

Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik

Konrad Götz^{a*}, Jutta Deffner^a und Thomas Klinger^b

^aInstitut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt am Main, Deutschland

^bInstitut für Humangeographie, Goethe-Universität Frankfurt, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung, Frankfurt am Main, Deutschland

Zusammenfassung

Die Konzepte der Mobilitätsstil- und Mobilitätskulturforschung sind dadurch charakterisiert, dass sie soziokulturelle und diskursive, also sog. weiche Faktoren bei der Untersuchung von Verkehrsverhalten und -politiken berücksichtigen. Wir beschreiben kurz den Entstehungskontext und nehmen eine Kontrastierung der Zugänge mit deterministischen Erklärungsweisen vor. Sowohl das Mobilitätsstilkonzept als auch das umfassendere Konzept der Mobilitätskulturen werden einschließlich ihrer Rezeption und Kritik dargestellt. Der Beitrag endet mit einem Ausblick, der für die beiden Konzepte unterschiedlich ausfällt.

Schlüsselwörter

Mobilitätsstile; Lebensstile; Mobilitätskultur; Nachhaltige Verkehrsentwicklung

1 Einleitung

Nachfolgend werden die Forschungskonzepte zu Mobilitätsstilen und zu Mobilitätskulturen in einem übergreifenden Artikel dargestellt. Das weist darauf hin, dass die beiden Ansätze Gemeinsamkeiten haben:

Beide Zugänge sind in einer Zeit entstanden, als die raumorientierten Verkehrswissenschaften damit begannen, sich selbstkritisch mit den Defiziten einer zu geringen Einbeziehung sozialwissenschaftlicher Erkenntnisse auseinanderzusetzen (vgl. z. B. Holz-Rau 1997), bzw. sich damit auseinandersetzen mussten, da sie von den Sozialwissenschaften auf diesen Mangel hingewiesen wurden (vgl. Wehling und Jahn 1997). Die Diskussion über diese Fragen – insbesondere welche Faktoren für Praxisintervention entscheidend sind, die ‚harten‘ (zwingenden) oder die ‚weichen‘, ist immer noch in vollem Gange (vgl. die Kontroverse zwischen Kutter 2013a; 2013b und Scheiner 2013).

Bei den beiden im Weiteren beschriebenen Erklärungsmodellen von Mobilität und Verkehr¹ wird davon ausgegangen, dass es wichtig, sinnvoll und entscheidend ist, soziale, soziokulturelle und kulturelle Faktoren miteinzubeziehen. Es handelt sich um Ansätze, die entscheidende Impulse aus der Sozialforschung bekamen, aber erst in der transdisziplinären Forschung mit Methoden anderer Disziplinen (Geographie, Ingenieurwissenschaften, Umweltwissenschaften) verknüpft und praktisch angewendet

*Email: goetz@isoe.de

¹Unter Mobilität verstehen wir das Potenzial der Beweglichkeit zur Bedürfniserfüllung, unter Verkehr die Handlungen, Mittel und Infrastrukturen, mit denen die dazu notwendigen Bewegungen im Raum vorgenommen werden. Insofern unterscheiden wir zwischen Mobilität und Verkehrsverhalten (in Anlehnung an Rammler 2001 und Götz 2007).

wurden.² Im Unterschied zu einer inter- und multidisziplinären Forschung ist transdisziplinäre Forschung durch eine problemorientierte Integration unterschiedlicher Wissensformen und Methoden charakterisiert. Bei der Problembearbeitung werden Disziplinengrenzen regelgeleitet überschritten, wissenschaftliches Wissen mit Praxiswissen verknüpft, sodass praxisrelevante Handlungs- und Lösungsstrategien ebenso formuliert werden können wie neue Erkenntnisse für die Wissenschaft (vgl. Jahn 2008: 25–35).

Beim Forschungskonzept der Mobilitätsstile geht es darum, Methoden der Lebensstilforschung mit denen der Verkehrsverhaltensforschung zu kombinieren und auf Probleme der Nachhaltigkeit zu beziehen.

Die Lebensstilforschung mit ihren Wurzeln in der Ethnomethodologie und in der verstehenden Soziologie ist nämlich dazu in der Lage, bis dahin in der Verkehrsforschung vernachlässigte Bedeutungs- und Einstellungsdimensionen zu berücksichtigen, die häufig als ‚subjektiv‘ bezeichnet werden, sich tatsächlich aber in sozialen Milieus und in sozialen Subgruppen der Gesellschaft konstituieren und handlungsbeeinflussend wirken (zum Lebensstilansatz allgemein vgl. Rössel und Otte 2011, zur Lebensstilforschung in der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung vgl. Götz et al. 2011).

Zum zweiten gehen wir auf das Konzept der Mobilitätskulturen ein, das eine andere und breitere Perspektive wählt: Es geht darum, das Mobilitätsgeschehen sozial-räumlicher Einheiten, also von Städten, Regionen, Ländern vergleichend zu analysieren und als komplexe Interdependenz infrastruktureller, baulicher, diskursiver, sozialer, soziokultureller und handlungsbezogener Faktoren zu beschreiben.

Beide Konzepte haben seit ihrer Erstpublikation eine starke Rezeption, Weiterentwicklung und auch Kritik erfahren (vgl. weiter unten).

Die darin erfolgte Berücksichtigung sozialwissenschaftlicher Methoden und Erkenntnisse im interdisziplinären verkehrswissenschaftlichen Diskurs hat mehrere Ursprünge.

- Räumliche Mobilität und Verkehr sind bis in die 1980er-Jahre von den Sozialwissenschaften fast völlig ignorierte Themen. Mobilität wird, mit wenigen Ausnahmen,³ als soziale Mobilität, also Beweglichkeit zwischen unterschiedlichen sozialen Positionen (z. B. Statuspositionen), als Bewegung von Kulturelementen durch Wanderung oder als Migrationsmobilität diskutiert und erforscht. Es besteht somit eine Forschungs-, Theorie- und Erkenntnislücke. In Deutschland wird diese in den 1990er-Jahren erst allmählich geschlossen, als die Sozialwissenschaften im Zuge der Forschungsförderung für eine umweltfreundliche bzw. der Nachhaltigkeit verpflichtete Mobilität das Thema zu erforschen beginnen. International stellen etwa zur gleichen Zeit Sheller und Urry von der Universität Lancaster einen plural definierten Begriff ‚Mobilities‘ zur Diskussion und nehmen ihn zum Ausgangspunkt eines gesellschaftskritischen Forschungsprogramms über verschiedenste Formen der Bewegung von Menschen, Dingen und Ideen (vgl. Sheller und Urry 2006).
- Eine weitere Ursache der Einbeziehung sozialwissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden ist die Tatsache, dass die klassischen Verkehrswissenschaften mit ihren Annahmen, Methoden und Theorien an ihre Grenzen geraten. Mit der krisenhaften Zuspitzung der Verkehrsprobleme ist es nicht mehr ausreichend, der Massenmotorisierung und ihren destruktiven Folgen für Mensch und Umwelt mit deterministischen Modellen und Folgerungen für Planung und Steuerpolitik zu begegnen – zumal

²Beide Ansätze wurden in Projekten des ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am Main, erarbeitet. Der Begriff und das Konzept der Mobilitätsstile wurde im Kontext des BMBF-Förderschwerpunktes Stadtverträgliche Mobilität im Projekt CITY:mobil (vgl. Götz et al. 1997) ausgearbeitet. Das Konzept Mobilitätskultur wurde in einem FOPS-Projekt des BMVBS ausformuliert (vgl. Deffner et al. 2006) – den Begriff gab es bereits.

³Vgl. Krämer-Badoni et al. 1971.

deutlich wird, dass die autogerechte Stadt seit den 1960er-Jahre eine in Beton gegossene Wirklichkeit ist, die nicht so einfach umgebaut werden kann.

- Den am verkehrspolitischen Diskurs beteiligten Akteuren wird allmählich klar, dass es bei der Verkehrsproblematik immer auch um sozial eingebundene Subjekte geht, die Entscheidungen treffen, die Einstellungen haben und die eine Mitverantwortung für den massenhaften Kauf und die Nutzung des Autos tragen. Denn der motorisierte Individualverkehr gilt als Hauptverursacher der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung, der Lärm- und Flächenproblematik, eines entscheidenden Beitrags zum Klimawandel, zur Flächennutzungsverschiebung und zur Biodiversitätsreduktion.

Erst mit der Öffnung der Verkehrswissenschaften in Richtung Soziologie, Sozialpsychologie, Psychologie und dem Entstehen einer transdisziplinären Forschung, die den Anspruch hat, wissenschaftliche Exzellenz mit praktischer Intervention zu verbinden, bilden sich die Konturen einer problemorientierten, integrativen Mobilitätsforschung heraus, die Begriffe unterschiedlicher Disziplinen miteinander verknüpft, Konzepte miteinander verbindet und unterschiedliche Wissensformen hervorbringt (vgl. Jahn 2008: 26).

2 Erklärungsansätze klassischer Verkehrsforschung

Deterministisch ausgerichtete Erklärungsansätze haben eine lange Tradition in der Verkehrsforschung. Grundlegend ist dabei eine Denkweise, wonach Verkehr als eine abgeleitete Größe (*derived demand*) verstanden wird. Verkehrliche Aktivitäten werden demnach von äußeren Rahmenbedingungen wie raumstrukturellen oder sozioökonomischen Gegebenheiten derart bestimmt, dass eine präzise Kenntnis dieser Voraussetzungen zur Vorhersage von Verkehrsflüssen genutzt werden kann. Entsprechend werden sie häufig auch als harte oder objektive Einflussfaktoren bezeichnet (Scheiner und Holz-Rau 2007) und bilden bis heute die Basis von Verkehrsprognosemodellen. Im Folgenden möchten wir die diesen Konzepten zugrunde liegende Logik am Beispiel von Raumstruktur und sozioökonomischen Merkmalen skizzieren.

2.1 Raumstrukturelle Einflussfaktoren

In der Planungspraxis wird Verkehr in der Regel als „vor allem abhängig von der Flächennutzung (...) sowie bedingt von der Lage des Verkehrsbezirks im Untersuchungsgebiet und im Verkehrsnetz“ (Schnabel und Lohse 2011: 236) konzeptualisiert. In entsprechenden Verkehrsmodellen werden die Quell- und Zielgebiete des Verkehrs sowie zu überbrückende Distanzen und der Ausbaustandard der vorhandenen oder geplanten Infrastruktur definiert. Das hieraus abgeleitete Verkehrsaufkommen ergibt sich im Kern aus den Prinzipien der Gravitation: Große Zentren ziehen mehr Verkehr auf sich als kleine Siedlungen und mit zunehmenden Distanzen erhöht sich der Raumwiderstand und das Verkehrsaufkommen geht entsprechend zurück. Dieses Grundprinzip wurde zwischenzeitlich in vielfältiger Weise angereichert, etwa durch die Hinzunahme von soziodemographischen oder haushaltsbezogenen Komponenten. Nichtsdestotrotz liegt all diesen modellhaften Abstraktionen ein Verständnis zugrunde, wonach Räume aufgefasst werden als Systeme von Lagebeziehungen materieller Objekte, die quasi zwangsläufig verkehrliche Bewegungen nach sich ziehen. Individuelle Entscheidungsprozesse und das eigensinnige Verhalten von Subjekten oder sozialen Gruppen werden hierbei ausgeblendet.

Gerade für die Beschreibung des Verkehrsgeschehens in Städten und Stadtregionen hat sich die Bezugnahme auf raumstrukturelle Erklärungsmuster als einflussreich und gewinnbringend erwiesen. Die für die Verkehrserzeugung relevanten siedlungsstrukturellen Merkmale wurden dabei prägnant anhand der sogenannten drei D's – Dichte, Durchmischung sowie Design und Stadtgestaltung – beschrieben

(Cervero und Kockelman 1997, vgl. auch Busch-Geertsema et al. in Kap. II.6 dieses Bandes: ► [Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive - Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns](#)). Zahlreiche empirische Arbeiten zeigen, dass eine hohe Bebauungsdichte, eine kleinräumige Nutzungsmischung sowie eine Gestaltung des öffentlichen Raums, die alle VerkehrsteilnehmerInnen angemessen berücksichtigt, eine Reduzierung der zurückgelegten Distanzen und eine vermehrte Nutzung von ÖPNV und nicht motorisierten Verkehrsmitteln zur Folge hat (für eine Übersicht vgl. Ewing und Cervero 2010).

Planungsleitbilder wie die *Stadt der kurzen Wege* (Kemper et al. 2012) oder *dezentrale Konzentration* (vgl. Busch-Geertsema et al. in Kap. II.6 dieses Bandes: ► [Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive – Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns](#)) nehmen unmittelbar Bezug auf das anhand der drei D's beschriebene Verhältnis von Siedlungsstruktur und Verkehr. Diese Leitbilder haben gerade im Zusammenhang mit einer Rückbesinnung auf das Ideal der *Europäischen Stadt* (Siebel 2004) und den Bemühungen um eine *nachhaltige Mobilität* (Banister 2008) zunächst Anlass zu weitreichenden Erwartungen gegeben. „Wenn man die räumlichen Rahmenbedingungen, unter denen ein erwünschtes Verhalten zu beobachten ist, an anderen Stellen schafft, hofft man auch dort auf das erwünschte Verhalten.“ (Holz-Rau 1997: 26). Diese vor allem in den 1990er-Jahren vorherrschende Erwartungshaltung wurde rückblickend folgerichtig auch als „Siedlungsstruktur-Euphorie“ (Scheiner 2009: 36) bezeichnet.

2.2 Sozioökonomische Einflussfaktoren

Neben der Raumstruktur werden auch sozioökonomische Rahmenbedingungen zu den deterministischen Einflussfaktoren des Verkehrsverhaltens gezählt. So zeigen etwa die Ergebnisse einer vergleichenden Studie auf Basis von US-amerikanischen und britischen Daten, dass ein niedriges Haushaltseinkommen und vergleichsweise hohe Kosten für den Besitz eines Autos eine bewusstere und effizientere Verkehrsmittelnutzung nach sich ziehen (Giuliano und Dargay 2006).

Auch in der Debatte um die soziale Exklusion bestimmter Bevölkerungsgruppen, etwa durch den fehlenden oder unzureichenden Zugang zu bestimmten Mobilitätsoptionen, spielen sozioökonomische Gesichtspunkte eine prominente Rolle (vgl. Daubitz in Kap. II.4 dieses Bandes: ► [Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr](#)). Als wichtige Pionierarbeit im Zusammenhang mit sozioökonomischen Merkmalen gelten die von Kutter (1972) definierten *verhaltens-homogenen Gruppen*, die sich etwa anhand von Geschlecht oder Erwerbsstatus voneinander unterscheiden.

Ergänzend argumentiert Götz (2009: 18), dass die Erreichbarkeit von spezifischen Orten auch von Bildungsniveau, der Kenntnis kultureller Techniken oder der geschlechtsspezifisch ungleichen Verteilung von Kindererziehung und haushaltsbezogenen Aufgaben abhängt. Entsprechend weist Scheiner (2010: 687) nach, dass die Arbeitswege männlicher Partner in Partnerschaften dann deutlich länger sind als die der Partnerinnen, wenn Kinder im gemeinsamen Haushalt leben.

Die dargelegten Zusammenhänge zwischen den objektiv-strukturellen Rahmenbedingungen und dem Verkehrsverhalten sind vor allem dann plausibel, wenn das Verkehrsverhalten zu einem bestimmten Zeitpunkt analysiert wird. Dabei wird aber vernachlässigt, dass etwa der Wohnort zuvor den eigenen Präferenzen und Bedürfnissen entsprechend ausgewählt worden ist, ein Gedanke, der grundlegend für das Konzept der *residential self-selection* ist (vgl. Busch-Geertsema et al. in Kap. II.6 dieses Bandes: ► [Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive - Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns](#)). Holz-Rau (1997: 83) fasst die Wirksamkeit von Siedlungsstruktureffekten einerseits und andererseits individuellen Präferenzen treffend zusammen: „Der Lebensort beeinflusst die Lebensweise; gleichzeitig ist der Lebensort aber auch Ausdruck individueller Lebenswünsche“. Dieser

Sichtweise folgend erscheint eine stärkere Fokussierung auf Präferenz- und Einstellungsmuster lohnend. Dies versucht das Konzept der Mobilitätsstile zu leisten.

3 Mobilitätsstile

Mit der Forschung über Mobilitätsstile wird das Lebensstilkonzept als anerkannter sozialwissenschaftlicher Zugang zur Erfassung sozialer Differenzierung mit langer Diskurstradition,⁴ theoretischer Fundierung und empirischer Operationalisierbarkeit in die Verkehrswissenschaft eingebracht und mit Methoden der Verkehrsverhaltensforschung⁵ verknüpft. Das Konzept ermöglicht es, in einem transdisziplinären Brückenschlag Erkenntnisse der gesellschaftlichen Pluralisierung und Individualisierung auf Verkehrsmobilität zu beziehen und daraus Schlüsse für Maßnahmen in Richtung Nachhaltigkeit zu ziehen.

3.1 Lebensstile

Simmel führt den Begriff Lebensstil im Jahr 1900 in die Soziologie ein, um den Einfluss der modernen Geldwirtschaft auf die Menschen zu beschreiben und Weber (1984) benutzt ihn zwanzig Jahre später zur Charakterisierung des asketischen Protestantismus. Noch einmal 50 Jahre später erforscht Bourdieu Lebensstile empirisch als zusammenhängende Praxisformen völlig heterogener Handlungsfelder (Bourdieu 1991: 212–213). In Deutschland verzweigt sich die Debatte in den 1980er- / 90er-Jahren: Auf der einen Seite jene Soziologen, die einen an Alfred Schütz' Lebensweltkonzept orientierten Milieubegriff entwerfen (Grathoff 1995). Auf der anderen Seite jene, die Lebensstile für die historische Überwindung von Schicht- und Klassenkonzepten halten (vgl. Hradil 2005: 488). Heute hat die Wissenschaft die Gegenüberstellung von Sozialstruktur vs. Lebensstile weitgehend hinter sich gelassen. Aber die Diskussion, welche zusätzliche Varianzaufklärung Lebensstilfaktoren im Vergleich zu soziodemographischen Variablen bringen, ist wieder in vollem Gange (vgl. Otte 2011: 388–390).

Im Sinne einer Integration von Soziodemographie und „inneren Haltungen“ (Hradil 2005) verstehen wir Lebensstile als „abgrenzbare, alltagsweltlich identifizierbare, d. h. durch Fremd- und Selbsttypisierung hergestellte soziale Formationen“, die durch raum-zeitlich strukturierte Muster der Lebensführung konstituiert werden (in Anlehnung an Hörning und Michailow 1990: 502). Dies geschieht durch „sozial distinktive Varianten kultureller Praktiken, denen in der Regel individuell nicht willkürlich wechselbare soziale Lagen entsprechen. In Lebensstile gehen immer auch die subjektiven und gruppenbezogenen Konstruktionsleistungen von Akteuren ein, die dadurch ihre Wirklichkeit gestalten, ihr einen spezifischen Sinn verleihen, sie mit Bedeutung ausstatten und diese performativ zum Ausdruck bringen“ (Berking und Neckel 1990: 482).

Die erwähnten raum-zeitlichen Muster werden u. a. durch physische Bewegung im Raum, also durch Verkehrsverhalten konstituiert. Die dabei genutzten und besessenen Fortbewegungsformen und Verkehrsmittel sind relevanter Bestandteil der Fremd- und Selbsttypisierung. Wenn wir in diesem Sinne Lebensstile in symbolischer und materieller Hinsicht auf Mobilität und Verkehr beziehen, sprechen wir von Mobilitätsstilen.

⁴Zur empirischen Lebensstilforschung allgemein vgl. Rössel und Otte (2011) und Berger und Hradil (1990), zur poststrukturalistischen Variante vgl. Bourdieu (1991) in der Variante der sozialen Milieus Schulze (1993), Grathoff (1995) und die Publikationen des Sinus-Instituts (Sinus 2011).

⁵Zu Methoden der standardisierten Verkehrsverhaltensforschung vgl. z. B. die Veröffentlichungen zur „Mobilität in Deutschland 2008“ (infas 2010) und aus dem internationalen Diskurs z. B. Axhausen 2005.

3.2 Lebensstile und Mobilität

Entwickelt und erstmals in die Mobilitätsdiskussion eingeführt wurde das Konzept der Mobilitätsstile Mitte der 1990er-Jahre bei einer stadtoökologischen Untersuchung zu Mobilitätsleitbildern in Freiburg und Schwerin. Mit Hilfe eines mehrstufigen Untersuchungsdesigns wurden seinerzeit entscheidende Gründe und Motive des Verkehrsverhaltens (z. B. Risikoorientierung) herausgearbeitet und als bereichsspezifische Orientierungen im Feld Mobilität definiert (zur Unterscheidung bereichsübergreifender und bereichsspezifischer Lebensstilforschung vgl. Otte und Rössel 2011: 16).⁶ Auf Grundlage einer qualitativ-hermeneutischen Teilstudie gelang es, Elemente von Mobilitätsleitbildern herauszuarbeiten und zu verstehen. Danach wurde eine standardisierte Befragung (N = 1000) durchgeführt und über Faktorenanalysen Zusammenhänge zwischen den Leitbildelementen identifiziert, die als Mobilitätsorientierungen definiert wurden. Eine nachfolgende Clusteranalyse diente dazu, je eine Typologie pro Stadt zu erstellen (zu den Problemen dieser Methode vgl. Hartmann 2011: 67–76).

Allgemeine Lebensstildimensionen werden, ebenso wie die sozialstrukturellen Variablen, in diesen Modellen beschreibend, nicht jedoch Cluster konstituierend eingesetzt. Die folgenden Bezeichnungen der Freiburger Typologie spiegeln ein wenig den Zeitgeist und die Fragestellungen der 1990er-Jahre (die Beschreibung der Typologie und die Ergebnisse zu Schwerin sind in Götz et al. 1997 ausführlich dargestellt):

- *Die traditionell Häuslichen (24 Prozent)*
- *Die risikoorientierten Autofans (20 Prozent)*
- *Die statusorientierten Automobilen (15 Prozent)*
- *Die traditionell Naturorientierten (24 Prozent)*
- *Die ökologisch Entschiedenen (17 Prozent)*

3.3 Verkehrsverhalten

Ob sich die Mobilitätsstile nicht nur anhand ihrer Orientierungen, sondern auch hinsichtlich ihrer Handlungen unterscheiden, wird mittels des methodisch getrennt erhobenen Verkehrsverhaltens erst nach der Entwicklung der Typologie berechnet. Um Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungen (z. B. den KONTIV - und MiD-Untersuchungen) herzustellen, wird die Handlungsdimension in Anlehnung an eingeführte Methoden der Verkehrsverhaltensforschung erhoben. Erst den Zusammenhang von Orientierungen und Verhalten nennen wir Mobilitätsstil. Das Ergebnis zeigt einen erstaunlich starken Zusammenhang zwischen Orientierungen und Verhalten: So saßen die „Ökologisch Entschiedenen“ nur bei 10 Prozent aller Fahrten am Steuer eines Autos, die „Risikoorientierten Autofans“ dagegen bei 56 Prozent (vgl. Abb. 1).⁷

3.4 Rezeption und Kritik

3.4.1 Lebensstil

Kritisiert wird zunächst, dass allgemeine Lebensstildimensionen nicht Typ konstituierend, sondern nur beschreibend eingesetzt werden (vgl. Hunecke 2000). In einem Nachfolgeprojekt wurde deshalb die Mobilitätsstil-Typologie auf Grundlage allgemeiner Lebensstilorientierungen und nicht auf Basis von Mobilitätsorientierungen entwickelt (vgl. Götz et al. 2003). Ergebnis sind wiederum fünf Typen, deren Bezeichnung nun auf übergreifende Lebensstile verweisen:

⁶Auf die Kritik, bereichsspezifische Typologien seien in ihrem Erklärungswert für Verhalten tautologisch, wird in Götz und Ohnmacht (2011: 102-103) eingegangen.

⁷Mit Regressionsmodellen wurde in dieser Phase der Mobilitätsstilforschung nicht gearbeitet, da es darum ging, Zusammenhänge festzustellen, nicht jedoch lineare Kausalitäten zu beweisen.

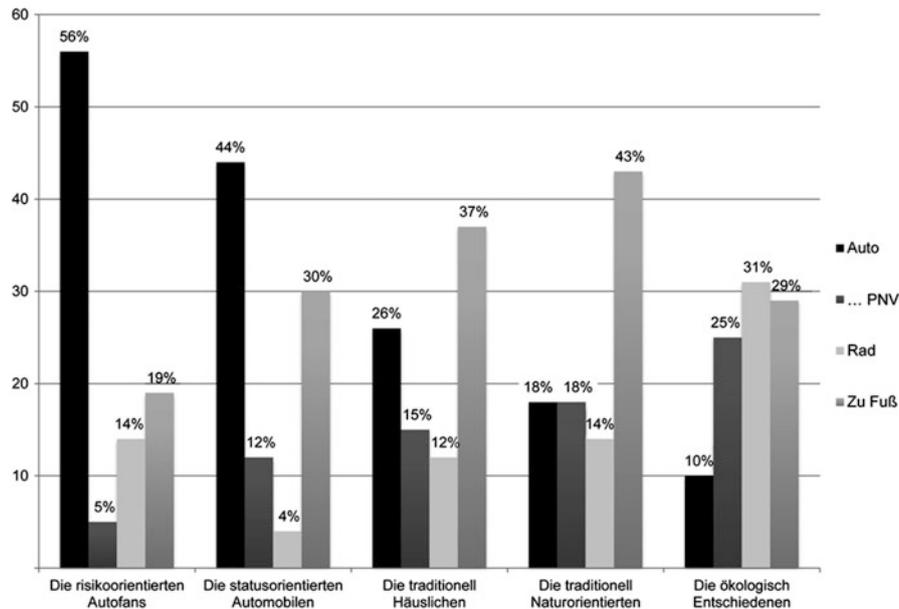


Abb. 1 Mobilitätsstile in Freiburg (Verkehrsmittelwahl/Fortbewegungsart). Quelle: Götz et al. 1997: 80

- *Benachteiligte (11 Prozent)*
- *Modern-Exklusive (17 Prozent)*
- *Fun-Orientierte (22 Prozent)*
- *Belastet-Familienorientierte (24 Prozent)*
- *Traditionell-Häusliche (26 Prozent).*

Die Varianz(-aufklärung) des Verkehrsverhaltens ist bei diesem Modell geringer. Den höchsten MIV-Anteil weisen die Belastet-Familienorientierten mit 61,5 Prozent auf, den niedrigsten die Traditionell-Häuslichen mit 37,5 Prozent. Dass eine allgemeine Lebensstiltypologie das Verkehrsverhalten weniger gut erklärt als eine bereichsspezifische Typologie, entspricht der Theorie und auch den Ergebnisse anderer Studien (vgl. Hunecke und Schweer 2006: 156). Die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten wurden – auf Grundlage von Berechnungen des Öko-Instituts – erstmals mit einem Emissionsmodell verbunden und so lebensstilspezifische Emissionsprofile erarbeitet. Dabei wiesen die Fun-Orientierten die höchsten und die Traditionell-Häuslichen die niedrigsten Emissionen auf (vgl. Götz et al. 2003: 191 ff.; siehe Abb. 2). Ein ähnliches Verfahren wurde später auch von Hunecke in dem Projekt Mobilanz angewendet (vgl. MOBILANZ 2008).

Weitere Forschungen des ISOE zu Mobilitätsstilen folgen, darunter eine Untersuchung zur Freizeitmobilität in Agglomerationen der Schweiz, die zusammen mit der Hochschule Luzern durchgeführt wird (vgl. Götz und Ohmacht 2011).

3.4.2 Raumstruktur

Zentraler Kritikpunkt aus der Verkehrsforschung ist die mangelnde Einbeziehung raumstruktureller Einflüsse. Eine Kritik, aus der vielfältige Schlüsse gezogen werden: Fliegner (2002) bezieht in seiner Mobilitätsstil-Studie die „Wohnstandortwahl als mobilitätsvorgelagerte Rahmenbedingung“ ein und auch Lanzendorf (2000) nutzt Indikatoren der Raumstruktur, als er in seiner Dissertation zu Mobilitätsstilen 1000 Personen in fünf Kölner Stadtteilen befragt. Auch das Projekt StadtLeben setzt sich kritisch mit der mobilitätsbezogenen Lebensstilforschung auseinander. Zunächst kommen Jürgens und Kasper (2006) zu der Feststellung, dass je nach abhängiger Variable (Aktivität, Verkehrsmittelausstattung,

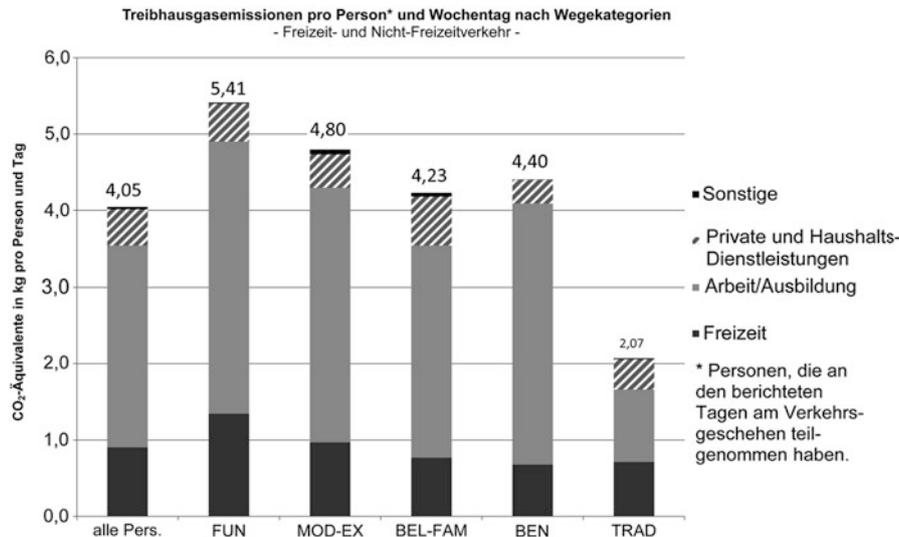


Abb. 2 Treibhausgasemissionen pro Person und Wochentag nach Wegekategorie (Freizeit und Nicht-Freizeitverkehr).
 Quelle: Götz et al. 2003: 142

Verkehrsmittelwahl) Lebensstile zwar einen signifikanten Einfluss zeigen, allerdings seien „die Unterschiede zwischen den Lebensstilgruppen überwiegend auf soziodemographische Merkmale zurückzuführen“ (Jürgens und Kasper 2006: 141). In einem Teilprojekt wird die Varianzaufklärung unterschiedlicher Modelle verglichen. Dabei wird deutlich, dass sich die aufgeklärte Varianz kontinuierlich erhöht, wenn das räumliche Modell um soziodemographische Variablen und Lebensstile erweitert wird (Hunecke und Schweer 2006: 156). Scheiner (2006) kommt über pfadanalytische Verfahren zu dem Ergebnis, dass Lebensstile zwar einen geringeren Einfluss haben als die Lebenslage, aber vermittelt über die Standortwahl eigenständig wirken. Innerhalb der vielfältigen Forschungen von StadtLeben liefert schließlich eine Mobilitätstypologie, die weitgehend dem Ansatz der Mobilitätsstile des ISOE entspricht, die höchste Verhaltensvorhersage für die Verkehrsmittelwahl (Hunecke und Schweer 2006: 156).

3.4.3 Theoretische Fundierung

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die mangelnde theoretische Fundierung (vgl. Rössel 2011: 35). Dabei muss beachtet werden, dass es in unterschiedlichen wissenschaftstheoretischen Traditionen unterschiedliche Theorieverständnisse gibt. In den auf die Gesamtgesellschaft bezogenen Traditionen – z. B. der Frankfurter Schule – werden Theorien meist als gesellschaftstheoretische Rahmenkonzepte verstanden. Ein anderes Theorieverständnis findet sich in mikrosoziologisch oder sozialpsychologisch ausgerichteten Studien. Hier geht es um theoretische Konstrukte, die zum einen der empirischen Operationalisierung dienen, die aber auch mit statistischen Verfahren überprüft oder widerlegt werden können. So z. B. bei Hunecke (2000), der als Umweltpsychologe seine empirische Mobilitätsuntersuchung innerhalb des Norm-Aktivations-Modells verortet und entsprechende theoretische Konstrukte testet. Dabei geht es u. a. um die Frage, wie sich mobilitätsbezogene Lebensstilfaktoren in den persönlichen Normen wiederfinden und wie diese mit Verkehrsverhalten zusammenhängen. Als stabile Verhaltensprädiktoren erweisen sich demnach Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit (Hunecke 2000: 177–199). Dennoch bleibt die theoretische Integration von sozialpsychologischem Modell und Lebensstilansatz auch aus Sicht des Autors unbefriedigend (ebd.: 225).

Der Lebensstilansatz im Kontext der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung (Götz et al. 2011) bewegt sich zwischen diesen Theorieverständnissen: Zum einen bezieht sich der Forschungsansatz auf die „Theorie gesellschaftlicher Naturverhältnisse“ (vgl. Becker et al. 2011) als Rahmenkonzept und

Forschungsprogramm, zum anderen werden theoretische Konstrukte auf einer mittleren Ebene (Lebensstile in der Stadt) überprüft: nämlich, dass Grundorientierungen mit hoher symbolischer Bedeutung, also Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen auf das Handeln im Raum messbaren Einfluss haben und dass sich diese Einflüsse in unterschiedlichen Mobilitätsstilgruppen signifikant unterscheiden. Damit wird eine These der Sozialen Ökologie, dass Materielles immer auch symbolisch repräsentiert wird, bestätigt (vgl. dazu Becker et al. 2006:193).

3.4.4 Praxistauglichkeit

Mit der Feststellung, „Mobilitätsforschung – wenig hilfreich für die Problemlösung im Stadtverkehr“ bezweifelt Kutter (2010: 42) nicht nur jede Relevanz von Mobilitätsstilen, sondern weist auch den Begriff als nicht zielführend für Interventionen in Richtung Nachhaltigkeit zurück (vgl. auch Kutter in Kap. II.2 dieses Bandes: ► [Siedlungsstruktur und Verkehr: Zum Verständnis von Sachzwängen und individueller Verkehrserreichbarkeit in Stadtregionen](#)). Das geht vielleicht etwas zu weit, aber es stellt sich doch die Frage, warum die Ergebnisse zu Mobilitäts- und Lebensstilen nur selten Eingang in politisches und planerisches Handeln finden. Ein Teil der Antwort ist, dass Verkehrspolitik Teil der Gesetzespolitik ist und von der Gleichheit der Bürgerinnen und Bürger vor dem Gesetz ausgehen muss. Verkehrsschilder können nicht zielgruppenspezifisch aufgestellt werden und Politik darf sich nicht nach Lebensstilen richten, weil sie sich sonst einem Manipulations- und Diskriminierungsverdacht aussetzt.⁸ Aber ein Teil der politischen Gestaltung von Verkehr wird ja an wirtschaftliche Akteure oder Dienstleister delegiert, die ihre Aktivitäten mehr oder weniger an Kunden ausrichten (z. B. die Verkehrsverbünde). Hier sind lebensstilbasierte Zielgruppensegmentationen durchaus nützlich und werden auch genutzt.

Das könnte auch für eine moderne Verkehrsplanung gelten. Solange diese aber ausschließlich als „Gestaltung von Erreichbarkeit als Funktion der räumlichen Verteilung von Gelegenheiten und der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln“ verstanden wird (Kutter 2010: 48), kommen darin menschliche Entscheidungsprozesse nicht vor. Berufliche Kompetenzen für das Verstehen von Einstellungen, die die Verkehrsmittelwahl- und Wohnstandortentscheidungen beeinflussen, sind dann nicht Teil der Ausbildung von Planerinnen und Planern. Es fehlt an Qualifikation für das Drehen an dieser ‚Stellschraube‘.

Eine weitere Kritik bezieht sich auf die Verwendung von Mobilitätsstilen als Zielgruppenmodelle. Monheim et al. (2011: 171–172) kritisieren, dass Fahrradverleihsysteme – wenn man den Ergebnissen der Mobilitätsstilstudien folgt – nur auf urbane, multimodale Zielgruppen zugeschnitten sein könnten. Es gehe aber darum, alle Altersgruppen und Gebietstypen einzubeziehen. Das mag durchaus richtig sein. Aber auch wenn eine Gestaltung ‚für alle‘ geplant ist, sollten dennoch die Nutzungsbedürfnisse aller relevanten, auch extremer Zielgruppen bekannt sein. Denn nur so kann die gesamte Breite des Nutzungsspektrums und auch der Gestaltungsoptionen richtig abgesteckt werden.

4 Mobilitätskultur

Im Zentrum der Mobilitätsstilforschung stehen sozial eingebettete Subjekte und deren Verhalten im Raum. Das nachfolgend beschriebene Konzept der Mobilitätskultur hat sozial-räumliche Einheiten im Fokus, in denen jedoch Lebens- und Mobilitätsstile ein wichtiges Element sind. Der Begriff Mobilitätskultur wird mittlerweile vielfach im Kontext stadtverträglicher Verkehrsentwicklung verwendet (z. B. KOM 2007), aber er wird meist nicht genau definiert. Auch das Konzept der Mobilitätskultur gründet auf der Erkenntnis, dass die symbolischen mit den materiellen bzw. die ‚weichen‘ und die ‚harten‘ Faktoren zwar zunächst getrennt analysiert, in ihrer Wirkung aber zusammen

⁸Ganz anders die Parteien, die seit langem mit Milieu- und Lebensstilmodellen arbeiten.

betrachtet werden müssen (Götz und Deffner 2009). Damit meinen wir: Die Bedeutungen, die den Dingen gegeben werden, sind ebenso wie die Bewertungen Bestandteil dieser Dinge und des Umgangs mit ihnen (vgl. Jahn und Wehling 1997). Das Konzept in seiner ausgearbeiteten Form basiert auf einer Vergleichsstudie deutschsprachiger Großstädte in Norditalien, Österreich, der Schweiz und Deutschland. Es umfasst theoretische Eckpfeiler, eine Definition und eine Methode zur Analyse städtischer Mobilitätskulturen. So wie es hier ausgearbeitet wird, basiert es auf mehreren Vorannahmen und Zielen. Es hat eine analytische und eine damit zusammenhängende transformative Funktion. Zum einen sollen Wirkmechanismen identifizierbar werden, die es Kommunen ermöglichen, eine Transformation des Mobilitätssystems in Richtung Nachhaltigkeit zu gestalten. Mit der eingeführten Trias ‚ökonomisch‘, ‚ökologisch‘ und ‚sozial‘ wird der normative Rahmen bestimmt, wie sich Verkehr und Mobilität entwickeln sollen. Dabei meint ‚sozial‘ nicht nur Vermeidung von Benachteiligung und Ungleichheit, sondern auch die Ermöglichung soziokultureller Vielfalt von Lebens- und damit Mobilitätsstilen. Die Berücksichtigung dieser Vielfalt bedeutet, dass eine nachhaltigere Mobilitätskultur multimodal und – aus der Sicht der Nutzerinnen und Nutzer – multioptional sein soll. Eine zweite Grundannahme ist, dass Kulturen plural und relational betrachtet werden. Der Kulturbegriff wird also nicht normativ und nicht aus einem Alltagsverständnis heraus im Sinne einer ‚Zivilisierung des unkultivierten Verkehrs‘ verstanden, sondern analytisch zur Unterscheidung von Kulturen mit unterschiedlichen Eigenschaften und Möglichkeiten zur Transformation. Da verschiedene Mobilitätskulturen unterschieden werden können, gibt es auch unterschiedliche Wege hin zu einer nachhaltigeren Mobilitätskultur. Geprägt durch den Zugang über sozial-ökologische Systeme (bspw. Becker et al. 2011) geht das Konzept drittens davon aus, dass solche Transformationen stark durch Akteursorientierungen geprägt sind. Die Definition von Mobilitätskultur, die den holistischen Zugang ausdrückt, umfasst „die Ganzheit der auf Beweglichkeit und Fortbewegung bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Dies schließt die Verkehrsinfrastruktur und Stadtgestaltung ebenso ein wie Leitbilder, verkehrspolitische Diskurse, Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und die dahinter stehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. [. . .] Sie bezeichnet das prozessuale Ineinandewirken städtischer Akteure, Infrastrukturen und Techniken als ein ‚verortetes‘ sozio-technisches System“ (Götz und Deffner 2009: 40–41). Diese Definition bezieht Verkehrsmittel, Infrastruktur, Gebäude, Stadt und Natur als hergestellten Raum mit ein. Wichtig ist, dass die Phänomene, mit denen handelnd und Bedeutung gebend umgegangen wird, auch in ihrer zeitlich-historischen Genese betrachtet werden. Der zugrunde liegende Kulturbegriff bringt zum Ausdruck, dass die Vorstellung einer linearen Steuerung des Verkehrssystems allein durch Infrastruktur und Veränderung räumlicher Gegebenheiten fragwürdig ist. Denn mit bebautem Raum wird handelnd umgegangen (z. B. durch Wohnstandortentscheidungen), Verkehrsmittel werden auf Grundlage von Mobilitätsorientierungen genutzt und Verkehrspolitik hängt von städtischen Diskursen und von Akzeptanz der Verkehrspolitik ab. Bei verkehrspolitischen Interventionen kann es neben den intendierten auch zu nicht intendierten Effekten und zu komplexen Rückkopplungen kommen (Abb. 3).⁹

Die Analyse von Mobilitätskulturen versucht, innerhalb dieser Komplexität Gestaltungsmöglichkeiten für Politik und Praxisakteure zu identifizieren. In der eingangs genannten Studie werden Schlüsselfaktoren identifiziert, die für die Gestaltung von Mobilitätskulturen zentral sind:

⁹Als ein Beispiel für nicht intendierte Effekte einer grundsätzlich erfolgreichen Intervention (Fahrradförderpolitik) kann man die Stellplatznot an niederländischen Bahnhöfen sehen. Zunächst sollte das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel gefördert werden. Durch die inzwischen massenhafte Fahrradnutzung auch für Wege zu und von den Bahnhöfen entstand eine starke Flächennachfrage für das Fahrradparken im Umfeld der Bahnhöfe, der nicht einfach entsprochen werden konnte. Hier entstand nun wiederum der Bedarf, geeignete Maßnahmen und Kommunikationsprozesse zu entwickeln, die Abhilfe schaffen.

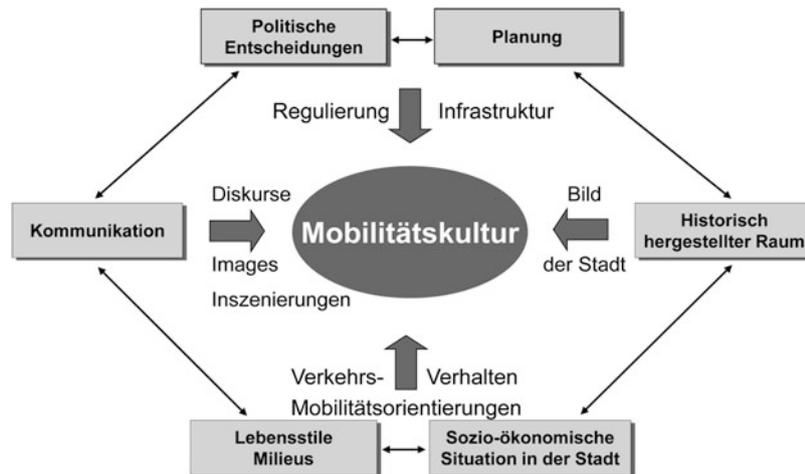


Abb. 3 Einflussfaktoren auf die Mobilitätskultur. Quelle: Götz und Deffner 2009 (S. 40–41)

- Voraussetzung tiefgreifender Veränderungen der Mobilitätskultur einer Stadt ist ein Partei übergreifender und Legislaturperioden überdauernder *Basiskonsens* über grundsätzliche Ziele der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung in der Stadtpolitik. Er gilt Fraktionen übergreifend und schließt Verwaltung ebenso ein wie die Bürgerschaft.
- Zu Beginn braucht es *Schlüsselakteure*, die auch gegen Widerstände des Mainstream für ihre Entscheidungen eintreten.
- Ein neuer verkehrspolitischer Weg muss nicht nur auf dem Papier, sondern durch Entscheidungen, die den Charakter *strategischer Weichenstellungen haben, dauerhaft verankert werden*. Sie sind Ausdruck von Innovationsfähigkeit und Entscheidungsbereitschaft. Beispiel hierfür ist der Ausbau von Straßenbahnnetzen zu Zeiten, als andernorts U-Bahnen und Bussysteme aufgebaut wurden.
- Der Veränderungsprozess braucht ein positiv besetztes *verkehrsinfrastrukturelles Rückgrat*. Ein solches Rückgrat ist die kaum revidierbare Infrastruktur, die in der Gestaltung des öffentlichen Raums für alle sichtbar ist. Sie kann, wenn sie symbolisch hochwertig ist, zugleich imageprägend als auch traditionsbildend zur Identifikation einladen.
- Als wichtig erweist sich weiterhin ein *übergreifendes Stadtentwicklungsparadigma*. Am Konzept der Aufenthaltsqualität wird deutlich, dass Mobilität Bestandteil eines übergreifenden, identitätsstiftenden Ziels sein kann.
- Zudem braucht es kontinuierliche *Feedback- und Partizipationsmöglichkeiten*, die den Kontakt zu den Meinungen und Einstellungen der Bürgerinnen und Bürgern halten.
- Daneben zählt eine integrierte *Kommunikationsstrategie* zu den Erfolgsfaktoren. Die verschiedenen Akteure von Kommunikationskampagnen müssen sich abstimmen. Integrierte Kommunikation bedarf kohärenter, ästhetischer und emotionaler Qualitäten, die auf Zielgruppen, auf Verkehrsmittel, räumliche Einheiten und Probleme zugeschnitten sind. Ob auch Möglichkeiten der *Selbstorganisation* und Interaktion der VerkehrsteilnehmerInnen dazu gehören, hängt vom Einzelfall und einer durchdachten Gestaltung ab.
- Es klingt trivial, ist aber nicht selbstverständlich: Sowohl bei der Gestaltung verkehrstechnischer als auch kommunikativer Lösungen muss kontinuierlich und mit geradezu perfektionistischer *Detailtreue* vorgegangen werden.

Die Umgestaltung einer Mobilitätskultur zielt darauf ab, eine bewusste Änderung der Wechselbeziehungen von materiellen und symbolischen Prozessen im räumlich-organisatorischen Kontext,

z. B. einer Stadt, zu gestalten. Das dazu notwendige Instrumentarium geht über Methoden der Planung und eines integrierten Mobilitätsmanagements hinaus.

4.1 Praxistauglichkeit

Einige der Schlüsselfaktoren sind in der Praxis im Sinne offener Planungsstrategien anwendbar. So haben wir seit der Erarbeitung des Konzepts zahlreiche Beispiele und Entwicklungen beobachtet, in denen diese Maximen in der kommunalen Verkehrsplanung beachtet wurden:

- Partizipation und Feedback der Bürgerschaft (Diskurs um Möglichkeiten der Mitbestimmung bei Verkehrsprojekten)
- Stärkung der Interaktion der VerkehrsteilnehmerInnen (Diskurs und Erprobung von Shared Space und verwandten Ansätzen)
- Tür-zu-Tür denken in der Gestaltung von inter-/bzw. multimodalen Angeboten
- Aufenthaltsqualität als Paradigma zur Gleichberechtigung nicht-motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen im Verkehrsgeschehen
- Abstimmung von Kommunikationsstrategien zwischen unterschiedlichen Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen
- Professionalisierung strategischer und zielgruppenorientierter Kommunikation
- Durchdachte Ausführung und Qualitätssicherung (z. B. von der Ausführungsplanung über die Leistungsbeschreibung und Ausführungskontrolle im Baubereich)
- Schwieriger wird es bei der Stärkung der Zusammenarbeit verschiedener Fachdezernate und Abteilungen in der kommunalen Verwaltung (gilt auch für regionale oder nationale Strukturen)

Schon in der Ausgangsstudie haben wir Parallelen zur Gestaltbarkeit von Organisationskulturen gezogen. Es wäre jedoch vermessen, für die angestrebten Konsens einen Organisationsentwicklungsprozess vorzuschlagen. Beobachtet haben wir aber die Bedeutung einiger wichtiger Führungspersonen, die es vermögen, ungewohnte Kooperationen in den Verwaltungen zu initiieren und damit ein gemeinsames Verständnis und Richtungssicherheit zu erzeugen. Zu überprüfen wäre auch, inwiefern der Ansatz geeignet ist, um zum Beispiel verkehrspolitische Konflikte nicht nur zu analysieren, sondern auch zu lösen. So könnten die Analyseergebnisse und auch die Methode als Mediationsinstrument, mit dem Handlungsblockaden aufgelöst werden können, weiterentwickelt werden.

4.2 Rezeption

Das hier vorgestellte Konzept städtischer Mobilitätskulturen (Deffner et al. 2006; Götz und Deffner 2009) ist eine von mehreren Arbeiten, die in den letzten Jahren die soziokulturelle Dimension des Mobilitätsgeschehens in den Mittelpunkt der Betrachtung stellen, so dass der Begriff der Mobilitätskultur inzwischen Eingang in Überblicksliteratur und Nachschlagewerke gefunden hat (Ahrend et al. 2013). Parallel hat jedoch eine weitere auf Kultur bezogene Theoriebildung stattgefunden. Hier ist insbesondere das „new mobilities paradigm“ (Sheller und Urry 2006) zu berücksichtigen. Dieser Konzeptualisierungsvorschlag setzt zunächst konventionellen Ordnungsschemata, die auf Sesshaftigkeit und Verortung ausgerichtet sind (z. B. Nationalstaaten, Städte, Wohnungen), mobile Vergemeinschaftungsformen und Praktiken wie etwa das „dwelling-in-motion“ (Urry 2007: 11) entgegen. Darüber hinaus diskutieren die Autoren auch Formen kultureller Differenzierung von Mobilität, etwa als „constellations of mobility as historically and geographically specific formations of movements, narratives about mobility and mobile practices“ (Cresswell 2010: 17) oder als „flows of meanings“ and „cultures of movements“ (Jensen 2009: 139), womit implizit auf Gesellschaft als konstruierte Wirklichkeit verwiesen wird. Mobilitätskulturen werden also in das Wissenschaftsparadigma des sozialen Konstruktivismus eingebettet, ein Denkmodell,

das auch den Vergleichsstudien von Aldred und Jungnickel (2014) sowie von Scheiner und Witte (2013) zugrunde liegt, die deutlich machen, dass selbst in Städten, in denen sich eine gewisse Fahrradkultur etabliert hat, diese dennoch mit jeweils völlig anderen Zuschreibungen assoziiert werden kann. Auch Buba et al. (2010: 39–41) weisen in ihrer Annäherung an den Begriff der Mobilitätskultur darauf hin, dass gesellschaftlich tradierte und durch Sozialisation vermittelte Rollen- und Interpretationsmuster einen derart institutionellen Charakter annehmen können, dass sie handlungsleitend wirken (vgl. auch Rammler 2011: 39). Diese Theorieangebote machen zwei Dinge deutlich:

Alle Konzeptvorschläge zum Begriff der Mobilitätskultur bewegen sich im Spannungsfeld von Struktur und Handlung (Giddens 1997), wobei je nach disziplinärer und wissenschaftstheoretischer Positionierung die stabilisierende Funktion von Ideologien und Leitbildern (Ahrend et al. 2013: 42) oder die dynamisierende Wirkung sozialer Praktiken betont werden. Soziale Praktiken werden dabei verstanden als habitualisierte Verhaltensmuster, die auf gesellschaftlich tradiertes Wissen zurückgreifen und immer auch in körperlichen Aktivitäten ihren Ausdruck finden (Shove et al. 2012: 1–19). Sie fungieren somit als vermittelnde Instanz zwischen strukturellem Rahmen und individueller Handlungsebene und ermöglichen einen empirischen Zugriff, um sozialen Wandel zu untersuchen. So betonen Aldred und Jungnickel (2014: 79), dass „practice theory retains room for agency by focusing on activities rather than primarily on systems constraining choices. This approach can help us explore what helps to stabilize cultures and what makes them change“. Allen Ansätzen liegt also die Überlegung zugrunde, dass die Dichotomie zwischen ‚harten‘ Rahmenbedingungen und ‚weichen‘ Faktoren wie Einstellungen und Präferenzen aufgelöst und in einem integrativen Gesamtkonzept zusammengeführt wird.

Begriffe wie „toolkit of resources“ (ebd.) sowie „Interpretationsmuster“ (Buba et al. 2010: 39) verweisen auf kognitive Ressourcen, die als gesellschaftlich geteilte Wissensbestände die Grundlage von Mobilitätskulturen bilden und damit einen wissensorientierten Kulturbegriff ansprechen (vgl. Hörning 1999: 99).

Neben diesen theoretisch-konzeptionellen Arbeiten sind inzwischen einige empirische Fallstudien vorgelegt worden, die das Konzept städtischer Mobilitätskulturen aufgreifen. In einer Längsschnittuntersuchung rekonstruieren Scheiner und Witte (2013) die Entwicklung der Fahrradförderung in Münster und Bocholt und kommen dabei zu dem Schluss, dass in beiden Städten zunächst eine hohe Radorientierung innerhalb der Bevölkerung vorhanden war, auf die die städtische Planung dann im Sinne einer nachholenden Entwicklung reagiert hat. Das spricht dafür, dass insbesondere der Radverkehr, für den eine gut ausgebaute Infrastruktur zwar förderlich aber nicht zwingend notwendig ist, vergleichsweise gut anhand von Lebensstil- und Einstellungsmustern erklärt werden kann, so dass entsprechend oft auf integrative und kulturbezogene Konzepte zurückgegriffen wird, um ihn zu analysieren (vgl. auch Aldred und Jungnickel 2014; Carstensen und Ebert 2012; Underwood und Handy 2012). Ebenfalls historisch angelegt ist der von Blechschmidt (2012) angestellte Vergleich der Mobilitätskulturen in Zürich und Frankfurt am Main. Er konzentriert sich dabei jeweils auf verkehrspolitische Weichenstellungen, nämlich die ablehnenden Referenda zum U-Bahn-Bau in Zürich in den 1970er-Jahren einerseits sowie der von Bürgerinitiativen vorangetriebene Erhalt einer innerstädtischen Straßenbahnverbindung Mitte der 1980er-Jahre in Frankfurt am Main andererseits, und kommt im Rahmen einer Diskursanalyse zu dem Schluss, dass formelle wie informelle Beteiligungsprozesse für die Ausrichtung von städtischen Mobilitätskulturen entscheidend sein können. Die Bedeutung von strategischen Weichenstellungen aber auch von krisenhaften Umbruchsituationen für die Entwicklung des Mobilitätsgeschehens in einer Stadt wurde inzwischen auch in zahlreichen politik- und planungswissenschaftlichen Arbeiten thematisiert (Bratzel 1999; Marsden und Docherty 2013).

Klinger et al. (2013) analysieren urbane Mobilität in komparativer Perspektive. Dabei gruppieren sie deutsche Großstädte auf Basis von Raumstruktur, sozioökonomischer Situation und

verkehrsinfrastrukturellem Angebot, beziehen aber – dem integrativen Charakter der konzeptionellen Grundlage entsprechend – auch subjektive Kennwerte wie etwa die Zufriedenheit mit dem verkehrlichen Angebot mit ein.

4.3 Kritik

4.3.1 Eurozentrismus

Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen wurde am Beispiel von mittelgroßen Städten in westlichen Demokratien entwickelt. Es steht zur Diskussion, ob das Modell auch auf Gesellschaften übertragbar ist, die in stärkerem Maße von ökonomischen und politischen Zwängen gekennzeichnet sind. Dieser Frage wurde in einem interdisziplinären Postgraduiertenkolleg nachgegangen (ifmo 2013), in dessen Rahmen auf der Basis von angebots- und nachfrageorientierten Daten aus 41 internationalen Metropolen zunächst eine Vergleichsstudie durchgeführt wurde (Priester et al. 2013). Weiterhin entstanden acht Fallstudien zu Mobilitätskulturen von vorrangig im globalen Süden gelegenen Megacities. Auffällig ist, dass dabei Themen wie sozioökonomische Disparitäten, etwa entlang von ethnischen und klassenbezogenen Trennlinien, und soziale Exklusion im Vordergrund stehen (da Silva Costa 2013; Joubert 2013; Paget-Seekins 2013). Ob unter derartig limitierenden Umständen Lebensstilmuster eine nennenswerte Rolle spielen können, bleibt umstritten. Aus unserer Sicht wird aber an diesen Beispielen deutlich, dass das Konzept flexibel gehandhabt werden sollte. Je nach ortsspezifischer Ausprägung kann es sinnvoll sein, bestimmte Aspekte des Konzepts, in Megacities etwa die sozioökonomischen Restriktionen, in den Vordergrund zu rücken. Zentral ist u. E. allerdings, dass man bei der Recherche zu einem empirischen Fall zunächst alle Aspekte städtischer Mobilitätskulturen im Blick behält, bevor man sich auf die jeweils besonders relevanten Teilbereiche und Wechselwirkungen konzentriert.

4.3.2 Kritik am Kulturbegriff

Der flexible und umfassende Charakter des Konzepts kann gleichzeitig als eine Schwäche ausgelegt werden. Dass im Sinne eines catch all-Ansatzes nahezu alle denkbaren Gesichtspunkte städtischer Mobilität integriert werden, führe demnach zu einem Rückgang seines Erklärungspotenzials. Letztlich habe der Anspruch, alles erklären zu wollen, zur Folge, nichts erklären zu können. Das Konzept verkomme somit zum *empty signifier* (Laclau 2007: 15) und „Modebegriff“. Einer „oberflächlichen Verwendung des Begriffs Mobilitätskultur“ (Ahrend et al. 2013: 42) seien Tür und Tor geöffnet. In eine ähnliche Richtung zielt eine von VertreterInnen der *Kritischen Geographie* vorgebrachte Kritik, wonach Kulturkonzepte zwangsläufig auf sich selbst bezogen und daher im Kern tautologisch und wenig aussagekräftig sind. So argumentiert Belina (2008: 17), dass „zur Bestimmung von ‚Kultur‘ immer dieselben Phänomene herangezogen werden, die mittels der ‚Kultur‘ erklärt werden sollen“. Mit Blick auf das Themenfeld städtischer Mobilität hieße das also beispielsweise, dass in Münster Fahrrad gefahren wird, weil es zur Kultur von Münster gehöre, Fahrrad zu fahren¹⁰. Dieser „infinite regress“ führe dazu, dass der Kulturbegriff „slips away into meaningless“ (Mitchell 1995: 107 ff.). Aus dieser Kritik ziehen wir den Schluss, dass es – insbesondere im Städtevergleich – zentral ist, genau zwischen erklärenden und erklärten Faktoren zu unterscheiden.

4.3.3 Kritik der unzulässigen Homogenisierung

Eine weitere Kritik an kulturbezogenen Modellen ist, dass durch die Ausrufung einer einheitlichen Kultur ein vermeintlich homogenes Gebilde konstruiert werde, wo Gesellschaft eigentlich durch Vielfalt, Auseinandersetzung und Reibung gekennzeichnet sei (Mitchell 1995: 108). Diese Vorgehensweise sei

¹⁰Das Beispiel wurde gewählt in Anlehnung an Belina (2008: 17). Dort heißt es: „Rockstars zertrümmern Hotelzimmer, weil es zur Kultur von Rockstars gehört, Hotelzimmer zu zertrümmern“.

eine bewusste Verschleierung politischer Konflikte zur Durchsetzung von Partikularinteressen (ebd.: 103). Demnach würden Kulturalisierungsstrategien zielgerichtet eingesetzt, um eine Homogenität zu konstruieren, die dann gegenüber anderen sozialen Interessen abzugrenzen und ggf. auch durchzusetzen sei. U.E. wird jedoch die wichtige Dimension von Machtverhältnissen und politischen Konflikten in dem Mobilitätskulturkonzept durchaus berücksichtigt. Es wird ja gerade ausgeführt, dass die Konstituierung und Transformation städtischer Mobilitätskulturen auch durch Konflikte und Diskurse geschieht. Dennoch weist die Kritik zurecht darauf hin, dass eine systematischere Konzeptualisierung von Konflikten und Machtverhältnissen das Konzept durchaus stärken würde.

5 Fazit

5.1 Mobilitätsstile

Die Forschung über Mobilität und Lebensstile ist mittlerweile etabliert. Alle Ergebnisse zeigen, dass es einen – mehr oder weniger starken – eigenständigen Einfluss von Lebensstil- bzw. Mobilitätsorientierungen auf das Verkehrsverhalten gibt. Weitere Projekte sind geplant, sowohl von akademischer Seite als auch in der praxisorientierten Begleitforschung.

Dennoch stellt sich die Herausforderung einer Aktualisierung: Zum einen gilt es, die Entwicklungen im Zeitalter der digital natives zu berücksichtigen. Es gibt starke Hinweise, dass es sich nicht nur um einen Generationenwechsel hin zur Smartphone-Generation handelt, sondern um einen Epochenbruch, der völlig andere Anforderungen an die soziale Integration stellt (vgl. Schipperges 2011). Vor allem aber bleibt die Frage der Theorie über die Gesellschaft: Immer noch werden Lebensstilansätze mit Entwicklungen von Individualisierung und Pluralisierung begründet, die in den 1970er-Jahren entstanden und in den 1980er-Jahren beschrieben worden sind (Beck 1986). Handelt es sich bei Individualisierung und Pluralisierung um unumkehrbare Prozesse, die auch nach der Jahrtausendwende unter anderen Vorzeichen weiter bestehen? Oder haben die seither entstandenen Formen gesellschaftlicher Spaltung und Krise längst andere Formen sozialer Differenzierungen hervorgebracht? Wenn die These von Hörning und Michailow (1990: 504 ff.) stimmt, dass Lebensstile Ausdruck der Entkopplung von System- und Sozialintegration sind, wäre zu prüfen, ob diese Entkopplung in Zeiten der Krise wieder rückläufig ist und somit Lebensstildistinktion an Relevanz verliert. Oder ob gerade die Entkopplung von eigensinnigen Lebensstilen eine Strategie der sozialen Resilienz in Krisenzeiten ist.

5.2 Mobilitätskultur

In transdisziplinären Prozessen der Gestaltung gesellschaftlicher Transformation in Richtung Nachhaltigkeit ist es mit dem Konzept der Mobilitätskultur und den damit durchgeführten Analysen von Einflussfaktoren möglich, dass wissenschaftliche, politische, fachliche und zivilgesellschaftliche Akteure zu gemeinsamen Problembeschreibungen gelangen und an Lösungen arbeiten. Die bisherigen Ansätze, das Konzept empirisch umzusetzen, zeigen, dass es sowohl um heuristische Analysen als auch um valide statistische Verfahren gehen kann. Inwiefern aber sehr komplexe Analysen von Mobilitätskulturen tatsächlich dazu herangezogen werden können, um verkehrspolitische Prozesse auf lokaler oder regionaler Ebene anzuleiten, hängt davon ab, ob es gelingt, die Methodik – im Sinne gut handhabbarer Indikatoren – deutlich zu vereinfachen. Damit kann eine Bewertung des Status-Quo und die Identifikation von Handlungsfeldern für Kommunen oder Regionen angeleitet werden. Die andere Möglichkeit einer praktischen Umsetzung ist die Nutzung des Konzepts im Sinne eines „code of conduct“ bzw. als inkrementelle oder Emergenz einbeziehende Planungs- und Gestaltungsprozesse. In dieser Hinsicht ist der Ansatz vor allem für Praxisakteure wie Verkehrsdienstleister oder Kommunen anwendbar. Und er ist besonders geeignet, Mobilitätskulturen im Kontext westeuropäischer Einwanderungsländer zu

analysieren, da er in der Lage ist, die unterschiedlichen oder sogar gegensätzlichen soziokulturellen Zuschreibungen und Symboliken von Infrastruktur, Verkehrsmitteln, aber auch Verhalten, aufzugreifen.

Im Vergleich zu der wichtigen und inzwischen weit entwickelten Theorie sozialer Praktiken ist die theoretische Fundierung des Mobilitätskulturansatzes unscharf. Eine bessere theoretische Ausarbeitung, inwiefern der Ansatz kompatibel mit sozial-ökologischen oder soziotechnischen Systemen ist, steht noch aus. In diesem Zusammenhang müsste auch die Frage klarer beantwortet werden, für welche räumliche Maßstabsebene (lokal, regional, national etc.) der Ansatz als Analyse- und Gestaltungsinstrument vor allem passt.

Literatur

- Ahrend, Christine, Oliver Schwedes, Stephan Daubitz, Uwe Böhme, und Melanie Herget. 2013. Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper, Heft 1. Berlin: TU Berlin. http://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1_Ahrend_et_al.pdf. Zugegriffen am 21.01.2014.
- Aldred, Rachel, und Katrina Jungnickel. 2014. Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography* 34: 78–87.
- Axhausen, Kay W., Hrsg. 2005. *Moving through nets: The physical and social dimensions of travel*. Selected papers from the 10th International Conference on Travel Behaviour Research. Amsterdam: Elsevier.
- Banister, David. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15(2): 73–80.
- Beck, Ulrich. 1986. *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt am Main.
- Becker, Egon, Diana Hummel, und Thomas Jahn. 2011. Gesellschaftliche Naturverhältnisse als Rahmenkonzept. In *Handbuch Umweltsoziologie*, Hrsg. Matthias Groß, 75–96. Wiesbaden: VS Verlag.
- Becker, Egon, Thomas Jahn, und Diana Hummel. 2006. Strukturen gesellschaftlicher Naturverhältnisse. In *Soziale Ökologie. Grundzüge einer Wissenschaft von den gesellschaftlichen Naturverhältnissen*, Hrsg. Egon Becker und Thomas Jahn, 169–235. Frankfurt am Main/New York: Campus.
- Belina, Bernd. 2008. „We may be in the slum, but the slum is not in us!“ Zur Kritik kulturalistischer Argumentationen am Beispiel der Underclass-Debatte. *Erdkunde* 62(1): 15–26.
- Berger, Peter, und Stefan Hradil, Hrsg. 1990. *Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile*. Göttingen: Otto Schwartz.
- Berking, Helmuth, und Sighard Neckel. 1990. Die Politik der Lebensstile in einem Berliner Bezirk. Zu einigen Formen nachtraditionaler Vergemeinschaftung. In *Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile*, Hrsg. Peter Berger und Stefan Hradil, 481–500. Göttingen: Otto Schwartz.
- Blechsmidt, Andreas. 2012. „Mobilität ist Kultur“? Die Beteiligung der Bevölkerung an der Entwicklung der Mobilitätskultur in Zürich und Frankfurt am Main im Vergleich *Forum Humangeographie*, Bd. 7. Frankfurt am Main: Goethe-Universität.
- Bourdieu, Pierre. 1991. *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*, Frankfurt am Main (erstmalig auf Deutsch 1982): Suhrkamp.
- Bratzel, Stefan. 1999. Conditions of success in sustainable urban transport policy. Policy change in ‚relatively successful‘ European cities. *Transport Reviews* 19(2): 177–190.
- Buba, Hanspeter, Jochen Grötzbach, und Rolf Monheim. 2010. *Nachhaltige Mobilitätskultur. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, Bd. 22. Mannheim: MetaGIS.

- Carstensen, Trine A., und Anne-Katrin Ebert. 2012. Cycling cultures in northern Europe: From ‚Golden Age‘ to ‚Renaissance‘. In *Cycling and sustainability, Transport and sustainability*, Bd. 1, Hrsg. John Parkin, 23–58. Bingley: Emerald Publishing Group.
- Cervero, Robert, und Kara Kockelman. 1997. Travel demand and the 3Ds. Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D* 2(3): 199–219.
- Cresswell, Tim. 2010. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D* 28(1): 17–31.
- da Silva Costa, Marcela. 2013. São Paulo: Distinct worlds within a single Metropolis. In *Megacity mobility culture. How cities move on in a diverse world*, Hrsg. ifmo – Institute for Mobility Research, 127–148. Heidelberg et al.: Springer.
- Deffner, Jutta, Konrad Götz, Steffi Schubert, Christoph Potting, Gisela Stete, Astrid Tschann, und Willi Loose. 2006. *Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“*. *Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur*. Hrsg. v. ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung. Frankfurt am Main: ISOE.
- Ewing, Reid, und Robert Cervero. 2010. Travel and the built environment. A meta-analysis. *Journal of the American Planning Association* 76(3): 265–294.
- Fliegner, Steffen. 2002. *Car Sharing als Alternative? Mobilitätsstilbasierte Potenziale zur Autoabschaffung*. Mannheim: MetaGIS.
- Giddens, Anthony. 1997. *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*, 3. Aufl. Frankfurt am Main/New York.
- Giuliano, Genevieve, und Joyce M. Dargay. 2006. Car ownership, travel and land use. A comparison of the US and Great Britain. *Transportation Research Part A* 40(2): 106–124.
- Götz, Konrad. 2007. *Freizeit-Mobilität im Alltag oder Disponible Zeit, Auszeit, Eigenzeit – warum wir in der Freizeit raus müssen*. Berlin: Duncker & Humblot.
- Götz, Konrad. 2009. The interdependence of subjective and objective factors. In *Subject-oriented approaches to transport*, Hrsg. Christian Holz-Rau und Joachim Scheiner, 16–23. Dortmund: TU Dortmund.
- Götz, Konrad, und Jutta Deffner. 2009. Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt – praktische Schritte zur Veränderung. In *Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis*, Hrsg. BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 39-52. Bonn: BMVBS.
- Götz, Konrad, Jutta Deffner, und Immanuel Stieß. 2011. Lebensstilansätze in der angewandten Sozialforschung – am Beispiel der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung. In *Lebensstilforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Hrsg. Jörg Rössel und Gunnar Otte, Sonderheft 51/2011: 86–112.
- Götz, Konrad, Thomas Jahn, und Irmgard Schultz. 1997. *Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität*, Bd. 7. Frankfurt am Main.
- Götz, Konrad, und Timo Ohnmacht. 2011. Research on mobility and lifestyle, what are the results? In *Mobilities: New perspectives on transport and society*, Hrsg. Margaret Grieco und John Urry, 91–109. Aldershot: Ashgate.
- Götz, Konrad, Willi Loose, Martin Schmied, und Steffi Schubert. 2003. *Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehr*. Berlin: Schmidt.
- Grathoff, Richard. 1995. *Milieu und Lebenswelt. Einführung in die phänomenologische Soziologie und die sozial-phänomenologische Forschung*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hartmann, Peter H. 2011. Methodische und methodologische Probleme der Lebensstilforschung. In *Lebensstilforschung, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Hrsg. Jörg Rössel und Gunnar Otte, 2011, Sonderheft 51/2011:62-85.

- Holz-Rau, Christian. 1997. *Siedlungsstrukturen und Verkehr Materialien zur Raumentwicklung*, Bd. 84. Bonn: BfLR.
- Hörning, Karl H. 1999. Kulturelle Kollisionen. Die Soziologie vor neuen Herausforderungen. In *Widerspenstige Kulturen. Cultural Studies als Herausforderung*, Hrsg. Hörning, Karl H. und Rainer Winter, 84-115. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hörning, Karl H, und Matthias Michailow. 1990. Lebensstil als Vergesellschaftungsform. In *Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile*, Hrsg. Peter Berger und Stefan Hradil, 1990. Göttingen: Otto Schwartz.
- Hradil, Stefan. 2005. *Soziale Ungleichheit in Deutschland*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Hunecke, Marcel. 2000. *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Dissertation*. Bochum: Asanger.
- Hunecke, Marcel, und Indra R. Schweer. 2006. Die Lebensstile in StadtLeben. In *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*, Hrsg. Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau und Marcel Hunecke, 2006, 55–61. Wiesbaden: VS Verlag.
- ifmo – Institute for Mobility Research, Hrsg. 2013. *Megacity mobility culture. How cities move on in a diverse world*. Heidelberg et al.: Springer.
- infas/DLR. 2010. Mobilität in Deutschland. 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn/Berlin. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf. Zugegriffen am 05.02.2014.
- Jahn, Thomas. 2008. Transdisziplinarität in der Forschungspraxis. In *Transdisziplinäre Forschung*, Matthias Bergmann und Engelbert Schramm, 21–37. Frankfurt/New York: Campus.
- Jahn, Thomas, und Peter Wehling. 1997. Mobility – A new conceptual approach to urban traffic research and planning. In *International Conference Urban Ecology, Leipzig*, Hrsg. UFZ Centre for Environmental Research Leipzig-Halle/BMBF. Leipzig-Halle.
- Jensen, Ole B. 2009. Flows of meaning, cultures of movements – Urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities* 4(1): 139–158.
- Joubert, Johan W. 2013. Gauteng: Paratransit – Perpetual pain or potent potential? In *Megacity mobility culture. How cities move on in a diverse world*, Hrsg. ifmo – Institute for Mobility Research, 107-126. Heidelberg et al.: Springer.
- Jürgens, Claudia, und Birgit Kasper. 2006. Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile. In *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil – Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*, Hrsg. Beckmann et al., 125–141. Wiesbaden: VS Verlag.
- Kemper, Franz-Josef, Elmar Kulke, und Marlies Schulz. 2012. *Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren*. Wiesbaden: Springer VS.
- Klinger, Thomas, Jeffrey R. Kenworthy, und Martin Lanzendorf. 2013. Dimensions of urban mobility cultures – A comparison of German cities. *Journal of Transport Geography* 31: 18–29.
- KOM – Kommission der Europäischen Gemeinschaften. 2007. *Grünbuch: Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt*. Brüssel: Europäische Kommission.
- Krämer-Badoni, Thomas, Herbert Grymer, und Marianne Rodenstein. 1971. *Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Kutter, Eckhard. 1972. *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs. Veröffentlichungen des Instituts für Städtebau*, Bd. 9. Braunschweig: TU Braunschweig.
- Kutter, Eckhard. 2010. Mobilitätsforschung – wenig Hilfreich für die Problemlösung im Stadtverkehr. *Verkehr und Technik* 1: 3–7 und 2: 46–49.
- Kutter, Eckart. 2013a. Nachhaltige Weiterentwicklung der mobilen Gesellschaft. Teil 1. *Verkehr und Technik* 6: 195–198.

- Kutter, Eckart. 2013b. Nachhaltige Weiterentwicklung der mobilen Gesellschaft. Teil 2. *Verkehr und Technik* 7: 235–238.
- Laclau, Ernesto. 2007. *Emancipation(s)*. London/New York: Verso.
- Lanzendorf, Martin. 2000. *Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung*. Trier: Universität Trier.
- Marsden, Greg, und Iain Docherty. 2013. Insights on disruptions as opportunities for transport policy change. *Transportation Research Part A* 51: 46–55.
- Mitchell, Don. 1995. There's no such thing as culture: Towards a reconceptualization of the idea of culture in geography. *Transactions of the Institute of British Geographers* 20(1): 102–166.
- MOBILANZ. Schlussbericht. Download unter <http://eco.psy.ruhr-uni-bochum.de/mobilanz/pdf/bmbffkz07ngs07.pdf>. Bochum, Lüneburg, Wuppertal 2008.
- Monheim, Heiner, Christian Muschwitz, Johannes Reimann, und Markus Streng. 2011. *Statusanalyse Fahrradverleihsysteme. Potentiale und Zukunft kommunaler und regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland*, Hrsg. raumkom. Trier.
- Otte, Gunnar. 2011 Die Erklärungskraft von Lebensstil- und klassischen Sozialstrukturkonzepten. In *Lebensstilforschung, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Hrsg. Jörg Rössel und Gunnar Otte, 2011, Sonderheft 51/2011: 361–398.
- Otte, Gunnar, und Jörg Rössel. 2011. Lebensstile in der Soziologie. In *Lebensstilforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Hrsg. Jörg Rössel und Gunnar Otte, Sonderheft 51/2011: 7–34.
- Paget-Seekins, Laurel. 2013. Atlanta: Scarcity and abundance. In *Megacity mobility culture. How cities move on in a diverse world*, Hrsg. ifmo – Institute for Mobility Research, 149–160. Heidelberg et al.: Springer.
- Priester, Roland, Jeffrey R. Kenworthy, und Gebhard Wulfhorst. 2013. The diversity of megacities worldwide: Challenges for the future of mobility. In *Megacity mobility culture. How cities move on in a diverse world*, Hrsg. ifmo – Institute for Mobility Research, 23–54. Heidelberg et al.: Springer.
- Rammler, Stephan. 2001. *Mobilität in der Moderne – Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*. Berlin: Edition Sigma.
- Rammler, Stephan. 2011. Verkehr und Gesellschaft. Verkehrspolitik als Mobilitätsdesign. In *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*, Hrsg. Oliver Schwedes, 37–55. Wiesbaden: VS Verlag.
- Rössel, Jörg. 2011. Soziologische Theorien in der Lebensstilforschung. In *Lebensstilforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Hrsg. Jörg Rössel und Gunnar Otte, Sonderheft 51/2011: 35–61.
- Rössel, Jörg, und Gunnar Otte, Hrsg. 2011. *Lebensstilforschung, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Sonderheft 51/2011: 452–458.
- Scheiner, Joachim. 2006. Wohnen und Aktionsraum: Welche Rolle spielen Lebensstil, Lebenslage und Raumstruktur? *Geographische Zeitschrift* 1: 43–62.
- Scheiner, Joachim. 2009. *Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Scheiner, Joachim. 2010. Social inequalities in travel behaviour: Trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles. *Journal of Transport Geography* 18(6): 679–690.
- Scheiner, Joachim. 2013. Mobilitätsforschung contra Verkehrsplanung. *Verkehr und Technik* 11: 403–409.
- Scheiner, Joachim, und Christian Holz-Rau. 2007. Travel mode choice: Affected by objective or subjective determinants? *Transportation* 34(4): 487–511.
- Scheiner, Joachim, und Hanna Witte. 2013. Die Fahrradstadt. Beispiel für die Entstehung einer Mobilitätskultur. *RaumPlanung* 167: 46–50.

- Schipperges, Michael. 2011. Soziale Milieus und Generationenwechsel in der Stadtgesellschaft, Workshop 20 Jahre Wuppertal-Institut. http://20jahre.wupperinst.org/fileadmin/contrib/Schipperges_Stadtgesellschaft.pdf. Zugegriffen am 05.02.2014.
- Schnabel, Werner, und Dieter Lohse. 2011. *Straßenverkehrstechnik*, Bd. 2, 3. Aufl. Berlin et al.: Beuth.
- Schulze, Gerhard. 1993. *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*. Frankfurt am Main/New York: Campus.
- Sheller, Mimi, und John Urry. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38(2): 207–226.
- Shove, Elizabeth, Mika Pantzar, und Matt Watson. 2012. *The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes*. Los Angeles: Sage.
- Siebel, Walter, Hrsg. 2004. *Die europäische Stadt*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Sinus. 2011. Informationen zu den Sinus-Milieus 2011. Heidelberg. http://www.sinus-institut.de/uploads/tx_mpdownloadcenter/Informationen_Sinus-Milieus_042011.pdf. Zugegriffen am 05.02.2014.
- Underwood, Sarah, und Susan L. Handy. 2012. Adolescent attitudes towards active transportation: Bicycling in youth in retrospect from adulthood. Institute of Transportation Studies. Davis. www.its.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download_pdf.php?id=1664. Zugegriffen am 21.01.2014.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge/UK et al.: Polity Press.
- Weber, Max. 1984. *Die protestantische Ethik I. Eine Aufsatzsammlung*, Hrsg. v. Johannes Winckelmann, 7. Aufl. Gütersloh: Mohn.
- Wehling, Peter, und Thomas Jahn. 1997. Verkehrsgeneseforschung. Ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Arbeitsbericht Subprojekt 4. Forschungsbericht „Stadtverträgliche Mobilität“, Bd. 11. Frankfurt am Main.