringen kann“ (Flade 2013).

Nach unserer Auffassung ist die Mobilität ein zum Wesen des Menschen gehörendes, ganz ursprüngliches Grundbedürfnis, das nicht generell zweckgebunden sein muss; denn das Kleinkind, der Jugendliche, der Erwachsene hat ganz existenziell und entsprechend seinem inneren Erfahrungsschatz und geistigem Wachstum den Wunsch und das Verlangen, seinen Wirkungskreis stetig zu erweitern. Die Einschränkung von Mobilität ist gleichbedeutend mit Verlust von Lebensqualität und der Gefahr von Sinnverlust. Einschränkung von Mobilität in der extremsten Form wird daher auch als Strafe eingesetzt (z.B. Gefängnis), oder ist eine Form der Kontrolle des Menschen, in dem z.B. autoritäre Regime den geistige Bewegung ebenso einzuschränken versuchen wie die Möglichkeiten tatsächlicher Ortsveränderungen.

7.3 Beispiele

Am deutlichsten werden dem Menschen Bedürfnisse, wenn sie nicht befriedigt werden können. Erst in der Einschränkung offenbart sich dem Menschen das drängende Bedürfnis oder die Notwendigkeit nach Ortsveränderung, wobei das Verkehrsbedürfnis eng mit der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur verknüpft ist. Die Notwendigkeit morgens zum Arbeitsplatz zu kommen, wird z.B. beim Ausfall des öffentlichen Nahverkehrs empfindlich gestört. Die Menschen entwickeln daraufhin die unterschiedlichsten Strategien, die Notwendigkeit der tatsächlichen Ortsveränderungen zu realisieren (z.B. Bildung von automobilen Fahrgemeinschaften).

Die Einschränkung von Mobilitätsbedürfnissen, also die Möglichkeit potenzielle Ortsveränderungen überhaupt nicht mehr wahrnehmen zu können bzw. im Extremfall nicht mehr denken zu können, ist noch existenzieller. In einem qualitativen Interview

mit einer seit mehreren Jahren arbeitslosen 56jährigen Frau, wird die Einschränkung des Mobilitätsbedürfnisses besonders deutlich. Die Einschränkungen oder Beschränkungen im Leben sind für die Befragte so dominant, dass Ihr Bewegungsraum letztendlich auf das unmittelbare Wohnumfeld begrenzt bleibt. Zwar sagt die Befragte, dass ihr Mobilität sehr wichtig ist, aber zumeist ist diese neben den notwendigen Einkaufswegen mit einer gewissen Ziellosigkeit verbunden.

„Also ich bin auch jeden Tag ... Ich kann nicht so im Zimmer jetzt hier rumsitzen oder so. ... Und ich gehe auch täglich raus, ja? Und wenn ich nur mal ... hingehe, und da laufe ich eben die Straßen ab und so. Ist natürlich auch nicht einfach, dann sieht man die Leute: Ach, die gehen ja schön Kaffee trinken ... Da geht man dann bisschen spazieren und um auch den; den Tag dann rumzukriegen. Denn irgendwo hinfahren irgendwie, erstens ist das Geld nicht da, und dann ... weiß ich nicht.“

Bei den Wegen ist Sie immer mit Möglichkeiten konfrontiert, die sie nicht wahrnehmen kann. Diese Situationen verstärken noch ihre Hoffnungslosigkeit. Ihre Mobilität wirkt sinnentleert. Konkrete Ziele werden nicht mehr benannt oder nicht mehr gedacht. Es gibt nur noch ein „irgendwo“ oder „irgendwie“. Mit den Spaziergängen im unmittelbaren Wohnumfeld wird versucht der Langeweile zu begegnen.

7.4 Bezug zu anderen Begriffen

Die Begriffe Mobilitäts- bzw. Verkehrsbedürfnis sind eng verbunden mit den Begriffen Mobilitäts- und Verkehrsarmut, da Mobilitäts- bzw. Verkehrsarmut die Befriedigung von Mobilitäts- bzw. Verkehrsbedürfnissen einschränkt.

8 Verkehrs- und Mobilitätsarmut

8.1 Definitionen

Verkehrsarmut bezeichnet die Einschränkung tatsächlicher Ortsveränderungen von Personen, die zur geringeren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben führt.

Mobilitätsarmut bezeichnet den eingeschränkten Möglichkeitsraum potenzieller Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von Personen, die zur geringeren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben führt.

8.2 Begründung

Der Begriff Mobilitätsarmut ist für Deutschland noch ein recht junger Begriff. Das liegt daran, dass die deutschsprachige Verkehrsplanung bzw. die Verkehrspolitik sich bisher kaum mit der Gruppe der Einkommensarmen beschäftigt hat. In der angelsächsischen Verkehrs- und Mobilitätsforschung hingegen wurde das Themenfeld Mobilität und Armut explizit im Jahre 2000 aufgenommen und führte zu konkreten verkehrs- und sozialpolitischen Maßnahmen. Die Forschungsergebnisse der von der britischen Labour Party gegründeten Social Exclusion Unit, stellte die Verbindung zwischen Mobilität und sozialer Ausgrenzung heraus. In diesem Zusammenhang wurde der Begriff „transport poverty“ verwandt (Department for Transport 2000, Church et al. 2000). Eine offizielle Definition des Begriffes gibt es jedoch nicht. Transport Poverty wird zumeist als Mangel an entsprechenden Verkehrsmitteln (in einigen Veröffentlichungen insbesondere das Auto) oder einer nicht vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (nicht vorhandene Verkehrsanbindung z.B. fehlende Haltestellen, schlechte netz- und Taktichte etc.) verstanden, von denen besonders Einkommensarme mit der Folge von sozialer Exklusion betroffen sind.

Die führende Repräsentantin des Themas Mobilität und soziale Ausgrenzung in Großbritannien und Forschungsbeauftragte der Transport Studies Unit an der Oxford University, Karen Lucas, konstatiert, dass verkehrsplanerische Maßnahmen zuerst ökonomische Stellgrößen bearbeiten oder das Umweltbewusstsein der Menschen ansprechen. Demgegenüber bemerkt sie Defizite in den einzelnen Fachdisziplinen bzw. Politikfeldern bei der Betrachtung sozialer Effekte (Lucas/Markowich 2011). Die Arbeiten von Lucas und die auf die Zielgruppe der Armen gerichteten Maßnahmen in Großbritannien, hatten eine Ausstrahlungskraft auf die internationale Verkehrs- und Mobilitätsforschung.

Vor allem in den USA, Kanada, Australien und Neuseeland entstanden Fallstudien, die eine soziale Perspektive im Hauptfokus ihres Forschungsinteresses haben. (Lucas 2004; Paez et al. 2009; Currie/Delbosc 2011) Ein wichtiger Ausgangspunkt für die Operationalisierungen dieser Studien und die Entwicklung entsprechender Maßnahmen sind die gewählten Begriffe wie z.B. Accessibility Disadvantage, Transport Disadvantage, Transport Poverty oder Poor Transport. Diese verschiedenen Begriffe werden von den Forscher/innen mit sehr unterschiedlichen Schwerpunkten gefasst, womit deutlich wird, dass sie ein vielschichtiges,

mehrdimensionales Thema bezeichnen. In einem Review von zwölf Beiträgen zum Thema „Transport Disadvantage“ zeigen Graham Currie und Alexa Delbosc, wie verschieden die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen von den einzelnen Autor/-innen gewählt werden (Currie/Delbosc 2011). So wird „Transport Disadvantage“ einmal an dem Indikator hoher Beförderungskosten festgemacht ein anderes Mal liegt das Hauptaugenmerk auf physischen oder sozioökonomischen Variablen als bestimmenden Faktoren.

Wieder ein anderer Indikator für „Transport Disadvantage“ wird in der Verfügbarkeit des Autos gesehen, eine für den US-amerikanischen oder französischen Raum nicht ungewöhnliche Schwerpunktsetzung, an der sich dann auch Maßnahmen des →Mobilitätsmanagements (z.B. die Verfügbarkeit des Autos wieder herzustellen) anschließen. Gleeson/Randolph sehen den Begriff „Transport Poverty“ dadurch geprägt, dass Haushalte gezwungen sind mehr für Verkehrskosten aufzuwenden, als sie sich eigentlich leisten können (Gleeson/Randolph 2002). Auch hier werden vor allem Kosten durch die Nutzung des Pkws in Betracht gezogen, die die Haushalte zwingen in anderen Lebensbereichen einzusparen. Schon Banister prägte 1994 den Begriff des „Forced-Car Ownership“, da durch den Mangel an anderen Verkehrsangeboten Haushalte trotz schwieriger Einkommensverhältnisse gezwungen werden sich den teuren Unterhalt des Autos zu leisten. Hier erklärt sich also der Zwang zum Auto durch die fehlende Verkehrsinfrastruktur.

Janet und John Stanley griffen diesen Gedanken auf und verbanden den Begriff „Transport Disadvantage“ mit dem Mangel an alternativen Verkehrsangeboten (Currie 2011). Ähnlich wie bei der Herausstellung des Indikators der Pkw-Verfügbarkeit für die Operationalisierung des Begriffes „Transport Disadvantage“ wird mit dem Indikator des Fehlens eines öffentlichen Nahverkehrsangebotes eine einseitige Schwerpunktsetzung vorgenommen.

Festzuhalten bleibt, dass es zurzeit keine universelle Definition in der internationalen Debatte gibt und eher die Frage des Zugangs zur Mobilität aus unterschiedlichen Blickrichtungen bestimmend ist. Auch Karen Lucas betont die Mehrdimensionalität des Begriffs, wobei auch ihr Hauptzugang in erster Linie über die Versorgung durch Verkehrsangebote ist. Sie geht davon aus, dass Qualität und Quantität von Verkehrsangeboten nicht für alle Menschen gleich sind (Lucas 2010). Dabei greift sie die Perspektive des „Forced-Car Ownership“ auf und verbindet sie mit einer Gerechtigkeitsdebatte. Denn es sind die höheren Einkommensgruppen, die sich die Bequemlichkeit und den Komfort des Autobesitzes leisten können. In der Herausarbeitung der verschiedenen Ursachenebenen bzw. Barrieren (finanzielle, persönliche, zeitliche, räumliche) hatte die Social Exclusion Unit mit ihrer Form des „Accessibility Planning“ begonnen, gesellschaftliche Ungleichverteilungen zu bekämpfen. Grundsätzlich ist in der angelsächsischen Debatte eine Verknüpfung der Begriffe Mobility und Poverty eher selten zu finden (vgl. z.B. Paez et al. 2009, die von einem „Lack of Mobilty“ sprechen).

Im deutschsprachigen Raum wurde die internationale Debatte im Jahre 2005 von Diana Runge aufgearbeitet. Sie betonte die Schwierigkeiten der Definition dieses Begriffes und wies auf die konzeptionellen Probleme hin, ein operationalisierbares

Maß für Mobilitätsarmut zu finden. Dennoch unternahm sie einen Definitionsversuch: „Mobilitätsarmut bedeutet die verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt“ (Runge 2005).

2009 wurde das Thema des Zusammenhangs von verringerter Mobilität und Armut von Altenburg et al. (2009) wieder aufgegriffen. Sie verwenden zwar nicht den Begriff der Mobilitätsarmut, betonten aber ebenfalls die Bedeutung der Mobilität für die soziale Teilhabe. Für sie ist „Mobilität Mittel zum Zweck“, sie befriedigt die unterschiedlichsten Bedürfnisse (z.B. soziale Kontakte, Versorgung, Arbeit, Freizeit etc.). Unsere Definition von *Verkehrsarmut* ist eng angelehnt an die Begriffsdefinitionen des angelsächsischen Raumes. Das Fehlen von Verkehrsmitteln oder Verkehrsinfrastruktur schränkt tatsächliche Ortsänderungen ein. Im Zentrum steht hier die Verfügbarkeit der Mittel. Aus dieser Sicht lassen sich verkehrsplanerische Maßnahmen in Bezug auf die räumliche und zeitliche Dimension entwickeln.

Demgegenüber steht mit dem Begriff der *Mobilitätsarmut* der Mensch mit seinen subjektiven Wahrnehmungen im Mittelpunkt. Unsere Definition von Mobilitätsarmut als eine Einschränkung der Antizipation potentieller Ortsveränderungen, deren Folge soziale Exklusion sein kann, erweitert die oben dargestellten Begriffsdefinitionen vor allem um den Möglichkeitsraum der subjektiven Wahrnehmung.

Mobilität hier bedeutet auch geistige Beweglichkeit, wobei der geistige Horizont den Mobilitätsraum markiert. Es sind nicht nur die räumlichen Begrenzungen, die individuelles Verkehrsverhalten beeinflussen, sondern die Fähigkeit sein eigenes Leben zu planen und zu gestalten. Andauernde finanzielle Beschränkungen durch Langzeitarbeitslosigkeit und die fehlenden Möglichkeiten mobil zu sein führen dazu, dass mögliche potenzielle Ortsveränderungen überhaupt nicht mehr ins Auge gefasst bzw. gedacht werden. Somit entsteht ein Teufelskreis, indem die Fähigkeit schwindet, in irgendeiner (geistigen sowie physischen) Form mobil zu sein. Potenzielle Ziele werden aufgrund der hohen Kosten bewusst oder auch unbewusst ausgeschlossen. Biographische Hintergründe, Bildung, der Zugriff auf ein soziales Netzwerk, auch die zur Verfügung stehenden Informationen bestimmen den Möglichkeitsraum.

Ungleiche Chancen von Mobilität machen sich auch an diesen Ursachen-dimensionen für Armut fest. Deshalb kann nur eine sinnvolle Verknüpfung von Sozial- und Verkehrspolitik einen Weg darstellen, Möglichkeitsräume für Menschen zu eröffnen. Wenn z.B. Bildungsgutscheine als sozialpolitische Maßnahmen eingesetzt werden, muss zugleich mitbedacht werden, wie die Menschen zu den Bildungsangeboten kommen.

8.3 Beispiel

Verkehrsarmut bedeutet z.B. das Fehlen von Haltestellen und Verkehrsmitteln vor Ort. Verkehrsmittel sind gar nicht oder nur schwer verfügbar. Viele benachteiligte Stadtquartiere sind durch schlechte Verkehrsanbindungen zusätzlich belastet. Dies schränkt die Wohn- und Lebensqualität dieser Gebiete ein, zwingt die Haushalte

regelrecht zum Autobesitz und macht sie in hohem Maße abhängig vom Pkw-Verkehr. Um eine bessere Erreichbarkeit in diesen Gebieten zu gewährleisten, müssten die Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Hier können also konkrete verkehrsplanerische Maßnahmen ansetzen um Verkehrsarmut zu beseitigen.

Mobilitätsarmut in unserem Sinne stellt sich so dar, dass Menschen in Ihren Möglichkeiten der potenziellen Ortsveränderungen eingeschränkt werden oder im Extremfall nicht mehr in der Lage sind, potenzielle Ortsveränderungen zu denken. Eine Beobachtung die sich nicht nur auf Einzelfälle beschränkt, sondern ein immer wiederkehrendes Motiv in Erzählungen vor allem von befragten Langzeitarbeitslosen mit nicht akademischen Bildungshintergrund und gering ausgeprägtem sozialen Netzwerk ist. Diese Erzählungen von Einkommensarmen sind immer wieder geprägt von Begrenzungen und Selbstbegrenzungen bezüglich ihrer eigenen Mobilität. Befragt man die Probanden nach einer möglichen Mobilität werden Wege und Ziele genannt, die sie praktisch durchführen, um ihren Alltag zu bewältigen. Demgegenüber werden „Traumziele“ nicht genannt. Das Reisen im Kopf findet also nicht mehr statt. Nun geht es nicht darum, dass Mobilität sich auf das Benennen von Fernzielen reduziert. Es ist eine generelle Sprachlosigkeit die mit einer längeren eingeschränkten Mobilität einhergeht.

8.4 Bezug zu anderen Begriffen

Eng miteinander verbunden ist der Begriff Mobilitätsarmut mit dem Begriff des →Mobilitäts- bzw. Verkehrsbedürfnisses. Die angelsächsische Debatte setzt mit ihrem Begriff des „Transport Poverty“ an dem Begriff des Verkehrsbedürfnisses an, also dem Verlangen oder Wunsch nach einer tatsächlichen Ortsveränderung, die aufgrund mangelnder Verkehrsinfrastruktur nicht befriedigt werden kann. Wir ergänzen diesen Ansatz mit der Betrachtung von Mobilitätsbedürfnissen, also dem Verlangen oder Wunsch nach antizipierten potenziellen Ortsveränderungen (Beweglichkeit).

9 Verkehrs- und Mobilitätsbiographie

9.1 Definitionen

Verkehrsbographie ist die Lebensgeschichte einer Person im Hinblick auf bewusst oder unbewusst tatsächlich ausgeführte Aktivitäten zur Ortsveränderung.

Mobilitätsbiographie ist die Lebensgeschichte einer Person im Hinblick auf die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Ortsveränderung.

9.2 Begründung der Definitionen

Der schweizerische Schriftsteller Thomas Hürlimann schildert in seinem frühen Erzählband „Die Tessinerin“ die ersten Autofahrten als Kind mit den Eltern. Diese autobiographisch geprägte Erzählung lässt beim Leser oder der Leserin eigene Kindheitserfahrungen aufleben. Es werden Erinnerungen an die eigenen ersten Autofahrten mit den Eltern, die ersten Zug- oder Busreisen wach.

Inwieweit sind aber solche Prägungen in der Kindheit für die weitere Verkehrsmittelwahl im späteren Leben prägend? Neben einflussreichen Kindheits- und Jugenderinnerungen, können vor allem bedeutende Erlebnisse oder Erfahrungen im Lebenslauf für die Mobilitätsforschung von Interesse sein. Scheidung, Schwangerschaft, Wohnungsumzug, Jobwechsel etc. können Ereignisse sein, die sich auf die konkrete Verkehrsmittelwahl auswirken. Der Mensch ist es gewohnt Lebensgeschichten zu erzählen. Deshalb bietet die Lebenslaufanalyse bzw. Biographieforschung einen gewinnbringenden Ansatz für die Mobilitätsforschung.

Seit gut zehn Jahren wird das Thema Mobilitätsbiographien verstärkt in Deutschland diskutiert, und inzwischen wurde im Jahre 2012 ein DFG-Forschungsprojekt hierzu gestartet. Ausgangspunkt für diese Entwicklung bildete die verstärkte Betrachtung von Umbruchsituationen im Lebensverlauf, die stark die Verkehrsmittelwahl verändert. Sogenannte Schlüsselerlebnisse in der Biographie eines Menschen, so war die Hypothese, können zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens beitragen.

Im Fokus der zumeist quantitativen Erhebungen der Mobilitätsforschung, steht der Arbeitsplatz-, Wohnort- oder Ausbildungsplatzwechsel, verknüpft mit der Fragestellung, inwieweit diese Lebensereignisse das individuelle Verkehrsverhalten beeinflussen. Die retrospektiv angelegten Untersuchungen konzentrieren sich hierbei auf die Erhebung von residentieller Mobilität.

Den Ansatz der Lebenslaufereignisse und ihren Einfluss auf verschiedene Bereiche des Lebens entwickelte Ilan Salomon (1983). Neben einschneidenden Ereignissen wie z.B. der Heirat und der Gründung einer Familie, wurden von ihm auch berufliche Veränderungen zu den Schlüsselergebnissen gezählt. Martin Lanzendorf (2003) nahm den Ansatz auf, um zu schauen, welche Schlüsselergebnisse das Verkehrsverhalten verändern können. Hierbei waren stabile und instabile räumliche Bindungen, sowie die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln von besonderem Interesse. In der Folge entstand eine Fülle von Arbeiten, die sich die Potenziale der

Schlüsselereignisse einer Mobilitätsbiographie für die Begründung vor allem von Soft-policy-Maßnahmen des →Mobilitätsmanagement zu Nutze machen wollten, um die Effektivität dieser Maßnahmen zu evaluieren (z.B. neuhinzugezogene Bürger für den ÖPNV zu gewinnen).

Timo Ohnmacht betrachtete die Mobilitätsbiographie und ihren Einfluss auf die Gestaltung des sozialen Netzwerks. Er nimmt dabei die von Salomon und Lanzendorf entwickelten Konzepte der Lebensereignisse auf. Aufgrund quantitativer empirischer Untersuchungen in Zürich bestätigte sich seine Hypothese, dass „je ereignisreicher die Mobilitätsbiografie eines Akteurs ist, desto räumlich disperser sich sein soziales Netzwerk gestaltet“ (Ohnmacht 2009: 209). Im Gegensatz dazu führt eine hohe Stabilität der Biographie zu „räumlich kompakten sozialen Netzwerken“ (ebd.).

Da Erkenntnisse der Mobilitätsforschung zeigen, dass die Verkehrsmittelwahl temporär stabil ist, macht die Fokussierung auf Umbruchsituationen durch die Langzeiterhebung einer Mobilitätsbiographie Sinn. Die Untersuchung der Auswirkung von Umzügen in den ländlichen Raum auf das Verkehrsmittelwahlverhalten, ist in der Mobilitätsforschung mittlerweile gut verankert. Demgegenüber ist die Erhebung von →Verkehrs- bzw. Mobilitätserfahrungen noch unterrepräsentiert. Die wenigen vorliegenden Studien deuten an, dass Bezugspersonen für die Entwicklung des Verkehrsverhaltens eine wichtige Rolle einnehmen (Haustein et al. 2009, Bastian 2010), sowie negative bzw. positive Erfahrungen mit Verkehrsmitteln die Verkehrsmittelwahl beeinflusst (Fujii et al. 2001, Fujii et al. 2003). Die qualitative Analyse dieser Erfahrungen könnte neue Einsichten für das Verständnis des Verkehrsverhaltens bieten. Hierzu sind die methodischen Erfahrungen der Biographieforschung für die Mobilitätsforschung hilfreich.

Die Biographieforschung, begründet aus den alltäglichen Formen biographischer Kommunikation und Reflexion, war ursprünglich eng verbunden mit der Methodik der qualitativen Forschung (z.B. das narrative Interview und entsprechende interpretative Auswertungstechniken). Im Mittelpunkt standen und stehen die Erhebung und Interpretation lebensgeschichtlicher Texte. Da in diesen Erzählungen eine subjektive Dimension oder Deutung des eigenen Lebens angeboten wird, bietet es sich an, den Möglichkeitsraum in seinem Lebensverlauf zu erheben.

In Anknüpfung an unsere Definition von Mobilitätsbiographie, sind die subjektiven Wahrnehmungen von Interesse, die Mobilität ermöglichen bzw. auch einschränken können. So können die oben genannten Schlüsselereignisse eines Lebensverlaufs die subjektive Wahrnehmung für potenzielle Möglichkeiten der Ortsveränderungen stark beeinflussen bzw. das tatsächliche Verkehrsverhalten für eine Lebenszeitphase prägen. Aufgrund unserer grundlegenden Unterscheidung der Begriffe Verkehr und Mobilität würden wir Fragen nach Wohn- und Lebensstandorten, Zweit- und Nebenwohnungen, von Arbeitsplätzen, Fragen nach der Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel sowie tatsächlich durchgeführte Ortsveränderungen, unter dem Begriff der Verkehrsbiographie fassen. Es wird in diesem Fall das tatsächliche Verkehrsverhalten unter besonderer Berücksichtigung der räumlichen Bindung abgefragt. Demgegenüber geht es bei der Erfassung einer Mobilitätsbiographie um

die subjektive Sicht bzw. Einschätzung des Möglichkeitsraums und den daraus resultierenden Bewältigungsstrategien. Dies schließt neben der Erfassung der subjektiven Wahrnehmung von potenziellen Ortsveränderungen auch die verschiedenen Stationen im Lebensverlauf mit ein, sein eigenes Leben zu planen und zu gestalten.

9.3 Beispiele

In einer verkehrsbiographischen Lebensgeschichte werden z.B. tatsächlich durchgeführte Reisen und deren Durchführung beschrieben. Im Vordergrund dieser Erzählungen stehen z.B. die Benennung der angefahrenen Ziele und die benutzten und verfügbaren Verkehrsmittel.

In einer mobilitätsbiographischen Lebensgeschichte stehen die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsräume im Mittelpunkt. Wie haben sich zum Beispiel Wunschziele der Mobilität im Laufe des Lebensverlaufs verändert (z.B. Traumziele von Urlaubsreisen)? Wie haben sich die Möglichkeiten sein eigenes Leben zu planen und zu gestalten im Laufe der Lebensgeschichte verändert? Tatsächlich sind es Umbrüche bzw. Einschnitte, Phasen, die in lebensgeschichtlichen Erzählungen Orientierungspunkte bieten, die erzählgenerierend sind und die Erweiterungen oder Einengung des subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraums verdeutlichen. So schildert ein langzeitarbeitsloser Gebäudereiniger den Verlust des Autos als einschneidendes Ereignis, das ganz grundsätzlich sein Leben verändert hat und subjektiv wahrgenommen seine Möglichkeiten potenzielle Ziele zu erreichen eingeschränkt hat: „Ja, und dann ist das; dann stellen Sie auf einmal fest, da haben Sie dann kein Auto mehr, dann ist als Nächstes der Job weg. Wie gesagt, das ist wie ein Kartenhaus. Da sind Sie schneller da, wo Sie nicht hin wollten“.

9.4 Abgrenzung zu anderen Begriffen

Der Begriff der Verkehrs- bzw. Mobilitätsbiographie ist abzugrenzen von dem Begriff der →Verkehrs- bzw. der Mobilitätserfahrung. Die persönlich konkret wahrgenommenen Verkehrs- bzw. Mobilitätserfahrungen bilden die Summe eines Lebensverlaufs bzw. einer Biographie. Des Weiteren werden Verkehrs- und Mobilitätsbiographien stark durch in der Zeitfolge unterschiedlich herrschende →Mobilitätskulturen geprägt.

10 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

10.1 Definitionen

Verkehrserziehung umfasst gezielt konzipierte Maßnahmen, um bestimmten Personen (oft Kindern) ein angemessenes, sicheres Verhalten im Straßenverkehr zu vermitteln. Es gibt zumeist eine klare Trennung zwischen „richtigem“ und „falschem“ Verhalten.

Mobilitätsbildung umfasst gezielt konzipierte Maßnahmen, um Personen ihre subjektiv vorstellbaren Möglichkeiten zur Ortsveränderung zu vermitteln und zu erweitern. Diese hat zum Ziel selbstständig und mündig Mobilitätsentscheidungen treffen zu können.

10.2 Begründung

In den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde erstmals durch den preußischen Kultusminister die schulische Verkehrserziehung institutionalisiert (vgl. Fack 2000). Das Hauptaugenmerk lag auf der Vermittlung von Verkehrsdisziplin und verkehrssicherheitsrelevanten Kenntnissen. In den siebziger Jahren hatte Deutschland die höchsten Verkehrsunfallzahlen in Europa. Dies führte durch eine Empfehlung der Kultusministerkonferenz aus dem Jahre 1972 zu einem Ausbau der schulischen Verkehrserziehung (vgl. Kultusministerkonferenz 1973). Es ging um die Vermittlung von unfallpräventivem Wissen und die Stärkung sozialer Kompetenzen im Straßenverkehr (z.B. Rücksichtnahme). Letztendlich stand aber in dieser Periode die Anpassung des Menschen an den durch Autos dominierten Straßenverkehr im Vordergrund. Dieser Ansatz, der das angemessene und sichere Verhalten und Handeln im Straßenverkehr ins Zentrum der Lehrinhalte stellt, dominiert auch noch die gegenwärtige Verkehrserziehung.

Erst im Jahre 1994 wurde auf Empfehlung der Kultusministerkonferenz die Verkehrssicherheitserziehung um die Bereiche Gesundheitserziehung, Umwelt-erziehung und Sozialerziehung erweitert (vgl. MKSBW 1994). Kinder sollten somit nicht nur lernen sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen, sondern das Verkehrssystem mit seinen Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt begreifen.

Der Begriff der Mobilitätserziehung und deren Inhalte setzten sich erst im Laufe der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts durch. 1997 schlug Adolf-Eugen Bongard (1997) vor, den Begriff der Verkehrserziehung durch den Begriff der Mobilitätserziehung zu ersetzen, um die veränderte inhaltliche Ausrichtung zu verdeutlichen. Im gleichen Jahr verwendete Eva-Maria Gruner (1997) den Begriff Mobilitätserziehung, um die Erweiterung der Verkehrserziehung für die Grundschule einzufordern. Der Paradigmenwechsel von der Verkehrs- zur Mobilitätserziehung zeichnete sich dadurch aus, dass die Sicherheit des Menschen nicht durch die Anpassung an das Auto geschaffen wird, sondern die Reduzierung des Autoverkehrs mehr Sicherheit schafft. Diese normativen Inhalte sollten in verschiedenen

Lebensbereichen (z.B. Familie, Kitas, Schulen, Medien) etabliert werden. Ziel dieser Art Mobilitätserziehung ist es, „Vorteile und Risiken unterschiedlicher Mobilitätsformen und Verkehrsarten für Mensch und Umwelt einzuschätzen und auf der Grundlage fundierter Entscheidungen hinsichtlich ihrer eigenen Verkehrsmittelnutzung zu treffen“ (Limbourg 2013: 191). In der Folgezeit sind viele didaktische Konzepte und Ideen entwickelt worden, die im pädagogischen Bereich unter dem Begriff Mobilitätserziehung subsummiert werden können. Ähnlich der präventiven Lehrinhalte der Gesundheitsförderung, der Medienerziehung oder der Gewaltprävention, steht die kritische Auseinandersetzung mit verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl und ihren Auswirkungen im Fokus des Unterrichts.

Unser Begriff der Mobilitätsbildung unterscheidet sich vom herkömmlichen Begriff der Mobilitätserziehung, in dem er in erster Linie Hilfen bezeichnet, die Heranwachsenden sowie Erwachsenen vermittelt werden, um selbstständig und mündig Mobilitätsentscheidungen treffen zu können. Es geht also um die Herausbildung der Eigentätigkeit und Selbstbestimmung des Menschen bezüglich seiner Mobilität.

Somit ist der Begriff der Mobilitätsbildung weiter gefasst. Es gilt Kompetenzen für bewusste, eigenständige Mobilitätsentscheidungen zu stärken. Damit wird die Mobilitätsbildung zu einem Teil eines Ansatzes, der die Dimension der Lebenskompetenz zum Ziel hat. Im Zentrum steht die Entwicklung von Eigenverantwortlichkeit, Entscheidungsfähigkeit und sozialer Kompetenz. Aber es geht nicht nur um die Herausbildung und Erweiterung eigener individueller Möglichkeiten, sondern auch um die Einbeziehung von Menschen in den Planungsprozess von Stadt- bzw. Verkehrsplanung. So lassen sich im Rahmen der Mobilitätsbildung Formen der Partizipation etablieren. Mobilitätsbildung setzt nicht nur bei Kindern und Jugendlichen an, sondern bezieht alle Zielgruppen mit ein. Programme, die zum Ziel haben, die Autonomie und Selbstbestimmung von Menschen in sozial-ökologischer Verantwortung zu stärken, sind hochkomplex. Einmalige Veranstaltungen oder punktuelle Interventionen oder Belehrungen mit „erhobenem Zeigefinger“ bleiben wirkungslos. Ein vielversprechender Ansatz sind gemeindebasierte Konzepte, die durch verschiedene Zugänge anstreben, die notwendigen sozial-ökologischen Strukturen zu schaffen. Die Partizipation ist innerhalb dieser Konzepte eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung eigenständiger individueller Mobilitätsentscheidungen (vgl. Bamberg 2011). Mobilitätsbildung ist keine einmalige Leistung, sondern bedeutet eine immer wiederkehrende lebenslange Anforderung an den Menschen, sich veränderten Bedingungen und neuen Mobilitätsmöglichkeiten zu stellen und anzueignen.

10.3 Beispiele

Ein klassisches Beispiel der Verkehrserziehung ist das Fahrrad-Sicherheitstraining in der 4. Klasse der Grundschule. Es geht hier primär um die Beherrschung des Verkehrsmittels Fahrrad und das Erlernen von Verkehrsregeln.

Da Mobilitätserziehung die Auswirkungen von Verkehr auf Umwelt und Gesundheit vermitteln möchte, ist das Methodenspektrum recht vielfältig. Zum einen können

Methoden eingesetzt werden, die die Sinne einbeziehen und nicht nur kognitive Fähigkeiten ansprechen. Ein schönes methodisches Beispiel ist das Erleben von Stille und Lärm. Kinder erleben den Unterschied der Geräusche einer Hauptverkehrsstraße im Gegensatz zu einem Park oder Wald. So geht mit dieser Übung auch die Schärfung der auditiven Wahrnehmung einher.

Verkehrsmittel können z.B. spielerisch erfahrbar gemacht werden. So kann der öffentliche Nahverkehr neben Betriebsbesichtigungen und dem spielerischen Erschließen von Fahrplänen nahe gebracht werden. Ein Ansatz könnte z.B. sein, sich mit Hilfe der auch bei Kindern und Jugendlichen beliebten elektronischen Schnitzeljagd des „Geocachings“ das Streckennetz einer U- oder S-Bahn zu erschließen.

Als Beispiel für eine Maßnahme der Mobilitätsbildung sei die Idee der Kiezdetektive genannt: Das Projekt zur Kinderbeteiligung „Kiezdetektive“ ist eine Idee, die vom Kinder- und Jugendbüro Marzahn im Jahre 1997 entwickelt wurde. In enger Kooperation mit dem Gesunde-Städte-Netzwerk und der Lokalen Agenda 21 wurde 1999 das Kinderbeteiligungsprojekt ins Leben gerufen. Seit 2000 hat es nun mehrere erfolgreiche Durchgänge des Projekts Kiezdetektive unter der Koordination der Plan- und Leitstelle „Gesundheit“ des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg gegeben. Kinder erkundeten in Begleitung von Lehrern und Sozialpädagogen ihr unmittelbares Wohnumfeld. Die Kinder hatten Notizhefte bekommen, in denen sie ihre Aufzeichnungen notierten. In den Notizheften sollten die Missstände und die „Schätze“ (positiven Dinge) des Stadtteils dokumentiert werden. Des Weiteren hatten sie ein Stirnband mit der Aufschrift „Kiezdetektive“ und einen „Kiezausweis“ erhalten. Somit waren sie auch während der Aktion für ihr Umfeld erkennbar. Diese Ausstattung erhöhte auch das Selbstvertrauen der Kinder und betonte den spielerischen Charakter der Aktion. Die Kiezbegehungen fanden in der Regel mit einer Gruppenstärke von ca. acht Kindern und mindestens zwei Begleitern statt. Die Missstände und Schätze wurden darüber hinaus nicht nur schriftlich festgehalten, sondern auch mit Fotos dokumentiert. Die Ergebnisse wurden im Rahmen einer Ausstellung im Bezirksamt und in einer verbalen Präsentation während einer Kinderversammlung im Bezirksamt vorgestellt. In der Kinderversammlung übergaben die Kinder den Bezirkspolitikern symbolisch ihre Schätze (Schatzkiste) und Missstände (Müllsack) mit konkreten Arbeitsaufträgen. Die Kinder lernten durch die Begehung auch für sie neue Orte kennen. Damit erweiterten sie ihren Möglichkeitsraum für potenzielle Ortsveränderungen und machten darüber hinaus die Erfahrung, diese Orte selbst mit gestalten zu können.

10.4 Bezug zu anderen Begriffen

Die Mobilitätsforschung hat sich immer wieder Gedanken über die Entwicklung von nicht-nachhaltigen Einstellungen gemacht. Wie ist die Autoorientierung von Menschen zu erklären? Wie entsteht der mentale Zwang zum Auto? Das Wissen darum ist wichtig, um eine Strategie zu einem eigenständigen →Verkehrshandeln zu entwickeln. Antje Flade (2007) weist darauf hin, wie stark die alltägliche Lebenswelt die Einstellungen gerade von Kindern und Jugendlichen bestimmt. Hierzu gehören

neben dem erlebbaren Vorbild der Eltern auch das schulische Umfeld und das kommunale Verkehrsklima. Die Erkenntnisse der Mobilitätsforschung sind deswegen wichtig, um geeignete pädagogische und partizipative gemeindebasierte Ansätze zu entwickeln. Der biographische Zugang kann hierbei sehr hilfreich sein, da – so die Hypothese – in der Phase der Sozialisation ein entsprechendes Verhalten schon festgelegt wird.

11 Verkehrs- und Mobilitätsstrategie

11.1 Definitionen

Verkehrsstrategie ist ein Rahmenkonzept, das im Hinblick auf (mindestens) ein zukünftiges Ziel einer Person oder einer Gruppe von Personen ein bestimmtes Spektrum zulässiger oder bevorzugter verkehrsbezogener Maßnahmen vorsieht.

Mobilitätsstrategie ist ein Rahmenkonzept, das zusammenfassend beschreibt, warum (vermutlich) für eine Person ein bestimmtes Spektrum verkehrsbezogener Handlungen im Hinblick auf (mindestens) ein zukünftiges Ziel subjektiv (eher) in Frage kommt.

11.2 Begründung der Definitionen

Wie eine exemplarische Recherche in einigen Suchquellen (Ammoser/Hoppe 2006, BMVBS o.J., Kutter 2005, Wikipedia, Google scholar, Amazon) ergab, werden die Begriffe „Verkehrsstrategie“ und „Mobilitätsstrategie“ in der derzeitigen deutschsprachigen Verkehrs- und Mobilitätsforschung selten verwendet. Da es derzeit keine Definition zu den beiden Begriffen zu geben scheint, wird im Folgenden eine Definition aus dem verbreiteteren, generellen Begriff „Strategie“ hergeleitet.

Strategie

Der Begriff „Strategie“ stammt aus dem militärischen Bereich und setzt sich aus dem griechischen *stratós* (Heer, Lager) sowie *ágein* (führen) zusammen, bezeichnete also ursprünglich die Heeresführung (vgl. u.a. Kluge 2002: 889, Borchert et al. 2003: 2 f.). Im Rahmen der Business-Policy-Kurse der Harvard Business School hielt der Strategiebegriff ab den 1920er Jahren auch Einzug in die Betriebswirtschaft (vgl. u.a. Borchert et al. 2003: 2f.). Während der militärische Strategiebegriff nur die Mittelwahl zum Erreichen definierter Ziele umfasst (ebd.: 4), wird im betriebswirtschaftlichen Kontext auch die Zieldefinition als Teil der Strategie angesehen (vgl. Staehle et al. 1999: 573 f.).

Nach Specht/Möhrle (2002: 308) definiert eine Strategie einen Handlungskorridor und grenzt somit das Feld der möglichen Aktionen ein – innerhalb dieses Handlungskorridors ist jedoch weiterhin eine flexible Auswahl von konkreten Maßnahmen möglich (ebenso: Hering/Draeger 1999: 473). Eine Strategie schließt also einerseits immer bestimmte Handlungsmöglichkeiten aus, ohne andererseits bereits eine ganz konkrete Anzahl oder Abfolge an Handlungen vorzugeben oder festzulegen. Damit bilden Strategien ein wichtiges Bindeglied zwischen allgemeinen Zielen und ganz konkreten Maßnahmen.

Strategien beziehen sich in der Regel auf einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont (vgl. Specht/Möhrle 2002: 308) und werden daher immer unter Ungewissheit formuliert. Aufgrund neuer Entwicklungen und Informationen sind Strategien folglich regelmäßig zu überprüfen (vgl. Borchert et al. 2003: 3).

Zusammenfassend ist eine Strategie also

- ein Rahmenkonzept,
- das im Hinblick auf (mindestens) ein definiertes, zukünftiges Ziel
- ein bestimmtes Spektrum möglicher Handlungen vorgibt.

Vor dem Hintergrund dieser allgemeinen Definition wird im Folgenden der Versuch unternommen, die Begriffe „Verkehrsstrategie“ und „Mobilitätsstrategie“ in ihrem Verhältnis zu den begriffen Routinen und Muster zu begründen und anhand von Beispielen zu illustrieren. Da der Begriff „Verkehr“ sowohl individuelle tatsächlich durchgeführte Ortsveränderungen umfasst als auch die tatsächlich durchgeführten Ortsveränderungen von Personengruppen und Gemeinschaften, wird der Begriff „Verkehrsstrategie“ zusätzlich untergliedert in die Begriffe „Verkehrslenkungsstrategie“ für die kollektive Ebene und „Verkehrliche Tätigkeitsstrategie“ für die individuelle Ebene.

11.3 Bezug zu anderen Begriffen

Neben dem Begriff der Verkehrs-/Mobilitätsstrategie ist auch der Begriff der →Verkehrs-/Mobilitätsroutinen in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung von zentraler Bedeutung. Während Strategien immer ein bestimmtes Maß an bewusster Auswahl implizieren, werden Routinen weitgehend unbewusst und unreflektiert wiederholt. Indizien für Strategien sind daher zum Beispiel Äußerungen wie: „habe ich gemacht, um ... zu ...“, wohingegen Routinen eher anhand von Äußerungen wie zum Beispiel „mache ich/ machen wir eigentlich immer so“ oder „denke ich nicht groß drüber nach“ festgemacht werden können.

Es ist allerdings denkbar, dass aus gegenwärtigen Verkehrs-/Mobilitätsroutinen auch zukunftsbezogene Verkehrs-/Mobilitätsstrategien hervorgehen. Nach Erkenntnissen der Hirnforschung – populärwiss. aufbereitet z.B. in Hüther 2005, Pöppel 2008 – hinterlassen wiederkehrende Erfahrungen ‚Spuren‘ in der Verschaltung der Nervenzellen untereinander. Bei häufiger Wiederholung werden diese ‚Spuren‘ schließlich zu regelrechten ‚Denk-Autobahnen‘, die – solange keine widersprüchlichen Erfahrungen gemacht werden – mit hoher Wahrscheinlichkeit vorgeben, welche Handlungsoptionen eine Person auch in Zukunft in Betracht ziehen und wählen wird. Ebenso gut ist denkbar, dass aus ursprünglich bewusst gewählten Verkehrs- oder Mobilitätsstrategien durch Wiederholungen neue Verkehrs-/Mobilitätsroutinen entstehen können.

Im Forschungsprozess werden allerdings nicht immer sofort Strategien und Routinen als solche unterscheidbar. Daher führen wir →„Muster“ als allgemeineren Begriff hierfür ein.

Die sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung kann drei grundsätzlichen Blickwinkeln zugeordnet werden:

1. Untersuchung des tatsächlichen verkehrsbezogenen Verhaltens von Gruppen/Kollektiven,
2. Untersuchung der tatsächlichen verkehrlichen Tätigkeiten von Individuen,
3. Untersuchung von subjektiv in Frage kommenden verkehrsbezogenen Handlungsmöglichkeiten von Individuen.

Werden im Laufe einer sozialwissenschaftlichen Verkehrs- oder Mobilitätsuntersuchung Regelmäßigkeiten/Muster entdeckt, so können diese also zunächst als →Verkehrsmuster, Verkehrslenkungsmuster, Verkehrliche Tätigkeitsmuster oder →Mobilitätsmuster bezeichnet werden. Durch weitere Analyseschritte, die explizit die Begründungen der untersuchten Personen(gruppen) zu identifizieren versuchen, kann dann entschieden werden, ob es sich bei diesen Mustern (vermutlich) um Routinen oder um Strategien handelt.

Strategien sehen schließlich im Hinblick auf ein jeweiliges Ziel lediglich ein grundsätzliches Maßnahmenspektrum vor, aus dem im konkreten Fall dann erst noch bewusste Entscheidungen für Handlungen, also entsprechend auch → Verkehrshandlungen getroffen und in die Tat umgesetzt werden müssen oder mussten. Mit diesen konkreten Auswahl- und Umsetzungsschritten befasst sich das Management, also entsprechend auch das → Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Die nachfolgende Abb. 4 fasst die geschilderten Unterscheidungen noch einmal zusammen.

11.4 Beispiele

Verkehrsstrategie

Ein Beispiel für eine Verkehrs*lenkungs*strategie wäre im Hinblick auf das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung gibt die Verkehrsvermeidungsstrategie einer Kommune X, die Maßnahmen zur räumlichen Funktionsmischung oder zur Förderung von Telearbeit unterstützt (vgl. u.a. Kutter 2005: 99f.).

Im Hinblick auf das gleiche Ziel gibt die Verkehrsverlagerungsstrategie einer Kommune Y ein anderes Spektrum möglicher Maßnahmen vor, z.B. Verbesserungen im Radwegenetz oder besonders attraktive ÖPNV-Tarife (vgl. ebd.: 104f.)

Die beiden Beispiele machen deutlich, dass sich Verkehrs*lenkungs*strategien nicht auf ein einzelnes Individuum beziehen. In der Regel werden Verkehrs*lenkungs*strategien für ein bestimmtes räumliches Gebiet mit mehreren EinwohnerInnen entwickelt, und zwar von einer Gruppe politisch und/oder fachlich legitimierter Personen.

Demgegenüber bezeichnen verkehrliche Tätigkeitsstrategien individuelle Aktivitäten wie etwa das Ziel, morgens pünktlich zu einer Tagung zu kommen. Zu diesem Zweck hat sich eine Person X übers Internet alle morgendlichen ÖPNV-Verbindungen vom Hotel zum Tagungsort ausgedruckt und dann die jeweils zeitnaheste Verbindung gewählt. Dieses Spektrum tatsächlicher verkehrsbezogener Handlungen könnte zusammenfassend als ÖPNV-Planungs-Strategie bezeichnet werden.

Im Hinblick auf das gleiche Ziel hat sich eine Person Y für die Anreise mit dem privaten Pkw entschieden. Person Y hat jeden Morgen anhand der aktuellen Staumeldungen mit Unterstützung eines Navigationsgeräts eine bestimmte Anfahrtsroute gewählt. Das Spektrum der verkehrsbezogenen Handlungen von Person Y könnte damit zusammenfassend als MIV-Routing-Strategie bezeichnet werden.

Mobilitätsstrategie

Im Hinblick auf das Ziel, auch bei stark steigenden Benzinpreisen noch mobil sein zu wollen, kann sich eine daraufhin befragte Person X nur Maßnahmen vorstellen, die die bisherige Pkw-Nutzung modifizieren, jedoch nicht grundsätzlich reduzieren, also z.B. öfters Fahrgemeinschaften bilden oder ein besonders spritsparendes Fahrzeug kaufen. Das vorstellbare Maßnahmenspektrum von Person X könnte zusammenfassend als Pkw-Modifizierungs-Strategie oder auch Pkw-Effizienzstrategie bezeichnet werden.

Im Hinblick auf das gleiche Ziel könnte es sein, dass sich eine Person Y ganz andere Maßnahmen vorstellen kann, z.B. den Verzicht auf bestimmte Pkw-Fahrten oder den Umstieg auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel. Das vorstellbare Maßnahmen-spektrum von Person Y könnte dann zusammenfassend als Pkw-Verzichts-und-Umstiegs-Strategie bezeichnet werden.

Weitere Beispiele für Mobilitätsstrategien finden sich in (Ahrend 2002).

Die Beispiele machen deutlich, dass Strategien oft erst in einem Gespräch zwischen Personen bewusst geäußert werden und in der Regel das Resultat der Analyse- und Interpretationsleistung von Forschenden darstellen.

12 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

12.1 Definitionen

Verkehrsmanagement (VM) bezeichnet die direkten Maßnahmen zum gezielten Eingriff in realisierte Ortsveränderungen von Personen. Hierzu zählen neben regelnden und steuernden auch informatorische Maßnahmen, sofern sie im Rahmen einer bereits realisierten Ortsveränderung stattfinden (z.B. Verkehrsinformationen, -funk). Ziel des VM ist es, den nicht zu vermeidenden Verkehr verträglich abzuwickeln, um die Aufrechterhaltung eines stabilen Verkehrszustands zu gewährleisten.

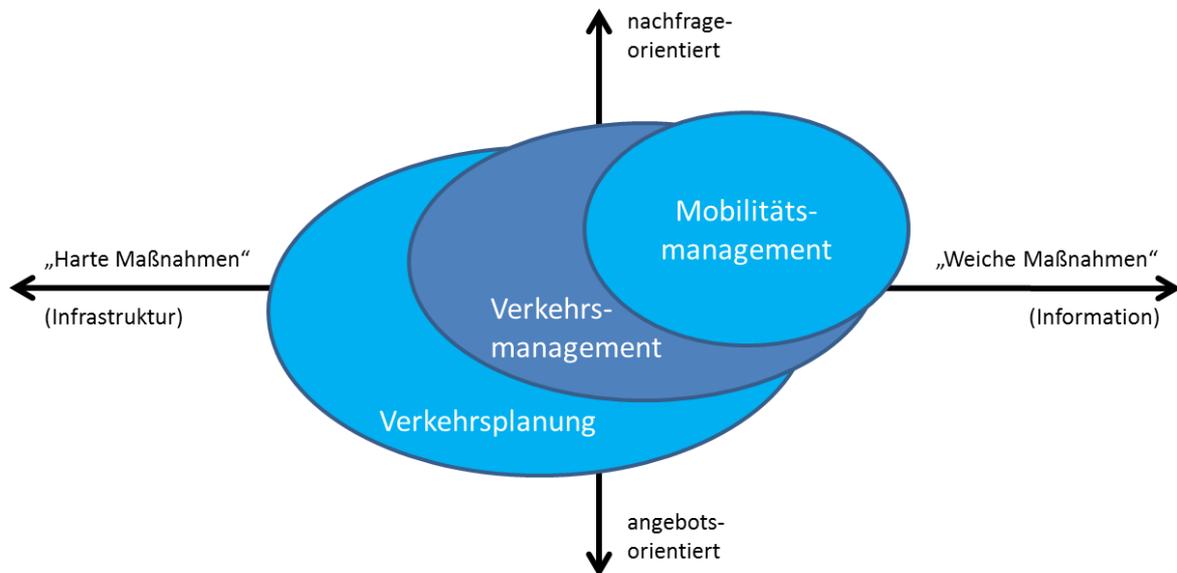
Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Maßnahmen, um direkt und gezielt die Antizipation potentieller Ortsveränderung von Menschen zu beeinflussen und dabei auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination beruhen. Ziel des MM ist es, unter Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Zielgruppen mit Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungsstrategien einen nachhaltigen Verkehr anzuregen und zu fördern.

12.2 Begründung der Definitionen

Die Auseinandersetzung mit dem Begriffspaar kam auf, als in den 1970er Jahren in den USA im Rahmen des Verkehrs-Reduktions-Managements die ersten Versuche stattfanden, das Verkehrssystem zu optimieren (vgl. Thiesies 1998: 31). Unter dieser Bezeichnung wurden das Transportation System Management (TSM) und das Transportation Demand Management (TDM) subsumiert (ebd.). Dabei wurden unter TSM vorrangig technische Maßnahmen verstanden, die auf die Verringerung bzw. Vermeidung von sporadisch auftretenden Staus abzielten, wohingegen TDM die Nachfrageseite vor allem zur Verringerung des Berufsverkehrs beeinflussen wollte (ebd.: 32). Dieser Ansatz wurde später auch in Deutschland unter der Bezeichnung „Verkehrssystemmanagement“ (VSM) verfolgt. Hierunter wird „die direkte Beeinflussung von Angebot und Nachfrage durch organisatorisch-betriebliche Maßnahmen verstanden, die dem Nachfrager durch geeignete Informationen verständlich gemacht werden“ (ebd.; ebenso Beckmann 2001: 278). Aufgrund der besonderen Problematik im motorisierten Individualverkehr (Netzüberlastungen, Umweltbelastung, Unfallgefahr) konzentrierten sich die Maßnahmen des VSM hauptsächlich auf Verkehrssteuerung, -beeinflussung und die Verknüpfung von Verkehrsmitteln. Maßnahmen, die am Verhalten der Menschen ansetzen, um gezielt ein Durchbrechen von Verhaltensroutinen zu bewirken, spielten im VSM eine untergeordnete Rolle. Diese Schwerpunktsetzung wurde von einigen Wissenschaftlern kritisiert, da insbesondere Maßnahmen, die die Leistungsreserven des Straßennetzes nutzbar machen, letztendlich das Verkehrsaufkommen im MIV erhöhen statt verringern (vgl. Thiesies 1998: 34f.; Haag/Hupfer 1995: 75). Heute wird der Begriff „Verkehrssystemmanagement“ kaum noch genutzt. Stattdessen wird in der Regel ein Erklärungsmodell verwendet, das vor allem auf den frühen Arbeiten

der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beruht. So wird im Forschungsinformationssystem (FIS) das VM mit der zielorientierten Beeinflussung von Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage und Verkehrsabwicklung durch abgestimmte Maßnahmen erklärt und sich dabei auf die Definition der FGSV bezogen. Das bisherige Erklärungsmodell sieht außerdem das VM allgemein als Handlungskonzept und Instrument sowie Teilmenge der Verkehrsplanung und das MM wiederum als Teilmenge des VM an.

Abbildung 7: Verkehrsmanagement



Quelle: FIS-Eintrag, Wissenslandkarte Verkehrsmanagement

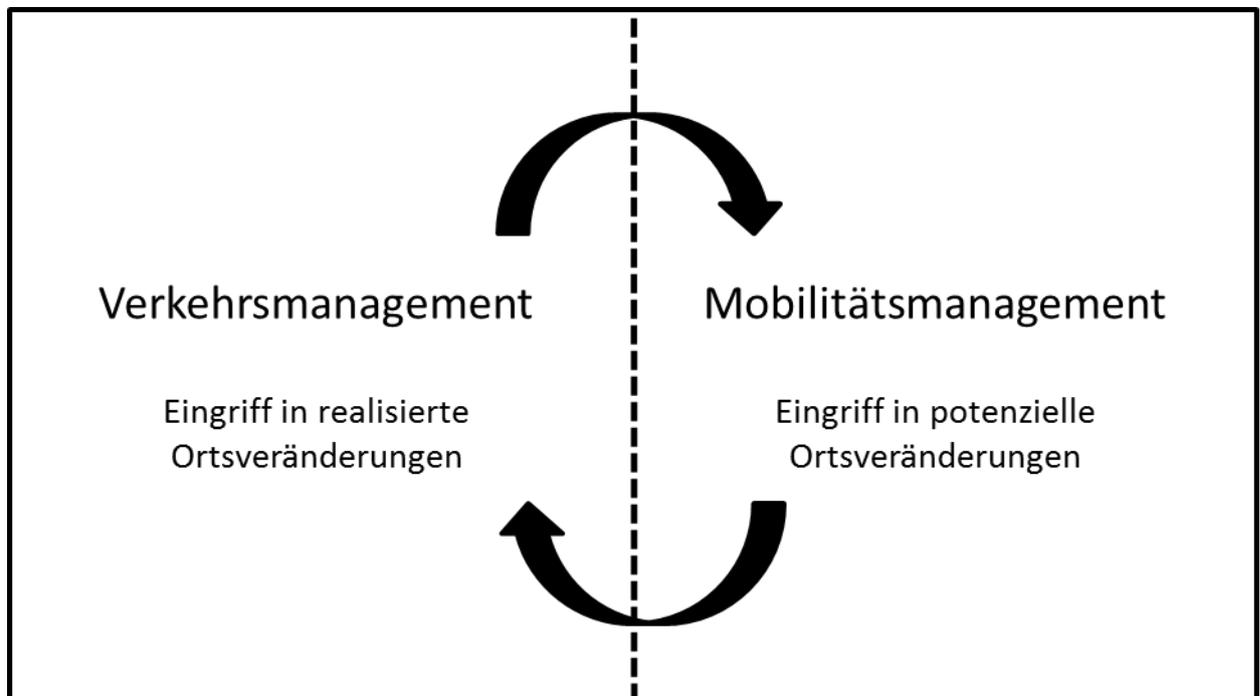
Auf die Definition der FGSV bezieht sich auch Beckmann (2001: 278), nach der VM als die Gesamtheit der Handlungskonzepte verstanden wird, die neben baulichen, betrieblichen, rechtlichen, etc. auch informatorische Maßnahmen einbezieht. Vor allem Maßnahmen, die verstärkt auf Information und Kommunikation setzen, werden nach derzeitigem Verständnis zumeist als MM-Maßnahmen verstanden.

Dieses immer noch vorherrschende Verständnis zementiert allerdings die geringere Bedeutung des MM und trägt somit weiterhin dazu bei, dass es als vernachlässigtes Anhängsel des VM wahrgenommen wird.² Diese Kritik hat bereits Langweg (2007) geäußert und vorgeschlagen, MM als einen eigenständigen Ansatz zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität aufzufassen. Diese Kritik aufnehmend, wird hier ein Erklärungsmodell eingeführt, das sich an den von uns definierten Begriffen →„Mobilität“ als antizipierte potentielle Ortsveränderung und →„Verkehr“ als realisierte Ortsveränderung orientiert.

² Die Förderpolitik der Bundesregierung trägt mit der Schwerpunktsetzung auf die Weiterentwicklung von Verkehrsmanagement-Ansätzen ebenfalls zur geringeren Bedeutung des MM bei. Dabei stehen technologische Lösungen im Vordergrund der Förderung, mit dem Ziel, Arbeitsplätze in diesem Themenfeld zu schaffen und exportfähige Technologien zu entwickeln (vgl. FIS).

In der nachfolgend gezeigten Abbildung werden in Anlehnung an Modell B (siehe Begriffserklärung zu Verkehr und Mobilität) Mobilitäts- und Verkehrsmanagement als zwei voneinander getrennte Maßnahmenfelder betrachtet. Mobilitätsmanagement umfasst hierbei Maßnahmen, die direkt und gezielt in den Möglichkeitsraum zur Ortsveränderung von Menschen eingreifen und dabei auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination beruhen. Unter VM sind verkehrssteuernde Maßnahmen zu verstehen, die gezielt und direkt die tatsächlich durchgeführten Ortsveränderungen beeinflussen. Die gestrichelt Linie kann als eine von beiden Seiten durchlässige Membran verstanden werden und symbolisiert damit die gegenseitige Beeinflussung der jeweiligen Maßnahmen, was anhand von Beispielen im Folgenden näher erläutert wird. Es sei an dieser Stelle ausdrücklich betont, dass auch andere Maßnahmen in den Möglichkeitsraum eingreifen, so zum Beispiel der Bau von Straßen- und Schienenwegen, was aber explizit weder zum MM noch zum VM gezählt wird, sondern nach wie vor der Disziplin der Verkehrsplanung zugeordnet werden kann. Genauso verhält es sich mit Maßnahmen außerhalb des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs wie z.B. der Wohnungs- und Immobilienmarktpolitik oder der Steuerpolitik des Bundes. Im Sinne der Verständlichkeit sollen diese Bereiche, die vor allem auf die Mobilität von Menschen mitunter einen großen Einfluss ausüben, in diesem Modell nicht dargestellt werden.

Abbildung 8: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement



12.3 Beispiele

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mit dem Ziel, die durch den Berufsverkehr verursachten Überlastungen des Straßennetzes zu reduzieren, setzen einige Unternehmen einer Kommune Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements um. Dazu zählen zum Beispiel die Unterstützung von Fahrgemeinschaften, die Einführung von Shuttle-Bussen und die Einrichtung von Duschen und Umkleidemöglichkeiten für Radfahrer. Auf Grund dieser Maßnahmen wird eine spürbare Verringerung des morgendlichen MIV-Aufkommens erreicht. Der Kfz-Verkehr wird insgesamt flüssiger und sicherer, womit ein klassisches Ziel des Verkehrsmanagements angestrebt wird.

Verkehrssteuerung mittels Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Mit Hilfe von Verkehrsbeeinflussungsanlagen soll der Verkehr vor allem auf Autobahnen harmonisiert werden (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote für Lkw) werden. So sorgt zum Beispiel eine Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede der Fahrzeuge auf den Fahrstreifen für mehr Sicherheit und einen stabileren Verkehrszustand. In der Folge reduziert sich neben den Unfallzahlen auch die Reisezeit der Verkehrsteilnehmer merklich, wodurch die Verkehrsverbindung bei den Nutzer/innen eine Attraktivitätssteigerung erfährt. Auf diese Weise vergrößert sich der subjektive Möglichkeitsraum.

Parkraummanagement und -bewirtschaftung

Auf Grund sehr hoher Parkraumnachfrage wird in einem Stadtgebiet Parkraummanagement bzw. -bewirtschaftung betrieben. Mit dieser Maßnahme müssen beispielsweise Besucher für das Parken bezahlen. In der Folge stellt sich zum einen der Effekt ein, dass einige Besucher das Gebiet mit anderen Verkehrsmitteln anfahren oder sogar meiden. Gleichzeitig finden Anwohner leichter einen freien Parkstand, wodurch weniger Parksuchverkehr entsteht. Somit beeinflusst diese Maßnahme die ab dem Zeitpunkt der Einführung realisierten Ortsveränderungen. Zum anderen kann die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bedeuten, dass Anwohner ihren Pkw abschaffen, da die Kosten für die Jahresvignette ihnen zu teuer erscheint. Im Allgemeinen beeinflussen Maßnahmen, die auf eine Verteuerung des Verkehrs abzielen, die Möglichkeiten potentieller Ortsveränderungen, die sich für einige Betroffene verkleinern, für andere aber auch vergrößern können.

12.4 Bezug zu anderen Begriffen

Die Erarbeitung und Einführung bestimmter verkehrsplanerischer oder –politischer Maßnahmen ist immer auch ein Spiegel der in der jeweiligen Epoche vorherrschenden Leibilder und Paradigmen. Diese →Mobilitätskultur kann als Basis verstanden werden, auf der zukünftig zu erreichende Ziele mit Verkehrslenkungs- und verkehrlichen Interaktionsstrategien sowie dem daraus folgende Maßnahmenspektrum entwickelt und umgesetzt werden. Ein Vergleich des dominierenden verkehrsplanerischen Zeitgeistes nach dem 2. Weltkrieg („autogerechte Stadt“) mit dem der heutigen Zeit („nachhaltige Mobilität“) verdeutlicht die unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen, obgleich einzelne aktuelle

Infrastrukturprojekte durchaus Fragen zur Leitbildzugehörigkeit aufwerfen. Auch im Verkehrsmanagement und den darin enthaltenen Maßnahmenbündeln zeigen sich teilweise noch immer die Auswirkungen vergangener Leitbilder, was sich z.B. an der Ausrichtung von Grünzeiten auf Pkw und entsprechend geringeren Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer offenbart. Gleichzeitig wird vielerorts der ÖV mit Beschleunigungsmaßnahmen gegenüber anderen Verkehrsarten bevorzugt. Es existiert somit ein Maßnahmenmix, der zum einen auf verkehrsplanerischen Richtlinien und Empfehlungen aus den Anfängen des Verkehrswesens basiert und zum anderen die Interessen möglichst vieler Akteure berücksichtigen will, damit allerdings keine stringente Verkehrspolitik erkennen lässt. Diese Gleichzeitigkeit ist bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in der Regel nicht zu erkennen. Die explizite Aufforderung, anstelle des Fahrrades besser den Pkw für den womöglich kurzen Weg zur Arbeit zu nehmen, wird kein Mobilitätsberater empfehlen. Vielmehr soll MM zum Beispiel am vorwiegend habitualisierten Verhalten (→Routinen) der Menschen ansetzen und ein Umdenken zur verkehrssparsameren Verhaltensweise anregen. Idealerweise sollte MM bereits in Kindergärten und Schulen als Erweiterung der klassischen →Verkehrserziehung eingesetzt werden. Weiterhin trägt MM zur Erhöhung gesellschaftlicher Teilhabe durch die gezielte Verringerung von → Mobilitätsarmut bei.

13 Verkehrs- und Mobilitätskultur

13.1 Definition

Verkehrskultur umfasst die Alltagspraktiken, die es einer Gesellschaft, Klasse oder Gruppe erlauben die Bedingungen ihrer tatsächlichen Ortsveränderungen zu gestalten.

Mobilitätskultur umfasst das Alltagsverständnis (Ideologien, Leitbilder), das es einer Gesellschaft, Klasse oder Gruppe erlaubt die Bedingungen ihrer potentiellen Ortveränderung (Beweglichkeit) zu definieren, zu interpretieren und mit Sinn auszustatten.

13.2 Begründung der Definition

Anders als der Begriff → Mobilitätsarmut ist der Begriff Mobilitätskultur recht populär. Zumeist wird dieser Begriff aber nur als Schlagwort benutzt ohne ihn näher zu erklären oder zu definieren. Oft wird er synonym mit dem Begriff des Leitbildes verwandt. Zum einen lassen sich Stellungnahmen finden, die den Begriff als „Modebegriff“ abtun. Zum anderen ist er mit normativen Vorstellungen belegt, die von einer gestaltbaren nachhaltigen Mobilitätskultur und dem Ende einer fossilen Mobilitätskultur sprechen. Ist schon der Begriff Kultur ein sehr komplexer, so gilt das ebenso für den Begriff Mobilitätskultur, der nicht minder komplex und schwer fassbar ist. Aleida Assmann sieht in ihrer Einführung in die Kulturwissenschaften eine fortschreitende Ausdünnung der Grundbedeutung des Wortes Kultur, indem das Wort Kultur jedweder Tätigkeit angehängt wird. So gibt es Arbeiten zur „Gesangskultur, Käsekultur, Fitnesskultur, Partykultur, Müllkultur oder neuerdings Sicherheitskultur“ (Assmann 2011: 13). Tatsache ist, dass der Begriff Mobilitätskultur oft unkritisch verwendet wird, ohne die wissenschaftlichen und theoretischen Ansätze zum Kulturbegriff zur Kenntnis zu nehmen.

Die Legitimation sich trotzdem mit dem Begriff der Mobilitätskultur zu beschäftigen liegt darin begründet, dass Mobilität ein zentrales Wesensmerkmal des Menschen ist. In der Menschheitsentwicklung war Mobilität immer ein wesentlicher Treiber für kulturelle Entwicklung. Die maritime Mobilität in der Ägäis der Bronzezeit spielte eine entscheidende Rolle für die Kultur dieser Region. Durch den Bau seetüchtige Boote und Schiffe waren die Kykladen-Bewohner bzw. Minoer nicht nur in der Lage die Seewege zu beherrschen, die maritime Mobilität beeinflusste überdies die Kunst, religiöse Vorstellungen etc. (Guttandin et al. 2011). Große kulturgeschichtliche Abhandlungen, wie z.B. die Geschichte der Eisenbahnreise von Wolfgang Schivelbusch, machen deutlich, wie Mobilitätskulturen die Menschen in unterschiedlichen Gesellschaften geprägt haben.

Neben der oft oberflächlichen Verwendung des Begriffs Mobilitätskultur lassen sich einige ernsthafte Versuche einer begrifflichen Definition identifizieren. In dem Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften der TU Dresden wird Mobilitätskultur von Hendrik Ammoser und Mikro Hoppe wie folgt gefasst:

„Unter Mobilitätskultur versteht man das Verhalten und die Auseinandersetzung der Menschen zu ihrer →Mobilität und →Verkehr. Sie tritt in Form von physischen und intellektuellen Leistungen in Erscheinung, z.B. Schaffen der Verkehrsmittel oder der Verkehrswissenschaften. Obwohl die Mobilitätskultur indirekt maßgeblichen Einfluss auf das →Mobilitätsverhalten und somit auf weite Bereiche des Verkehrswesens einer Gesellschaft hat, bleibt sie von vielen Menschen unbemerkt oder wird kaum bewusst wahrgenommen. Mobilitätskulturelle Phänomene sind mit technischen oder ökonomischen Maßnahmen allein schwer beeinflussbar, z.B. Phänomene des Arbeitsgebietes Verkehrssicherungswesen, der Konflikt zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr, das Phänomen ‚Pkw als Statussymbol‘, typische Schwankungen der Verkehrsnachfrage (Ganglinien)“ (Ammoser/Hoppe 2006: 10).

Da Ammoser/Hoppe in ihrer Definition Alltagspraktiken in den Mittelpunkt stellen, sollte unserer Meinung nach hier nicht von *Mobilitätskultur* gesprochen werden. Vielmehr bilden die auf tatsächlich durchgeführte Ortsveränderungen bezogenen Praxisformen für uns die *Verkehrskultur*. Dazu zählen ein bestimmter Fahrstil oder allgemeine Verhaltensweisen wie die Be- oder Missachtung des Rotlichts. Der Kulturwissenschaftler Hermann Glaser (2014) wiederum fasst den seit der Neuzeit bestehenden Drang nach Überwindung von Raum und Zeit unter dem Begriff der *Verkehrskultur* zusammen. In unserer Begrifflichkeit handelt es sich in diesem Fall, wo es um das subjektive Alltagsverständnis potentieller Ortsveränderung geht, um die *Mobilitätskultur*. Man kann auch zugespitzt sagen, der Verkehr, als die tatsächlich durchgeführte Ortsveränderung, ist das Resultat einer bestimmten Mobilitätskultur.

Das Dilemma des Kulturbegriffs, dass der Begriff „gleichzeitig zu weitgefasst und zu eng ist, um besonders nützlich zu sein“ (Eagleton 2006: 48), drückt sich auch bei den Definitionsversuchen des Begriffes Mobilitätskultur aus.

Eine weite Fassung des Begriffs nehmen Deffner et al. vor, bei denen dieser eng mit dem Lebens- und Mobilitätsstilkonzept verknüpft ist. In ihrem Schlussbericht zum Forschungsprojekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“ haben Deffner et al. den Begriff wie folgt gefasst: „Mobilitätskultur meint die Ganzheit der auf Beweglichkeit bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Sie schließt die Infrastruktur- und Raumgestaltung ebenso ein wie Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die dahinter stehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. Sie bezeichnet das prozessuale Ineinanderwirken von Mobilitätsakteuren, Infrastrukturen und Techniken als sozio-technisches System“ (Deffner et. al. 2006). So beinhaltet der Begriff nicht nur die Infrastruktur und ihre Ausgestaltung sondern auch Leitbilder, Symbole, Normen, Präferenzen, Gewohnheiten, Einstellungen etc.

Eine Annäherung sollte oder kann die Beschäftigung mit dem Kulturbegriff an sich liefern. Jedoch macht es die Vielzahl der konkurrierenden Theorien und Forschungsrichtungen innerhalb der Kulturwissenschaften nicht einfach den Begriff einem dieser Ansätze zuzuordnen. Entsprechend unserer systematischen begrifflichen Unterscheidung von →Mobilität und →Verkehr, bezeichnen wir mit der Mobilitätskultur jene durch das Alltagsverständnis geprägten mentalen Dispositionen, die den individuellen Möglichkeitsraum konstituieren. Mobilitätskultur ist eng

verbunden mit dem sozialen Alltagsleben, das sich z.B. in der Gestalt der Ästhetik von Verkehrsmitteln, der Zentralität des „Image“ etc. ausdrückt. Damit knüpfen wir an die weit gefasste Definition des Kulturbegriffs des Kulturosoziologen Stuart Hall an. Dabei ist uns die Verknüpfung der politischen und kulturellen Dimension in der Betrachtung einer Mobilitätskultur wichtig. In der Beschreibung einer Mobilitätskultur sollten die Begriffe Macht und Identität als wesentliche Eckpunkte immer mitbetrachtet werden. So ist Mobilität auf einer kulturell-politischen Ebene zu verstehen. Im Kern geht es in der Analyse von Mobilitätskultur nicht nur darum die Rolle und Funktion von Mobilitätskultur zu erfassen, sondern die im kulturellen Bereich sich repräsentierenden Machtverhältnisse bzw. Auseinandersetzungen offenzulegen. Diese Analyse ist nicht im Sinne einer Positionierung von einem „falschen oder richtigen Bewusstsein“ zu verstehen, sondern hat im Sinne einer Reflexion über Repräsentationen und Ideologien z.B. durch die Automobilindustrie oder der Umweltbewegung zum Ziel das Feld der bestimmenden Machtverhältnisse verständlich zu machen.

13.3 Beispiele

Wie lässt sich eine Verkehrskultur konkret beobachten? Als Beispiel sei hier die Benutzung des Fahrradhelms genannt. Beobachten lässt sich aus den Daten der verkehrsverhaltensbezogenen Erhebung Mobilität in Deutschland MiD 2008, dass vor allem Personen mit niedrigen ökonomischen Status keinen Fahrradhelm tragen. Des Weiteren lassen sich Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern erkennen. So tragen z.B. in Mecklenburg-Vorpommern 81% keinen Fahrradhelm. In westdeutschen Bundesländern ist diese Quote wesentlich geringer (z.B. Saarland 43% oder Baden Württemberg 49%). Verbunden mit dem Verzicht auf einen Fahrradhelm ist dabei nicht nur das ökonomische Kapital das jedem einzelnen zur Verfügung steht, sondern auch welches kulturelle, soziale und symbolische Kapital für den einzelnen Menschen vorhanden ist. Damit ist auf die Mobilitätskultur verwiesen.

Das bestimmende Element einer Mobilitätskultur sind die praktischen Ideologien, übergeordneten Weltbilder, Leitbilder oder Werte die ihrerseits die Alltagspraktiken beeinflussen. Die Propagierung einer automobilen Gesellschaft oder der einfache Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ kann im klassischen Sinne als Ideologie zur Rechtfertigung bestehender Machtverhältnisse angesehen werden. Leitbilder der nachhaltigen Mobilität oder das Beschwören einer postfossilen Mobilität sind als entgegengesetzte Zielvorstellungen anzusehen. In der Regel sind diese Ideologien, Welt- und Leitbilder in sich kohärent und ermöglichen es dem Menschen sein Handeln mit Sinn auszustatten. Demnach kann der Verzicht auf einen Fahrradhelm, wie gezeigt, durch die ökonomische Begrenzung motiviert sein, aber auch durch kulturell geprägte kollektive Dispositionen, wie z.B. das Tragen eines Fahrradhelms sei „läppisch“, „albern“ etc. Überprüfen lässt sich dies durch umfassende ethnographische Studien.

13.4 Bezug zu anderen Begriffen

Der wie auch immer motivierte Drang nach Ortsveränderung kann mit →Mobilitätsbedürfnis bezeichnet werden und ist somit Gegenstand der Mobilitätskultur.

Literaturverzeichnis

Adorno, Theodor W./Ralf Dahrendorf/Harald Pilot/Hans Albert/Jürgen Habermas/Karl R. Popper (1972): Der Positivismusstreit in der deutschen Soziologie. Neuwied.
Ahrend, Christine (2002): Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung. Münster.
Ahrend, Christine (2009): Spotlights. Zukünfte in Mobilitätsroutinen. In: Reinhold Popp/Elmar Schüll (Hrsg.): Zukunftsforschung und Zukunftsgestaltung. Beiträge aus Wissenschaft und Praxis. Berlin/Heidelberg, S. 307-312.
Alteneder, Wolfgang/Ralf Risser (1995): Soziologie der Verkehrsmittelwahl Motive und Bedürfnisse im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 41/2, S. 77ff.
Ammoser, Hendrik/Mirko Hoppe (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr der TU Dresden, Nr. 2/2006. Dresden.
Assmann, Aleida (2011): Einführung in die Kulturwissenschaften. Berlin.
Bamberg, Sebastian (2011): Mensch und Verkehr Plädoyer für eine empirisch gestützte Verkehrspolitik auf verhaltenswissenschaftlicher Grundlage. In: Oliver Schwedes (Hrsg.) Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden, S. 57-75.
Banister, David (1994): Internalising the Social Costs of Transport. OECD/ECMT Seminar, Paris.
Bastian, Thomas (2010): Mobilitätsbezogene Einstellungen beim Übergang vom Kindes- ins Jugendlichenalter: Querschnittliche Altersvergleiche bei 14- bis 16-jährigen Wiesbaden
Becker, Udo/Regine Gerike/Andreas Völlings (1999): Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU). Dresden.
Beckmann, Klaus J. (2001): Integrierte Verkehrskonzepte, in: Mehlhorn, G. (Hrsg.) (2001): Verkehr – Straße, Schiene, Luft. Berlin
Berger, Peter L./Thomas Luckmann (2012): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. 24. Aufl. Frankfurt M.
BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung (2000): Mobilität und Verkehr. Nachhaltigkeit, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit durch intelligenten Verkehr. Berlin.

<p>BMVBS – Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (o.J.): Forschungs-Informationssystem des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). URL: http://www.forschungsinformationssystem.de/</p>
<p>Bongard, Adolf Eugen (1997): Erziehung und Bildung zu umweltbewusster Mobilität; Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 43, S. 62-67</p>
<p>Borchert, Jan/Philipp Goos/Svenja Hagenhoff (2003): Innovations- und Technologiemanagement: Eine Bestandsaufnahme. Arbeitsberichte der Abt. Wirtschaftsinformatik II, Universität Göttingen, Nr. 4, Göttingen, 2003.</p>
<p>Canzler, Weert/Andreas Knie (1998): Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Köln.</p>
<p>Church, Andrew/Martin Frost/K. Sullivan (2000): Transport and Social Exclusion in London, in: Transport Policy 7 (2000): 195-205.</p>
<p>Deffner, Jutta/Konrad Götz/Steffi Schubert/Christoph Potting/Gisela Stete/Astrid Tschann/Willi Loose (2006): Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“. Frankfurt am Main.</p>
<p>Currie, Graham/Alexa Delbosc (2011) Transport disadvantage: a review. In: Graham Currie (Hrsg.) 'New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research. Bingley.</p>
<p>Department for Transport (Hrsg.) (2000): Social Exclusion and the Provision of Public Transport. Main Report. London.</p>
<p>Eagleton, Terry (2009): Was ist Kultur? München.</p>
<p>Edelmann, Walter (2000): Lernpsychologie. Weinheim.</p>
<p>Fack, Dietmar (2000): Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945. Opladen.</p>
<p>FGSV (1986): VSM- Verkehrssystem-Management. Schrift der Forschungsgesellschaft für Straßen-und Verkehrswesen.</p>
<p>FIS – Forschungs-Informationssystem des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Synthesebericht zur Wissenslandkarte „Verkehrsmanagement“ Internet: http://www.forschungsinformationssystem.de/ (Zugriff am 06.11.11)</p>
<p>Flade, Antje (2007): Die sozialen Kosten des Verkehrs. In: Oliver Schöllner/Weert Canzler/Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik Wiesbaden, S. 490-509.</p>
<p>Flade, Antje (2013): Der rastlose Mensch Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie Springer Fachmedien. Wiesbaden.</p>
<p>Franke, Sassa (2001): Car Sharing. Vom Ökoprojekt zur Dienstleistung. Berlin.</p>

Fujii,Satoshi/Tommy Gärling/Ryuichi Kitamura (2001): Changes in Drivers' Perceptions and Use of Public Transport during a Freeway Closure: Effects of Temporary Structural Change on Cooperation in a Real-Life Social Dilemma in: Environment & Behavior 33 (6) S. 796-808)
Fujii, Satoshi/Tommy Gärling (2003):Development of script-based travel mode choice after forced change. In: Transportation Research F6 S. 117-124
Gather,Matthias/Andreas Kagermeier/Martin Lanzendorf (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung Berlin S.25
Gehlen, Arnold (2003): Der Mensch: Seine Natur und seine Stellung in der Welt. Wiebelsheim.
Giddens, Anthony (1997): Die Konstitution der Gesellschaft, Frankfurt M./New York.
Glaser, Hermann (2014): Zum kulturellen Bedeutungswandel des Verkehrs in der Menschheitsgeschichte. In: Oliver Schwedes/Weert Canzler/Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden.
Gleeson, Brendon/Bill Randolph (2002): Social Disadvantage and Planning in the Sydney Context. In: Urban Policy and Research, Heft 1, S. 101-107.
Gruner, Eva-Maria (1997) Neue Akzente für die Verkehrserziehung in der Primarstufe. Grundschulunterricht, Heft 20, S. 6-9
Gukenbiehl, Hermann L./Johannes Kopp (2010): Verhalten, soziales. In: Johannes Kopp/Bernhard Schäfers (Hrsg.): Grundbegriffe der Soziologie, Wiesbaden, S. 340-342.
Guttandin, Thomas/Diamantis Panagiotopoulos/Hermann Pflug/Gerhard Plath (2011): Inseln der Winde. Die maritime Kultur der bronzezeitlichen Ägäis. Heidelberg.
Haag, Martin/Christoph Hupfer (1995): Wirkungen von Verkehrsmanagement. Systemanalytisch untersucht. Kaiserslautern.
Hall, Stuart (1982) Culture and the State In: Open University, The State and Popular Culture. Milton Keynes.
Harms, Sylvia (2003): Besitzen oder Teilen. Vom Routinehandeln zur bewusst-rationalen Wahl zwischen Mobilitätsalternativen: Wann steigen Autobesitzende auf das CarSharing um? Zürich.
Haustein, Sonja/Christian A. Klockner/Anke Blöbaum (2009): Car use of young adults: The role of travel socialization. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12(2), S. 168-178.
Hautzinger, Heinz/Andreas Knie/Manfred Wermuth (Hrsg.) (1997): Mobilität und Verkehr besser verstehen. WZB dp FS II 97-101. Berlin.
Held, Josef (2001): Handlung. In: Historisch-Kritisches Wörterbuch des Marxismus, herausgegeben von Wolfgang Fritz Haug, Bd. 5, S. 1160-1170.

Hering, Ekbert/Walter Draeger (1999): Handbuch Betriebswirtschaft für Ingenieure. 3. Auflage. Berlin.
Hradil, Stefan (2001): Soziale Ungleichheit in Deutschland. 8. Auflage. Opladen
Hürlimann, Thomas (1981): Schweizerreise in einem Ford. In: Die Tessinerin Geschichten. Zürich.
Hüther, Gerald (2005): Die Macht der inneren Bilder. Wie Visionen das Gehirn, den Menschen und die Welt verändern. Göttingen.
Jahn, Thomas/Peter Wehling (1999): Das mehrdimensionale Mobilitätskonzept. Ein theoretischer Rahmen für die stadtökologische Mobilitätsforschung. In: Jürgen Friedrichs/Kirsten Hollaender (Hrsg.): Stadtökologische Forschung. Theorien und Anwendungen, Berlin, S. 127-141.
Jahn, Thomas/Irmgard Schultz (1995): Stadt, Mobilität und Lebensstile. Ein sozial-ökologischer Forschungsansatz. In: Heinz Sahner/Stefan Schwendtner (Hrsg.): 27. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. Gesellschaften im Umbruch. Opladen: Westdeutscher Verlag. S. 795–800. PDF-Dokument. URL: http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-140845 (Zugriff 30.11.2011)
Kant, Immanuel (1976): Kritik der reinen Vernunft. Hamburg.
Kluge (2002): Etymologisches Wörterbuch. 24. Auflage. Berlin.
Knie, Andreas (2007): Ergebnisse und Probleme sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Verkehrsforschung. In: Oliver Schwedes/Weert Canzler/Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, S. 43-60.
Knie, Andreas/Weert Canzler (1998): Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Köln.
Köberlein, Christian (1997): Verkehrslexikon. München/Wien.
Kultusministerkonferenz (1973): Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der KMK vom 7. Juli 1972. In: KMK (1973): Kulturpolitik der Länder 1971-1972, Bonn, S. 297-301.
Kutter, Eckhard (2005): Entwicklung innovativer Verkehrsstrategien für die mobile Gesellschaft. Aufgaben, Maßnahmenspektrum, Problemlösungen. Berlin.
Langweg, Armin (2007): Mobilitätsmanagement, Mobilitätskultur, Marketing & Mobilitätsmarketing - Versuch einer Begriffsklärung, veröffentlicht in Stadt - Region – Land. In: Forschungsinformationssystem, Synthesebericht: Definitionen von Mobilitätsmanagement.
Lanzendorf, Martin (2003): Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. Conference paper Session I Moving through nets: The physical and social dimensions of travel 10th International Conference on Travel Behaviour Research Luzern.

Limbourg, Maria (2013): Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen. In: Antje Flade: Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Wiesbaden, S. 191-204.
Lucas, Karen /Anne Power (2010): Two Day Framing Workshop Report UKTCR Making Connections.
Lucas, Karen (Hrsg) (2004): Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice. Bristol.
Lucas, Karen/Julia Markovich (2011) In: New Perspectives in Transport and Social Exclusion Research. Monash University Australia.
Maslow, Abraham H. (1954): Motivation and personality. New York.
Menzl, Marcus (2013): Subjektive Raumwiderstände. Die Relevanz lokaler Bindungen bei der Konstitution von räumlichen Alltagsmustern. In: Oliver Schwedes (Hrsg.): Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Berlin, S. 59-76.
MKSBW – Ministerium für Kultus und Sport Baden-Württemberg (Hrsg.)(1994): KMK-Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule vom 28. Juli 1994. In: Kultus und Unterricht 15/1994.
Negt, Oskar/Alexander Kluge (1972): Öffentlichkeit und Erfahrung. Zur Organisationsanalyse von bürgerlicher und proletarischer Öffentlichkeit. Frankfurt M.
Oerter, Rolf/Leo Montada (2008): Entwicklungspsychologie. Sechste Auflage. Weinheim/Basel.
Ohnmacht, Timo (2009) Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie. Kontaktmobilität in egozentrierten Netzwerken. Zürich.
Paez, Antonio/Mercado Ruben/Steven Faber (2009) Mobilty and Social Exclusion in Canadian Communities. Quebec.
Pöppel, Ernst (2008): Zum Entscheiden geboren. Hirnforschung für Manager. München.
Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? IVP-Schriften 06. Berlin.
Salomon, Ilan (1983) Life styles - a broader perspective on travel behaviour. In: Usan Carpenter (Hrsg.): Recent Advances in Travel Demand Analysis. Aldershot, S. 290-310.
Schimank, Uwe (2007): Handeln und Strukturen. Einführung in die akteurtheoretische Soziologie. München.
Schivelbusch, Wolfgang (2000): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien.
Schütz, Alfred (1971): Gesammelte Aufsätze, Bd. 1. Das Problem der sozialen Wirklichkeit. Den Haag.

Simmel, Georg (1989): Philosophie des Geldes. Gesamtausgabe, Band 6. Frankfurt M.
Specht, Dieter/Martin G. Möhrle (2002): Gabler Lexikon Technologiemanagement: Management von Innovationen und neuen Technologien im Unternehmen. Wiesbaden.
Staehele, Wolfgang H./Peter Conrad/Jörg Sydow (1999): Management: eine verhaltenswissenschaftliche Perspektive, 8. Auflage, München.
Stanley, Janet/John Stanley (2004). Improving Public Transport to meet Community Needs. Melbourne.
Thiesies, Michael (1998): Mobilitätsmanagement. Handlungsstrategie zur Verwirklichung umweltschonender Verkehrskonzepte. Schriftenreihe Verkehr und Technik, ESV.
Tully, Claus J./Dirk Baier (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden.
Weber, Max (1972 [1921]): Wirtschaft und Gesellschaft. Grundrisse der verstehenden Soziologie. Tübingen.
Wilke, Georg (2002): Neue Mobilitätsdienstleistungen und Alltagspraxis. Wuppertal Papers des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie, Nr. 127: http://wupperinst.org/publikationen/details/wi/a/s/ad/125/ (16.09.2013).