

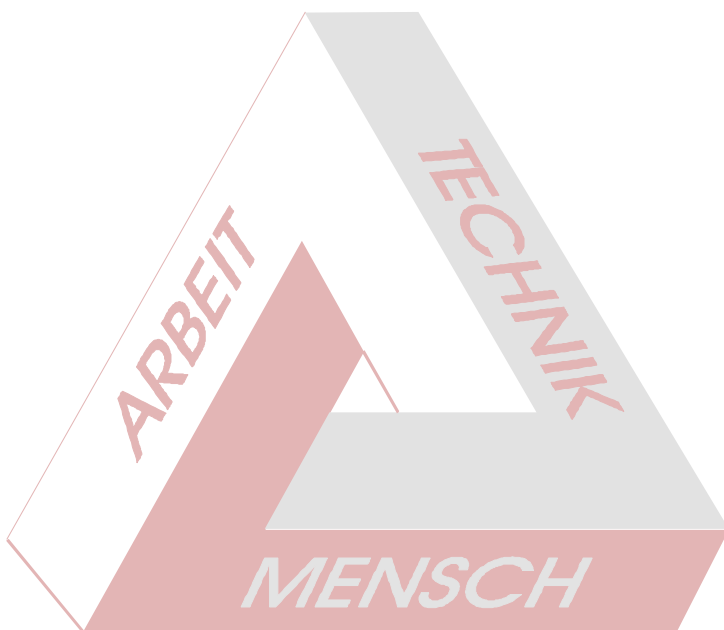
HARBURGER BEITRÄGE

ISSN 0944-565X
Nr. 23, Mai 2001

Nikolaus Hildebrandt, Katja Deubel &
Michael Dick:

” Mobilität” -

**Ein multidisziplinärer Begriff im
Alltagsverständnis**



zur Psychologie und Soziologie der Arbeit

Harburger Beiträge zur
Psychologie und Soziologie der Arbeit



Herausgeber:
Christel Kumbruck & Michael Dick

Redaktion:
Technische Universität Hamburg-Harburg
Arbeitswissenschaft 1-08/1
Schwarzenbergstr. 95
D-21071 Hamburg

Tel.: 040 / 42878 – 3447
Fax: 040 / 42878 – 2081
e-mail: dick@tu-harburg.de
Internet: www.tu-harburg.de/aw1

© bei den Autoren
ISSN 0944-565X

„Mobilität“ – Ein multidisziplinärer Begriff im Alltagsverständnis

Nikolaus Hildebrandt, Katja Deubel & Michael Dick

Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Nr. 23

1	Einleitung	4
1.1	Der Rahmen des Projekts: Förderschwerpunkt Mobilität	4
1.2	Kulturhistorische Reflexion: An Rom führt kein Weg vorbei.....	5
1.3	Begriffliche Reflexion: Dimensionen der Mobilität	6
1.4	Mobilität in der Psychologie	6
2	Empirische Ausgangssituation und Fragestellung: Mobilität aus der Akteursperspektive	8
2.1	Eigene Vorarbeiten und Ableitung der Fragestellung.....	8
2.2	Methodischer Zugang: Das Explorative Interview	9
2.3	Durchführung und Auswertung der Interviews	10
3	Bezugsrahmen von Mobilität: Subjektive Repräsentationen von Alltagsakteuren	14
3.1	Mobilität als soziale Repräsentation: Normen, Orientierung, Identität	14
	3.1.1 Stereotype: „die Bonzen machen das per Flugzeug“	16
	3.1.2 Subkultivierung: „da haben wir immer mal ein besonderes Gefährt“.....	19
	3.1.3 Legitimation: „da geh ich woanders hin und das ist unglaublich wichtig“	22
3.2	Spannungsfelder der Mobilitätswirklichkeit	26
	3.2.1 Körperliche versus geistige Mobilität: „ein wichtiger Zugang zur Welt“	26
	3.2.2 Freiheit versus Abhängigkeit: „einen Weg für den eigenen Willen finden“	31
	3.2.3 Masse versus Einzelner: „so mobil, dass sie sich im Weg stehen“	34
	3.2.4 Stadt oder Land: „diese lange Fahrerei“	36
	3.2.5 Bindung und Lösung: vertrautes Zuhause und Heraus-Forderungen.....	40
3.3	Die pragmatische Dimension: Aneignung von Technologie.....	47
	3.3.1 Physische Mobilität	48
	3.3.2 Virtuelle Mobilität	54
4	Zusammenfassende Thesen und Themen	56
5	Methodische Reflexion	57
6	Literatur	59

1 Einleitung

1.1 Der Rahmen des Projekts: Förderschwerpunkt Mobilität

Die ökologischen, ökonomischen und sozialen Probleme einer global mobilen Gesellschaft und die absehbaren Grenzen des motorisierten Individualverkehrs stellen Wissenschaft und Planung vor transdisziplinäre Herausforderungen und werfen die Frage nach dem Verhältnis von Forschungsinhalten und erlebter Umwelt auf. Eine Sichtweise, die den Verkehr logistisch und pädagogisch zu beherrschen sucht ohne ihn in seiner gegenwärtigen Form in Frage zu stellen, greift hier zu kurz. Längst hat sich der Rahmen zur Frage nach der individuellen, kollektiven und kulturellen Mobilität, die sich im städtischen Leben zuspitzt, erweitert:

„Im Ballungsraum konkurrieren die unterschiedlichsten Ansprüche an die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur (wie Beruf, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen, Handwerk, Gütertransport, Ver- und Entsorgung, abgehender und ankommender Regional- und Fernverkehr). Diese Mobilitätsansprüche kollidieren hier allerdings auch in besonderer Weise mit den übrigen Ansprüchen der Einwohner an die Lebensqualität, die durch Luftbelastung, Lärm, Unfallrisiko, Flächenverbrauch (...) beeinträchtigt wird. Die Verkehrsprobleme müssen reduziert werden, möglichst ohne dass darunter die Mobilität der Bürger oder die Standortqualität des Wirtschaftsraumes leidet.“ (aus den Informationen zum Förderschwerpunkt „Mobilität in Ballungsräumen“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung = BMB+F; <http://www.mobiball.de/> [letzter Zugriff 05.04.2002]).

Durch den Mobilitätsbegriff wird Verkehr in einen ökonomischen, sozialen, ökologischen und kulturellen Rahmen gestellt. Seine Erforschung orientiert sich an diesen Zielsystemen, die gleichwertig betrachtet und nachhaltig entwickelt werden sollen. Im genannten Förderschwerpunkt des BMB+F will das Leitprojekt *Intermobil Region Dresden* (Förder KZ 19 B 9907 H 7) Mobilität in der Region oberes Elbtal effizienzsteigernd zugunsten des öffentlichen kollektiven Verkehrs gestalten. Konkrete Entwicklungsvorhaben zielen auf die Integration innovativer Telematik-, Bahnbetriebs- und Regelungstechnologien¹, wissenschaftlicher Partner für diesen technologischen Part ist die verkehrswissenschaftliche Fakultät der TU Dresden. Ein anderer Akzent im Leitprojekt und gesamten Förderprogramm wird durch die TU Hamburg-Harburg vertreten. Hier arbeiten Verkehrswissenschaftler, Stadt- und Regionalplaner, Soziologen und Psychologen gemeinsam daran, Verkehr als Ergebnis regionaler Raumstrukturen, also als Folge der Erreichbarkeit von Orten zur Befriedigung der im Zitat genannten Ansprüche zu analysieren. Daraus ergibt sich ein Interventionsansatz, der alle raumbedeutsamen Entscheidungen von Institutionen und privaten Akteuren zu beeinflussen versucht, insbesondere langfristige

¹ z.B.: Anschlussoptimierung zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV, Dynamisierung von Takten, Tarifen und Fahrgastinformationen, Automatisierung der S-Bahn (fahrerloser Betrieb), Verkehrslageerfassung und -lenkung über Livekameras, virtuelle Mobilitätssysteme (intermobilPASS).

Standortentscheidungen, politisch-administrative Lenkungsprojekte oder Nutzungsgewohnheiten von Verkehrsmitteln innerhalb von Institutionen.

In einer solchen Strategie, die Verkehr als Folge orts- und raumbezogener Entscheidungen versteht, spielt die alltägliche Perspektive der Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle. Diese werden im psychologischen Sinne als Handelnde verstanden: Die Teilhabe am Verkehr ist kein Entscheidungs- oder Einstellungsproblem, sondern eingebettet in persönliche Motive, Wünsche und Werte, und sie ist Teil eines individuellen Mobilitätsarrangements. Das von uns bearbeitete psychologische Arbeitspaket möchte diese komplexe Wirklichkeit für die Erforschung und Planung des Verkehrs zurückgewinnen sowie ökologischen Kriterien in dieser Alltagswirklichkeit zur Geltung verhelfen. Mit diesem Text wird der erste empirische Baustein dieses psychologischen Akzents dokumentiert. Mobilität als Rahmen für die Entstehung und das Verständnis von Verkehr ist subjektiv ein abstrakter Begriff. So stark er die Diskussion mittlerweile beherrscht, so unscharf ist seine Definition. Wir fragen danach, was Menschen unter Mobilität verstehen und mit welchen Alltagssituationen sie sie assoziieren.

1.2 Kulturhistorische Reflexion: An Rom führt kein Weg vorbei

Mobilität ist Wort und Tat. Dem Zeitgeist ist das mobil-Sein eine selbstverständliche Eigenschaft und Erfolgsformel des Menschen. Mobilität spiegelt einen zentralen Aspekt unserer aktuellen Arbeitsethik wider. Technologien und deren Vermarktung knüpfen an Mobilitätsideale an. Kommunikative Allpräsenz, grenzenlose Funktionalität und gleichzeitige materielle und körperliche Miniaturisierung sind Bestandteile dieses Ideals. Es scheint eine Kontinuität in diesem Ideal zu liegen, auch wenn seine soziokulturelle Ausdrucksformen wechseln. Beispiele sind die Telegraphie, Zeitungen, die Eisenbahn, die großen Passagierschiffe, der mit Automobil und Straßenbau aufkommende Individualverkehr oder jüngere Meilensteine wie der Interkontinentalflug, das Fernsehen, der Massentourismus, die bemannte Raumfahrt, schließlich die Telekommunikation. All diese Technologien richten sich auf neue Fixpunkte in einem Entwicklungsprozess, in dem die angestrebte *Allgegenwart* mit dem *Verschwinden des Körperlichen* einhergeht. Mit der Massenmobilität werden die zu befördernden Menschen zu Objekten der Fortbewegung. Reisende wandeln sich in Passagiere oder gar Beförderungsfälle. Menschen in den Metropolen Japans, die ihre täglichen Arbeitswege in Zugabteile hineingequetscht ertragen, sind das drastische Extrem dieser entindividualisierten Verfrachtung.

Die Realisierung kollektiver Mobilität verschränkt die leibliche Lebenssituation des Einzelnen mit kultureller Norm und Symbolik. Ein Blick zurück zeigt den Zusammenhang von Mobilität, Kulturentwicklung und Arbeitsorganisation in der Entstehung der ersten Städte. Voraussetzung für die Herausbildung von Städten war die Fähigkeit des Menschen, landwirtschaftlichen Überschuss zu erwirtschaften und zu transportieren, so dass die in der Stadt lebende Bevölkerung damit versorgt werden konnte. Dies ebnete den Weg für weitere Spezialisierung in Handwerk, Verwaltung

und Wissenschaft. Die sich hier vollziehende *Trennung von Stadt und Land* wird zu einer Basisdimension menschlicher Kultur und hat entscheidende Bedeutung für das Verständnis von Mobilität. Mit dem Städtischen ist eine kulturelle, ökonomische und machtpolitische Zentralisierung verbunden, die heute nur noch global gedacht werden kann. Ein Meilenstein in dieser Hinsicht stellt das Römische Reich dar. Die Zentralisierung von Macht innerhalb einer Stadt realisiert sich parallel mit der Fähigkeit zur Expansion und der Installation einer überregionalen Infrastruktur, Bürokratie, Normierung und militärischen Präsenz. Rom baute das erste europäische Straßennetz. Aus einfachen Wegen zwischen regionalen Zentren wurden überregionale Verbindungen. Ein bis dahin diffuser globaler Raum transformiert sich in übergeordnete Wege und Raumstrukturen mit zentraler Kontrolle. Aus Räumen wurden Straßen, Orte und neue Zwischenräume, die nach genauen Maßen und Regeln als Landzellen vergeben wurden. Das Sprichwort „Viele Wege führen nach Rom“ versinnbildlicht bis heute die Idee der Allpräsenz (Benevolo 2000).

1.3 Begriffliche Reflexion: Dimensionen der Mobilität

Mobilität ist ein komplexes Phänomen, das individuelle Motivationen, soziale Vernetzung und strukturelle Gegebenheiten miteinander verschränkt. Wir unterscheiden *individuelle, vergegenständlichte und sozial-kulturelle Formen von Mobilität*. Die Möglichkeiten des Individuums, sich zu bewegen, betreffen nicht nur die räumliche und zeitliche Dimension, sondern vor allem das Einnehmen einer inneren Haltung verschiedenen Kontexten und Anforderungen gegenüber. Damit ist die Bewegung zwischen sozialen Rollen, Funktionen oder Gruppen angesprochen. Der Einzelne setzt sich in ein Verhältnis zu den verschiedenen institutionellen und kulturellen Umwelten. Gegenständlich tritt uns Mobilität in Form von Technologien und Objekten gegenüber. Das Auto, der Computer oder der Mobilfunk sind individualisierte Technologien, die den Nutzern die Teilnahme an kultureller Entwicklung erlauben, gleichzeitig aber mehr und mehr zum unverzichtbaren Mittel avancieren und in die alltägliche Lebenspraxis eingehen. Virtuelle Mobilität, Telematik und Telemobilität kennzeichnen eine neue Epoche. Sozialkulturell geht es um die Beweglichkeit der Gesellschaft als ganzer - in der Makroperspektive als Globalisierung und Veränderung internationaler Beziehungen, aber auch als Beweglichkeit der Institutionen und Bevölkerungsgruppen innerhalb einer Gesellschaft. Bedeutend erscheinen uns etwa die Flexibilisierung der Arbeits- und Bildungsformen. Damit wird Mobilität insgesamt als ein technologisches und kulturell determiniertes Potenzial verstanden, dem der einzelne handelnde Akteur sich gegenüber sieht (vgl. Jones 1981; Canzler & Knie 1998).

1.4 Mobilität in der Psychologie

Die Verkehrsfrage auf die nach der Mobilität zu erweitern erscheint zunächst vielversprechend, umfangreiche Forschungsmittel stehen zur Verfügung. Es

konstituiert sich eine interdisziplinäre Mobilitätspsychologie in Abgrenzung zur traditionellen Verkehrspsychologie (Flade 1994; Heine 1998). Aber Mobilität bleibt ein abstraktes Konstrukt, wenn auch mit hoher individueller und gesellschaftlicher Relevanz. Definitionen aus den verschiedenen Disziplinen bleiben vage, pendeln zwischen konkreter und potenzieller Fortbewegung, zwischen individueller und kollektiver, zwischen physischer, virtueller und ideeller Beweglichkeit. Ein empirischer Mobilitätsbegriff aus lebensweltlicher Sicht steht auch weiterhin aus. Eine Konzentration auf das konkrete Verkehrsgeschehen erscheint aus pragmatischen Erwägungen folglich sinnvoll, in der Stadt- und Verkehrsplanung wird der räumliche Aspekt der Ortsveränderung herausgehoben: „Mobilität bezeichnet ganz allgemein die Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen. [...] Unter dem Begriff der räumlichen Mobilität werden im weitesten Sinne alle Bewegungsvorgänge zwischen menschlichen Aktivitätsstandorten gefasst“ (Läpple 1995). Diese Definition macht deutlich, was die Verkehrs- und Planungsdisziplinen insgesamt betrifft: Die Konzentration auf kollektive, manifeste und beobachtbare Verkehrsströme. Diese betreffen Güter, Daten, Personen und Informationen (Maurer & Koll-Schretzenmayr 2000).

In der Psychologie erscheint das Mobilitätsverständnis subdisziplinär verkürzt. Eine Reflexion des Bedeutungshorizontes in seiner leiblichen, räumlichen, zeitlichen oder kulturellen Dimension fehlt weitgehend (Dick 2001). In der Umweltpsychologie wird die Krise des motorisierten Individualverkehrs in ihren sozialen und psychophysischen Folgen beschrieben. Nicht-rationale Motive des Autofahrens werden beklagt, etwa der sprichwörtliche „thrill“ (Schmidt 1995; Berger, Bliersbach & Dellen 1973) oder eine „emotionale Bewußtseinsebene“ (Schahn 1993). Positiv ist der Anwendungsbezug, negativ fällt ins Gewicht, dass methodologisch und theoretisch kaum an die ökologische Tradition in der Psychologie angeknüpft wird (Lewin 1982; Boesch 1971; Kaminski 1976). Konsistent erscheint lediglich der einstellungs- und verhaltenstheoretische Rahmen, der das an konkreter Erfahrung geschulte Handeln ausblendet (Fietkau & Kessel 1981; Giese 1997; Bamberg 1996; Kaiser 1998; Klocke, Gawronski & Scholl 2001; Flade & Bamberg 2001). Die Verkehrspsychologie beschränkt ihr Verständnis auf das Fahrverhalten, welches im Hinblick auf die „Zwecke oder Ziele des Mensch-Maschine-Systems, unter denen Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß die Hauptkriterien bilden“ erforscht wird. Der Mensch bildet das „Teilsystem Fahrer“, dessen „Input“ aus „Straße, Verkehrszeichen, anderen Straßenbenutzern sowie Reize aus dem Fahrzeug selbst“ besteht, und auf dessen „Funktionsweise“ „zahlreiche zeitvariable und zeitkonstante Bedingungen einwirken“ (Hoyos 1991). Vor diesem Hintergrund lautet die Erkenntnis der Verkehrspsychologie zu den anstehenden Fragen, dass „die Grundbedürfnisse des Menschen nicht vollumfänglich befriedigt werden können“ (Cohen 1996). Die Verkehrspsychologie als Auftragsforschung verliert die ökologische und kulturelle Dimension leicht aus dem Blick (Gstalter 1994; Erke 1990). Dem daraus abgeleiteten Versuch, die Mobilitätspsychologie als eigene Subdisziplin zu etablieren, droht allerdings die Überkompensierung. Denn auch hier wird ein Expertenansatz favorisiert: In wahrnehmungstheoretischen und physiologischen Experimenten ermittelte

Gesetzmäßigkeiten seien von Mobilitätsbeauftragten in allen denkbaren Instanzen zentral planerisch umzusetzen: „Im Sinne der normativen Ausrichtung von Mobilitätspsychologie muß eine ... affordanztheoretische Verkehrsumweltgestaltung ... geplant und durchgeführt werden“ (Heine 1998, 40).

In einem Gegenstandsverständnis jenseits öffentlicher Diskurse und sozialpsychologischer Einstellungsforschung wird deutlich, dass es bei der individuellen Mobilität um eine eigene Tätigkeitsform geht (Dick 2001). Fortbewegung ist nicht die Überbrückung von Distanzen zwischen A und B, sondern zunächst ein grundlegender Modus der Umweltbegegnung. Sie stiftet Sinnzusammenhänge und gestaltet Übergänge. Orte, Ziele und Wege bedingen sich gegenseitig. Raumüberwindung und ihre Modalitäten im Rahmen menschlicher Tätigkeiten sind der Kern des Mobilitätsthemas, dem wir uns anschließend empirisch nähern wollen.

2 Empirische Ausgangssituation und Fragestellung: Mobilität aus der Akteursperspektive

2.1 Eigene Vorarbeiten und Ableitung der Fragestellung

Wenn Mobilität zunächst nur das Potential zur Fortbewegung bezeichnet, so ist zu fragen, wie dieses subjektiv vermittelt ist, sich in konkreter Erfahrung niederschlägt. Entsprechend richtet sich unsere bisherige Forschungsarbeit über subjektive Repräsentationen des Fahrens auf das Erleben und die Erfahrungen von Auto- und Motorradfahrer/innen (Dick 2001; Forschungsgruppe Fahren 1998). Fahrerleben und dessen subjektive Bedeutung ist nach diesen Befunden mit identitätsrelevanten Themen verschränkt und biographisch verwoben. Die symbolische Potenz des Auto- und Motorradfahrens dient nicht einer oberflächlichen Selbstdarstellung, sondern der Kommunikation persönlicher und kultureller Werte in der Öffentlichkeit. Die technische Aneignung des Objektes ermöglicht eine stetige reflektierte und systematische Perfektionierung technischen und fahrerischen Könnens. Schließlich ist auch die funktionale Aneignung des Fahrzeuges, also die Abwägung von Kosten und Nutzen, nicht nur eine materielle Bilanz, sondern schließt die Möglichkeit persönlicher Entfaltung mit ein. Die Aneignung des Automobils kann individuell als eine Integration disparater Ansprüche und Motive gelingen, während kollektiv zunehmend ihr Misslingen augenfällig wird. Wir wollen dies beispielhaft an drei Gedankengängen aufzeigen, die eine Brücke zwischen unseren Befunden zum Fahrerleben und der hier zu untersuchenden Mobilitätsproblematik herstellen.

1. In subjektiven Deutungen des Fahrerlebens äußert sich eine Polarität zwischen Alltag und Freizeit, die fremd- und selbstbestimmte Kontexte repräsentieren. Diese Polarität könnte über das Fahren hinaus die Lebensverhältnisse allgemein, also auch das Erleben räumlicher Strukturen betreffen. Lässt sich dieses bestätigen, spräche das für die Notwendigkeit einer getrennten Analyse und Planung beruflicher und freizeittlicher Mobilitätsströme: Grundlegend verschiedene Handlungsräume erfordern unterschiedliche Infrastrukturen. Bisher kommt das Automobil den unterschiedli-

chen Anforderungen und Bedürfnissen im Berufs- und Privatleben am ehesten entgegen.

2. Unsere Befunde weisen außerdem auf eine Doppelgesichtigkeit des Automobils hin: Einerseits gewährleistet es Mobilität zur Exploration fremder Räume, andererseits ist es selbst ein mobiler Raum, der das Individuum mit Privatheit und Vertrautheit umgibt. Das Auto gehört zum leiblichen Eigenraum. Das Passieren öffentlicher Räume wird kontinuierlich im vertrauten Raum erlebt. Der äußerlich sichtbare Trend einer ständigen Zunahme der mit dem privaten Auto zurückgelegten Entfernungen wird durch einen weniger sichtbaren, aber psychologisch relevanteren Trend zur Entschleunigung begleitet. Die zunehmende Geschwindigkeit der Technologie wird durch Komfort kompensiert, womit einem subjektiven Bedürfnis nach Kontinuität und Vertrautheit entsprochen wird. Mit der hier vorgestellten Studie stellt sich die Frage, ob diese Doppelgesichtigkeit über das Autofahren hinaus auch für Mobilitätsbedürfnisse im allgemeinen gilt. Während einerseits Flexibilisierung und Globalisierung die Verkehrsleistungen und -frequenzen erhöhen, wird die Forderung nach einer Erhöhung der Lebensqualität durch Verlangsamung und Entschleunigung lauter: Autonomie statt Automobil (Holzapfel 1997).
3. Die primäre subjektive Urteilsdimension über das Fahren betrifft dessen räumliche Repräsentation: Weite, Freiraum und Expansion als angestrebte Qualitäten stehen dem Erleben von Enge, Begrenzung und Absicherung gegenüber. Interessant dabei ist, dass die Valenz des Fahrerlebens nicht von der Reichweite oder zurückgelegten Distanz abhängt - so werden ICE-Verbindungen zwischen Großstädten wie Hamburg und Bremen inzwischen als stündlich getaktete Pendlerverbindungen genutzt -, sondern von der innerlich erlebten Bewegungsfreiheit. Die Empfindung der Fortbewegung ist also nicht ausschließlich eine räumliche, sondern immer auch eine zeitliche. In den subjektiven Konstruktionen stehen die Empfindungen von Kontinuität und Kongruenz einem Erleben stetigen Wechsels zeitlicher Rhythmen gegenüber. Individuelle Mobilitätsentscheidungen basieren auf zeitlichen Kriterien, wobei sowohl die Erlebnisqualität von Zeit als auch deren Ökonomie eine Rolle spielen.

Es lassen sich also einige Polaritäten benennen, die auch die subjektive Konstruktion von Mobilität betreffen könnten. Auf der soziokulturellen Ebene ist dies etwa Fremdheit versus Vertrautheit, im Hinblick auf Technologie und Infrastruktur steht Innovation gegen Kontinuität und für den Einzelnen geht es um Verhaltensänderung versus Routine. Dies ist aus der Akteursperspektive heraus zu überprüfen, so dass sich zunächst die Frage stellt, welche lebensweltlich erfahrbaren Phänomene beim Einzelnen an Mobilität geknüpft sind – genauer:

- Welche Situationen, Erlebnisse und Erfahrungen werden in diesem Zusammenhang von Alltagsakteuren genannt?
- Welche Dinge und Objekte werden damit verbunden?
- Wodurch wird Mobilität hergestellt oder behindert?

2.2 Methodischer Zugang: Das Explorative Interview

„Mobilität“ ist kein sinnlicher Erfahrungsbegriff. In seiner Abstraktheit bezieht er die Perspektiven der Akteure nicht ausreichend in den Forschungs- und Planungsprozess ein. Wir gehen davon aus, dass das notwendige Wissen und Handeln über

Mobilität gerade dort vorhanden ist, wo es angewendet wird: im Alltag. Um diese Erfahrungen und deren Bezugssysteme zu erforschen, müssen die Akteure in ihren eigenen Begriffen zu Wort kommen. Ein exploratives Interview versucht, die mit einem Begriff assoziativ verbundenen Erfahrungen zu erfassen. Es eignet sich besonders dann, wenn der in Frage stehende Gegenstand ein theoretisches Konstrukt ohne sinnlich-materielle Qualität ist. Wir wissen nicht a priori, als was Mobilität subjektiv repräsentiert ist, ob als Erzählung, als Empfindung, als implizite Werthaltung, als soziale Repräsentation mit institutionell-normativem Gehalt oder gar als fertig ausgelegte Strategie und Handlungsplanung. Die Eingangsfrage hält also nicht nur das Thema offen, sondern vermeidet bewusst auch eine formale Eingrenzung, wie sie als Erzählaufforderung etwa typisch für das narrative Interview ist (Wiedemann 1986).

Denn die formale Analyse der Interviews auf typische Darstellungsmerkmale - z.B. Detaillierung, Plausibilisierung, Selbstaussagen, Gestaltschließungen - zeigt im ersten Schritt, wie Mobilität repräsentiert ist. Die Darstellungen der Befragten können erzählerisch erfolgen, was für eine direkte Rekonstruktion situativer Erfahrung spricht, sie können abwägend-argumentativ sein, was einer strategischen Selbstdarstellung dienen kann, oder sie können assoziativ-suchenden Charakter haben, was eher auf die Auseinandersetzung mit sozialen und normativen Repräsentationen hinweist (Schütze 1984).

Wir fanden eine Mischung aus assoziativ-suchender, beschreibender und erzählender Darstellung, abgesicherte Handlungsstrategien wurden kaum dargestellt. Insgesamt wird deutlich, wie stark sowohl soziale und normative Anteile als auch persönliche Erfahrungen und identitätsstiftende Motive repräsentiert sind und sich aneinander reiben. Die wichtige Rolle, die die soziale und geokulturelle Identität (Raum, Ort, Region) für die Befragten hat, lässt sich schon formal daran aufzeigen, wie Identitätskonstruktionen sich an der Frage der Mobilität brechen und zu bewähren haben.

2.3 Durchführung und Auswertung der Interviews

Interviewsetting

Die Instruktion für ein exploratives Interview muss sicherstellen, dass das Gegenstandsverständnis offen ist, dass frei und spontan geantwortet werden kann, dass der Bezug zur persönlichen Erfahrung möglichst gelingt und dass der Antwortmodus vom Befragten frei gewählt werden kann (Schütze 1977). Die Eingangsfrage lautete: *Mobilität ist ein aktuelles und öffentlich beachtetes Thema. Wenn Sie an Mobilität in ihrem Leben denken, welche Situationen, Erlebnisse aber auch Objekte sind daran geknüpft? Erzählen Sie einfach, was Ihnen dazu einfällt.* Es wurde vorher geklärt, dass dies die einzige Leitfrage ist und der Interviewer nur zum besseren Verständnis nachfragt. Dies war notwendig, da ein Interview gewöhnlich durch eine festliegende Abfolge von Fragen strukturiert ist.

Die Akteure hatten die Zeit, Zugänge zum abstrakt erfragten Thema Mobilität zu finden und ihre Erlebnisse und Erfahrungen aufzuzeigen - ca. 20 bis 30 Minuten erwiesen sich als ausreichend. Um eine Variation der möglichen Perspektiven zu erreichen, wurden die Wohnorte der Auskunftspersonen berücksichtigt. Die insgesamt 40 Interviews wurden etwa zu gleichen Teilen in den Räumen Hamburg und Dresden erhoben. Ergänzend wurden Auskunftspersonen aus dem Ruhrgebiet und aus ländlichen Regionen befragt. Das Altersspektrum der Akteure reicht von 23 Jahre bis 59 Jahre. Das Verhältnis von Frauen und Männern ist ausgewogen.

Auswertung der Interviews

Die Interviews wurden mit Tonband aufgezeichnet und anschließend von den Interviewern transkribiert. Der inhaltlichen Auswertung ging eine *formale Beschreibung* des jeweiligen Interviews voraus. Losgelöst von inhaltlichen Aussagen kann anhand der formalen Charakteristik, etwa dem Wechsel von der 1. Person in die 3. Person, erkannt werden, in welchem Modus Mobilität subjektiv konstruiert wird (vgl. Tab. 1). Die formale Beschreibung stellt zudem sicher, dass neben den inhaltlich dominanten Darstellungsinhalten auch periphere Aspekte und Eigenschaften zur Geltung kommen. Die formale Analyse löst die Verwobenheit und Komplexität der Darstellung zunächst auf, ermöglicht so ein schrittweises Vorgehen in der inhaltlichen Auswertung und erleichtert damit schließlich auch die Integration der Befunde. Formale Analysen können die später erfolgenden Deutungen befruchten, ergänzen, bestätigen oder auch widerlegen. Oft lassen sich aus ihrer formalen Gestalt Aussagen über die Relevanzsetzung in einer Darstellung ableiten. Schließlich zeigen sich auch systematische Unterschiede in den Darstellungen, die die Qualität der Repräsentation des Themas bei den Auskunftspersonen widerspiegeln.

Formale Analyse

Die formale Analyse des Interviews umfasst zunächst die Beschreibung der Rahmenbedingungen und Informationen über die Auskunftsperson, also Name (Alias), Alter, Geschlecht, Wohnumfeld, genutzte Verkehrsmittel und Besonderheiten. Anschließend wird der Darstellungsmodus beschrieben: Ist die Darstellung eher situativ / konkret oder eher theoretisch / abstrakt? Ist sie offen, distanziert, engagiert, zögernd, assoziativ, überlegt konstruiert, suchend, fragend, bestimmt o.ä.? Zeigen sich sprachliche Besonderheiten? Nun geht es in die Detailarbeit am Text: Es werden (1) Einzelsequenzen des Interviews bestimmt; (2) jede Sequenz anhand formaler Merkmale analysiert; (3) die formale Gesamtgestalt der Erzählung - verschiedene Phasen der Darstellung, Dramaturgie, Eröffnung und Abschluss, Brüche oder Sprünge, Betonungen oder Hervorhebungen, zentrale Punkte etc. - herausgearbeitet.

Thematische Analyse

Der Erfahrungshintergrund des Gesagten wird, abhängig vom Darstellungsmodus, mehr oder weniger deutlich. Unabhängig von ihrer Detailliertheit oder Expliziertheit fußen die Darstellungsinhalte immer auf persönlichem Erleben. Dieser Erleb-

nishintergrund soll herausgearbeitet werden. Er kann als konkrete (indexikale) Situation vorhanden sein, als Typus eine bestimmte Klasse von Situationen betreffen oder nur indirekt angesprochen werden. In seiner Konkretetheit soll dieser Erlebnisinhalt eng am Originaltext in einer charakterisierenden Überschrift wiedergegeben werden und die zugehörige ausführliche Textstelle angegeben werden. Damit soll verdeutlicht werden, welche erlebte Situation hinter dem Gesagten steht.

Tab. 1: Überblick über Hilfsmittel zur Auswertung narrativen Interviewmaterials

Funktion einer Textpassage zur Verständigung	Formale Gestalt der Passage	Syntaktische Merkmale in der Passage
<p>Ratifizierung: Formale und inhaltliche Perspektivübernahme</p> <p>Erzählung: Detaillierung (Indexikalisierung) Konkretisierungsdruck Orientierung Komplikation Evaluation (implizit, explizit) Dramatisierung, Modulation</p> <p>Bewertung, Relevanzsetzung: Kondensierung als Referenz, Symbolisierung Plausibilisierungsdruck Explikationsdruck Bilanzierung, Gestaltschließung Positionierung, Selbstdarstellung Identifizierung</p>	<p>Erzählpassagen: Höhepunkterzählung Belegerzählung Selbstaussagen (erlebnisorientiert) Beispielaufzählung</p> <p>Argumentationspassagen: Neben/Hintergrundkonstruktion Assoziative Suche Aneinanderreihung von Neben/Teilsätzen (als Zeichen für Relevanzsuche) Stereotyp, Phrasen, Glaubenssätze</p>	<p>Erzählpassagen: Paraphrasieren (bei Ratifizierung) Ich-Form, direkte Rede, lautes Denken, Wechsel ins Präsens Diachroner Ereignisablauf (davor+danach) Singularer Ereignisraum (Indexikal)</p> <p>Bewertungen: Superlative, Steigerungen Analogien, Alliteration Polarisierung Bipolares Abwägen</p>

Erläuterung: Die syntaktischen Merkmale in einer Textpassage sind Indizien für dessen formale Gestalt. So sind direkte Rede, Ich-Form oder Zeitenwechsel ins Präsens typische Merkmale für Erzählpassagen, Superlative, Analogien und Polarisierungen weisen auf Evaluationen hin. Die formale Gestalt wiederum folgt ihrer Funktion im Gespräch und ermöglicht es dem Erzähler, sich mit seiner Intention verständlich zu machen (etwa Argumentation zur Rechtfertigung des eigenen Handelns, Erzählung zur Plausibilisierung verwickelter Handlungsstränge; vgl. Schütze 1984).

Erleben ist immer mit Bewertung verbunden. Diese kann ausschließlich auf eine konkrete Situation gemünzt sein oder sich allgemein auf ein Phänomen beziehen. Bewertungen erfolgen als Attribution, indem einem Ereignis (Person, Gegenstand, Sachverhalt) eine Qualität zugeschrieben wird. Schließlich wird das Gesagte von der Auskunftsperson in einen bestimmten Bezugsrahmen gestellt, gewissermaßen als thematische Klammer oder roter Faden. Die Hauptmotiv(e) der Darstellung werden explizite und implizite Ausdrucksformen aufweisen. Explizite Formulierungen können als Zitate kenntlich gemacht und übernommen werden. Die Motive werden zunächst den Darstellungsinhalten (Erlebnissen) zugeordnet und in einem zweiten Schritt für die Gesamtgestalt des Interviews herausgearbeitet. Bewertungen und Einordnungen (Bezugsrahmen) greifen ineinander, die Trennung ist eine

analytische (Bsp.: Gerechtigkeit ist das Thema und ein Ereignis wird als ungerecht bewertet). Eine Trennung in der Analyse ist wichtig, weil die Einordnung in Bezugsrahmen auf intersubjektiv geteilte Strukturen verweist, die Bewertung aber nur aus dem subjektiven Erleben abzuleiten ist. Im Vergleich der beiden Ebenen können sich thematische Brüche zeigen (Bsp.: Beziehung ist das Thema, ein Ereignis wird als ungerecht bewertet). Mit dieser thematischen Einordnung endet die Analyse auf Einzelfallebene.

Verdichtung des Einzelfalls zu einer Synopse (am Beispiel)

Das einzelne Interview wird zu einer Synopse zusammengefasst. Hierbei sollen die formalen Charakteristika deutlich werden, sowie die Hauptthemen, Leit motive und Bewertungen des Themas Mobilität im jeweiligen Interview herausgearbeitet werden. Die Synopsen sind die Basis für Quervergleiche zwischen den Interviews zur intersubjektiven Verallgemeinerung und Kategorisierung. Ein Beispiel:

Frau A. ist 25 Jahre alt, ledig und bewohnt eine kleine 2-Raumwohnung in zentraler Lage von Dresden. Das Interview wurde im Wohnzimmer der Befragten aufgezeichnet. Frau A. ist Lehrerin für Deutsch und Geschichte und gerade von ihrem einjährigen Auslandsaufenthalt für 2 Wochen Urlaub nach Dresden gekommen. Sie arbeitet seit September 1999 als Lehrkraft an der Deutschen Universität in Luzsk, Ukraine. Sie nutzt als Verkehrsmittel Zug, Bus, selten das Flugzeug. Frau A. spricht sehr leise und zurückhaltend, etwas schüchtern und verträumt.

Frau A. beginnt das Interview mit dem Versuch einer Definition von Mobilität. In einer Aneinanderreihung von Assoziationen beschreibt sie Mobilität als Ortswechsel, Veränderungen und nutzt in diesem Zusammenhang das sprachliche Bild von großen Schritten, das sowohl räumliche als auch persönliche Veränderungen umfaßt. Sie fährt mit der Beschreibung ihres ersten Mobilitätserlebnisses fort. In dieser Passage beginnt die Demontage des abstrakten Mobilitätsbegriffs mit Hilfe einer erlebnisnahen Schilderung. Mit 18 wollte sie das Elternhaus verlassen, um selbständig in einer anderen Stadt zu leben. Sie hatte den Wunsch „...da ganz schrecklich mobil zu sein ... es war aber alles nicht so einfach“. Nach 3 Tagen scheiterte dieser Versuch. Die anschließende explizite Evaluation verdeutlicht die Ambivalenz von Mobilität in diesem Altersabschnitt: Auf der einen Seite steht der Wunsch nach Fortgehen und Unabhängigkeit, auf der anderen Seite Heimweh und Bedürfnis nach Fürsorge durch das Elternhaus. Dieses Spannungsfeld von Sesshaftigkeit und Fortgehen zieht sich durch das gesamte Interview. Im weiteren Verlauf befürwortet sie explizit einen regelmäßigen Ortswechsel in eine andere Stadt oder ein anderes Land nach 2-3 Jahren für eine längere Zeit. Dabei wird ein Plausibilisierungsdruck spürbar: Sie betont den Vorteil der Mobilität bei Problemlösungen und ihrer Unabhängigkeit gegenüber bestimmten Gegebenheiten eines Ortes „Ich hab immer das Gefühl, dass ich denen irgendwas voraus hab...“. Sie stößt dabei jedoch auch auf Unverständnis bei Bekannten, die diese Lebenseinstellung nicht teilen. Frau A. sieht ihre Mobilität als Vorteil auf dem Arbeitsmarkt. Flexibel könne sie dorthin gehen, wo Arbeit angeboten wird. Frau A. nutzt die Auslandsaufenthalte für Reflexionen über ihren Lebensentwurf und sieht ihre Mobilität als Erweiterung des Blickes. Mobilität förderte ihre Sensibilität gegenüber ihrer Umgebung. Das Sichvertrautmachen mit einer fremden Stadt wird als eine Art Ritual gepflegt, systematisch erschließt sie sich ein immer größeres Terrain. Diesem Prozess des Erfahrungserwerbs gibt sie eine hohe Bedeutung.

Das Hauptmotiv des Interviews ist das Spannungsverhältnis zwischen Vertrautheit und Flexibilität. In der Beschreibung des Drangs zu neuen Herausforderungen wird die Tendenz spürbar, das Weggehen als eine Art Abenteuer und Freiheit zu romantisieren. Sie schliesst ihre Darstellung mit der Aussage: „Es ist immer ein Spannungsverhältnis zwischen diesem Vertrautem, das zu Hause und das Bedürfnis, unbedingt weggehen zu wollen und Herausforderungen zu suchen.“

Die Synopse geht deskriptiv vor. Ihr Ziel ist es nicht, die Komplexität des Einzelfalles zu entfalten, sondern einen Überblick über die Variation in den Darstellungen zu ermöglichen. Sind ausreichend Einzelfälle auf diese Weise beschrieben, beginnt die vergleichende Auswertung.

Quervergleich und Kategorisierung

Eine intersubjektive Verallgemeinerung der Themen und damit die thematische Topographie über Mobilität ergibt sich aus der Sammlung und Gruppierung der Bezugsrahmen, Themen und Motive der Einzeldarstellungen. Das Vorgehen wird unterstützt durch Quervergleiche zwischen den Interviews, Diskussionen und Kategorienfindung im Forscherteam und die rückwirkende Anwendung der Kategorien auf das Datenmaterial.

3 Bezugsrahmen von Mobilität: Subjektive Repräsentationen von Alltagsakteuren

Allgemein lässt sich festhalten, dass die Akteure die Interviews zur Reflexion ihrer jeweiligen Lebensarrangements nutzen. Dies betrifft nahezu alle Ebenen unseres Lebens: die körperlich-psychische, die räumliche, die materielle, die biographische, die sozio-ökonomische und die sozio-kulturelle Situation. Das Stichwort Mobilität schließt an umfassende Bezugsrahmen an. Im intersubjektiven Vergleich schälten sich fünf solcher Bezugsrahmen heraus, alle weisen eine bipolare Struktur auf (vgl. Kap. 3.2). In der Idealvorstellung scheint Mobilität auf die Integration von Gegensätzen, mindestens aber auf die Verortung zwischen ihnen zu zielen. Zunächst jedoch zieht sich ein anderes Phänomen durch die Interviews, das den Blick auf diese subjektiven Dimensionen zu verstellen droht: Die Art, wie Mobilität im öffentlichen Diskurs thematisiert wird. Denn zunächst wird das Konstrukt als soziale Repräsentation (Moscovici 1981; Flick 1996) sichtbar, mit der starke normative Aspekte verbunden sind.

3.1 Mobilität als soziale Repräsentation: Normen, Orientierung, Identität

Mobilität ist ein von allen geteiltes Phänomen, die Mobilitätspraxis ist in mehrfacher Hinsicht öffentlich und damit sozial kontrolliert. So ist die Infrastruktur öffentlich zur Verfügung gestellt, wir sind schon früh in mobilen Formen sozialisiert. Mobile Strukturen sind alltäglich präsent, sie durchdringen und

gestalten unsere Umwelt. Städtische und metropolitane Lebensformen sind Synonyme für Mobilität. Gerade hier wird jeder in seinem Mobil-Sein öffentlich sichtbar. Trotz hoher Routinisierung ist die Spezialisierung im Unterschied zu anderen gesellschaftlichen Bereichen, etwa der Arbeitswelt, mäßig ausgeprägt (es hat den Anschein, als ständen wir am Anfang einer solchen Entwicklung, da die technologischen Möglichkeiten sich rasant vermehren). Unsere Gesellschaft ist über Mobilität identifiziert, als Leitsymbol und Integrations-Metapher ist sie für Institutionen wie für Individuen tragfähig. In ihrer nahezu ungebrochenen positiven öffentlichen Konnotation trägt Mobilität Züge eines kulturellen Mythos. Wegen ihrer breiten Beachtung werden gesellschaftliche Debatten über Mobilität für politische und strategische Interessen von Politik, Verbänden und Lobbyisten instrumentalisiert, wodurch soziale Stereotype zusätzlich reproduziert und verstärkt werden. Schließlich spielt der ökologische Diskurs eine zentrale Rolle, da eine dominierende Ausdrucksform unserer Mobilität, das Automobil, durch Ressourcen- und Flächenverbrauch sowie Emissionen unsere natürlichen Lebensgrundlagen bedroht. Es zeigt sich, dass eine öffentlich-normative Ebene das Thema im Interview prägt, die gleichsam durchgearbeitet werden muss, um sich dann den persönlichen Erfahrungen und Erlebnissen erzählerisch zuwenden zu können. Ein Beispiel soll hier genügen, um den Begründungszwang, den die normative Dimension des Themas ausübt, zu verdeutlichen. Das gekürzte Zitat betrifft die ökologische Dimension. Das Verhältnis zu ihr ist widersprüchlich, sie wird in einen hypothetischen Bereich übertragen oder gar vorübergehend ausgeklammert:

„Das würd' sich dann von selbst regulieren, ... in dem Moment, wo ... objektive Schäden an der Gesellschaft und an der Natur ausgeklammert sind, kann jeder so lange im Stau stehen wie er will. Wenn er weiß, er steht da drei Stunden vor'm Elbtunnel um durchzukommen und trotzdem mit dem eigenen Auto fahren muss, das sonst keine Schäden hervorruft, und dann da drei Stunden in der Sonne steht, dann soll er das tun. Und wer das nicht will, der fährt vielleicht mit der Bahn. Also ... es muss natürlich Alternativen geben dazu, [...] dann ist jeder selber Schuld, der dann im Stau steht. ... Das Problem ist, diese Leute werden dann trotzdem fordern mehr Autobahnen, um nicht im Stau zu stehen, ja da müßte man dann, da wäre ich dann schon dagegen ...“

„Also, wenn ich die Wahl hab, mich ökologisch oder bequem zu verhalten, neig' ich dazu mich bequem zu verhalten ... so lange sich mein Beitrag im Milliardstel Anteil bewegt, was nicht bedeutet, dass ich aus Bequemlichkeit meinen Müll vom Balkon schmeißen würde.“ (KG2)²

Individuelles Mobilitätshandeln ist in diesen öffentlichen Raum und Diskurs eingebettet. Der Einzelne setzt sich im Zuge seines Mobilitätshandelns mit äußeren und verinnerlichten Werte- und Normensystemen auseinander. Dabei kann er sowohl Orientierung und Identifikationsmöglichkeiten als auch Anpassungs- und Handlungsdruck ableiten. Soziale Verortungen der Akteure innerhalb der Interviews verweisen auf die Auseinandersetzungen mit sozialen Repräsentationen, Normen und Werten. Normative Aussagen, Legitimationsfiguren und Stereotypi-

² „KG2“ ist ein Index für die anonymisierte Bezeichnung der Auskunftsperson. Auf weitere Angaben zur Quelle (Seite, Zeile etc.) wird der Lesbarkeit halber verzichtet.

sierungen sind Zeugnis dafür, wie öffentliche Werte, Normen übernommen und kultiviert werden. Verschiedene subjektive Strategien werden sichtbar, um sich Teilhabe zu sichern, sich einzugliedern und abzugrenzen und sich sozial zu identifizieren. In allen Fällen setzen sich die Interviewten ins Verhältnis zu der sozialen Repräsentation von Mobilität. Stereotypisierung, subkulturelle Identifikation und Legitimationen greifen dabei eng ineinander. In diesem Kapitel werden typische Beispiele hierfür benannt.

3.1.1 Stereotype: „die Bonzen machen das per Flugzeug“

Der Gebrauch von Stereotypen reduziert Komplexität in der Beurteilung der Umwelt. Stereotype ersetzen Erfahrung, es werden Einordnungen des öffentlichen Diskurses schlicht übernommen und nicht aus persönlichen Erlebnissen reflexiv abgeleitet. Stereotype müssen nicht erläutert oder begründet werden, weil sie intersubjektiv geteilte Bewertungen aufgreifen. So sichern Stereotype eben auch ein Stück Kontinuität in der sich stetig und angeblich immer schneller wandelnden Umwelt (Leyens & Dardenne 1996).

Im Zusammenhang mit Mobilität werden von den Alltagsakteuren Stereotype verwendet, um Verkehrsplaner als unfähig oder gar verantwortlich für Umweltschäden zu bezeichnen. Dem Puls der Zeit seien sie praxisfern und verschwenderisch. Neben einer Beschreibung von Missständen aus der persönlichen Erfahrung werden diese auch als Ventil genutzt, um sich stellvertretend als Sprecher/in der ÖV-Nutzer zu legitimieren. Die inhaltlichen Aussagen erscheinen dabei auswechselbar. Im folgendem Beispiel wird Mobilität aus der Perspektive einer Kleinstädterin beschrieben, die Mobilität in der Stadt attraktiver erlebt, da mehr und differenziertere Nutzungsmöglichkeiten als auf dem Land angeboten werden. Dies ist zur Aufrechterhaltung sozialer Kontakte für sie wichtig. Eine Aneinanderreihung negativer Erlebnisse, Verbesserungsvorschläge und eine Art angestauter Frust charakterisieren den Interviewverlauf. Die folgenden Zitate sind Beispiele dafür:

„Es gibt in Deutschland kaum Wartesäle auf Bahnhöfen und das nervt mich ... Man steht auf'm zügigen Bahnsteig oder in der Wartehalle, wo es meistens nur Metallsitze gibt, die A furchtbar kalt sind und B wo andauernd irgendwelche auf und ab gehen ... man hat keine Möglichkeit mal richtig zu warten und man muss entweder in ein Restaurant gehen Geld ausgeben, man geht in den Buchladen, um die Zeit totzuschlagen ... Wirklich, wenn jemand erkältet ist oder so, man holt sich da den Rest. Das find ich einfach zum kotzen ...“

„... und die zweite Sache ist, dass ich den Winterdienst in Deutschland einfach zum kotzen finde... Fußwege, die sind gar nicht gestreut... Im Winter muss ich Straßenbahn fahren, weil mir irgendwann das Laufen über nicht bereinigte Fußgängerwege auf die Beine geht, die nicht gestreut sind, sauglatt sind und vor allen Dingen ist das bezüglich Senioren wahnsinnig gefährlich ... Die Straßen sind frei, aber die Fußgängerwege, wo sich die meisten Leute bewegen, nicht ...“

„Was weiter auffällig ist, ...sehr häufig muss man sehr hoch steigen beim Bus, nicht bei allen, aber es gibt noch solche, der Einstieg ist sehr hoch. Dann, bestimmte

Busfahrer achten auch nicht drauf, dass wirklich alle Leute sitzen und sich festhalten können, weil das Anfahren find ich ziemlich blöd ...“ (KD7).

Zwar sind die aversiven Empfindungen im Einzelfall jeweils verständlich (in ihrer Selbstverständlichkeit eben stereotyp) - jedoch ist kein Grund für eine solche Aneinanderreihung erkennbar. Der Zusammenhang zwischen den drei Aussagen liegt in der Reduktion der Mobilitätsthematik auf die Polarität von „Tätern und Opfern“, „gut und böse“ bzw. lebendigen Nutzern und anonymem System. Immer wird der Nutzer in elementaren Lebensfunktionen beeinträchtigt, muss frieren, rutschen und verliert den Halt. Der anklagende Beschwerdestil in Verbindung mit der aggressiven Vereinfachung verstärken den Eindruck des mächtigen Gegenübers und eigener Ohnmacht.

Auch im folgenden Beispiel werden die komplexen ökonomischen und logistischen Zusammenhänge, die den Hintergrund für Mobilitätskosten und -barrieren bilden, vereinfacht. Herr E. ist 45 Jahre alt und Angestellter im öffentlichen Dienst. In einer Eigendefinition stellt er fest, dass das Wichtigste bezüglich seiner Mobilität die Möglichkeit sich selbstbestimmt zu bewegen ist. Im Interviewverlauf beschreibt er die Gefährdung seiner Mobilität und den Verlust seiner individuellen Autonomie z. B. durch Benzinpreiserhöhungen oder durch Staus. Die Erklärungsversuche für diese Missstände gipfeln in folgendem Zitat, in dem die Aggression einen Adressaten und das Opfer einen anonymen Täter finden:

„...Ja klar, da sitzt natürlich auch diese politische Perspektive drin. So lange sie den Menschen Mobilität liefern, so Möglichkeiten sich abzulenken, das Gefühl zu haben, sie nehmen noch dran teil, und wenn es denn kein 500-er SEL ist, dann ist es halt ein VW Jetta. Aber auch mit dem kommt man, wenn auch etwas langsamer von hier nach dort! Gut, die Gurus oder die Bonzen machen das denn per Flugzeug oder so, aber auch ich darf mich bewegen! Und damit halten sie mich still und ruhig“ (KG5)

Für NH7 ist ebenfalls die Bahn das anonyme Gegenüber. Deren Handeln sei wirklichkeitsfern und verschwenderisch. Das Bahnfahren an sich erscheint als sympathisch und umweltgerecht, die Institution und die Planung wird als ursächlich für die Missstände identifiziert und zur Projektionsfläche für Ärger. Auf diese Weise kann die Entscheidung für das eigene Auto schließlich am Mangel an Alternativen gerechtfertigt werden:

„Was mir so zur Verkehrsplanung noch einfällt ist, dass es einfach immer unglaublich falsch kalkuliert ist. Ich mein, dass liest man immer wieder, wenn, irgendwelche Millionen-Geschichten werden da aufgebaut und dann kostet es doch nochmal irgendwie 5 oder 10 Millionen, Milliochen mehr. Oder selbst, wenn es nur 2, 3 sind - ich meine, wer zahlt die, ist auch klar, ne ...“ (lacht)

„... und dann ärgere ich mich schon wieder über S-Bahn, U-Bahn und Verspätung und, äh, puh, Busse, die nicht von da nach da fahren (lacht). Irgendwie also über komische Verkehrssysteme, die anscheinend ja sehr ausgeklügelt sein, zu sein scheinen. Aber irgendwie finde ich, teilweise auch sehr unbefriedigend sind ...“ (NH7)

Schlechte Planung und ein ineffizientes System verteuern das Bahnfahren unnötig. Zwar wird die Schiene als Lösung für Mobilitätsproblematiken erkannt, die Insti-

tution und Planung jedoch vergeben diese Chance. Angesprochen werden noch gefährliche Güter auf der Straße, Umständlichkeit, Verspätungen, Ausfall, überflüssiger Warentransport, fehlende Verbindungen. Insgesamt jedoch wirkt die Unzufriedenheit diffus und abstrakt, sie wird nicht an konkreten Erlebnissen belegt.

Die stereotype Sicht auf die Institution kann aber auch mittels positiver Erlebnisse aufgebrochen und revidiert werden. In folgender Interviewpassage verdeutlicht NH3, wie Zugangshemmnisse zum privilegierten Flugzeug die Entscheidung für die diskriminierte Bahn unterstützen. Entgegen ihrer negativen stereotypen Phantasien in Bezug auf Komfort und Service macht sie positive Erfahrungen, die sie euphorisch bilanziert:

„Dann wollte ich fliegen aber das war mir zu nervig, weil man das Monate vorher hätte buchen müssen und es gab zu viele Ausnahmeregelungen, damit man dann zu dem günstigen Preis fliegen konnte. Ja und dann bin ich mit dem Zug gefahren. Das stand mir total bevor, weil so meine Vorstellung davon äußerst unkomfortabel ist. Niemand hilft einen, also schlechter Service halt mit der Bahn. Man muss sich um sein ganzes Gepäck selber kümmern. Aber es hat wieder Erwarten super gut geklappt und innerhalb kürzester Zeit ist man dann in Stuttgart, die Landschaft hat sich in Null-Komma-Nix verändert, es hat also gut funktioniert ...“

Insgesamt dienen diese Zitate nicht etwa als Quelle für Verbesserungsvorschläge an die Deutsche Bahn, sondern belegen den stereotyp Charakter, den die Kritik an diesem komplexen System häufig aufweist. Die lauteste Kritik kommt von den Autofahrer/innen. Sie lösen die Komplexität und Entfremdung des Mobilitätsangebotes (und -postulats) dadurch, dass sie die einfachste Lösung - das eigene Auto - legitimieren. Wird die positive Legitimation schwierig, da sozial durch das ökologische Argument sanktioniert, hilft wenigstens die negative Legitimation durch Ausschluss der Alternativen.

Ein weiteres Stereotyp liegt in der Polarität von Masse und Individuum. Es verdeutlicht das Streben des Einzelnen nach dem eigenen Weg in Abgrenzung von der Masse. Individualisten fühlen sich oft als Opfer der Masse, wenn sie in ihrer Autonomie bedroht sind. So wird die Massenabfertigung auf Großflughäfen zum Albtraum für die Masse der Individualtouristen. Ähnlich werden die Abhängigkeit von ÖV-Takten oder der Kontrollverlust im Flugzeug, wo der Körper unnatürlichen Zwangshaltungen und -bewegungen ausgesetzt wird, problematisiert. Der einzelne Verursacher fühlt sich jedoch aus seiner Perspektive nie als Täter. Verantwortlich ist die Masse, zu der er sich nicht rechnet. Der kollektive Aspekt im subjektiven Handeln wird nicht wahrgenommen, so dass auch Verantwortung verschleiert werden kann - sei es für volle Straßen, überfüllte Züge oder die ökologischen Folgen von Massenmobilität (vgl. Kapitel 3.2.3).

Die moderne Massenmobilität wird von den Akteuren auch mit der IuK-Technologie in Verbindung gebracht. E-Mail, Handy, Internet werden als Ressourcen zur Einsparung von Wegen oder Beschleunigung von Kommunikationsvorgängen und damit zur individuellen Effizienzsteigerung genutzt. Andererseits erscheint die Nutzung von Mobiltelefonen durch andere häufig Anlass zu pointierter Abgren-

zung zu geben - man fühlt sich gestört. Auch hier wird die kollektive Dimension des eigenen Mobilitätsanspruches ausgeblendet.

Jedoch kann der Anspruch auf Individualität hier auch zur Verpflichtung werden und neue Abgrenzungen und entsprechende Legitimationen verlangen. Die stetige Erreichbarkeit durch die Handy-Technik wird zum Fluch (NH 2): „Sie wollen jederzeit auf mich zugreifen, ich kann nicht weg sein, muss stetig erreichbar sein“. Nicht mehr die Nutzung von Mobilitätstechnologie, sondern der Verzicht darauf muss legitimiert werden. Der Erzähler wählt die unbestimmte und überpersönliche Form des Sie. Nicht konkrete Personen, Gruppen oder Institutionen, sondern der „universelle Erreicher“ in Analogie zu der „universellen Erreichbarkeit“ bedrohen ihn. Angesichts dieser bedrohlichen Anforderung wird die stereotype Skizzierung mobiler Kommunikationstechnologien verständlich.

Der Gebrauch von Stereotypen dient im Zusammenhang mit dem Mobilitätsthema nicht der Abgrenzung von (Außen-)Gruppen gegenüber der Binnengruppe und der damit verbundenen Aufwertung eigener Identität, wie es die Theorie sozialer Identität plausibel beschreibt (Tajfel & Turner 1986; Doll & Dick 1999). Die eigene Identität wird hier vielmehr vor dem Einfluss anonymer, bedrohlicher und entfremdeter Massensysteme geschützt. Individualisierte Ansprüche auf Autonomie, Flexibilität und Individualität - als Konnotationen eng mit Mobilität verbunden - stoßen sich an der komplexen Technologie, wie sie bereits im Fahrplan zum Ausdruck kommt, und die in der Verbindung von Mobilfunk, World Wide Web, intelligenter Haustechnologie und satellitengestützten Ortungssystemen noch nicht erschöpft ist. Stereotype reduzieren diese Komplexität und ermöglichen es, in der Fülle und Vielfalt von Informationen und individuell zu treffenden Entscheidungen Situationen zu beurteilen.

3.1.2 Subkultivierung: „da haben ir immer mal ein besonderes efährt“

Um ihre Identität aufzuwerten und Weltanschauungen zu kultivieren, setzen Menschen soziale Symbole zur Identifikation und Abgrenzung ein. In Bezug auf Mobilität verläuft diese symbolische Kommunikation weniger über Stereotypen, sondern stärker über die Nutzung bestimmter Artefakte und Technologien in der Öffentlichkeit. Das Fahrzeug, das Fahrverhalten, IuK-Werkzeuge und deren öffentliche Nutzung, aber auch die regionale Herkunft, der Beruf oder das Alter vergegenständlichen Mobilität und qualifizieren sie anhand spezifischer Attribute. In diesem Rahmen werden spezifische Handlungsstrategien gesucht und perfektioniert. Wenn diese Strategien für eine umgrenzte Gruppe von Akteuren kennzeichnend sind, die miteinander interagieren, und von diesen bewusst gepflegt und optimiert werden, dann sprechen wir von Subkultivierung als einem individuellen und kollektiven Prozess. Für dieses Optimieren kann es unterschiedliche Motive geben, z.B im folgenden Fall der Wunsch, kein Autofahrer zu sein.

Mit stark spielerischem und herausforderndem Charakter wird von einem 31-jährigen Dresdner Akteur versucht, die eigene Fortbewegung zu optimieren (KD9).

Herr I. ist ledig und arbeitet als Marketing-Assistent in einer Software-Firma. Er spricht leise und vollzieht unaufgefordert lautes Denken. Er schätzt sich selbst als mobil und nicht Auto-orientiert ein. Seine Mobilität hält er für zufriedenstellend. Der kurze Arbeitsweg von 10 Minuten Fußweg wird von ihm als maßgebliches Moment der eigenen Lebensqualität beschrieben. Die Kalkulierbarkeit der Wege ist für ihn das wichtigste Kriterium einer optimal gestalteten Mobilität. Sein Unvermögen, Auto zu fahren, stößt bei den Kollegen auf Unverständnis und Ironie. Herr I. reagiert mit zwei Strategien auf die sozialen Repressionen. Einerseits nimmt er an einem Fahrtraining teil. Andererseits versucht er als Fußgänger in der Stadt schneller als mit der Straßenbahn oder mit dem Auto vorwärts zu kommen. Dieser inszenierte Wettkampf der Verkehrssysteme und die Kultivierung des zu-Fuß-Gehens geben ihm die besondere Genugtuung, dass er nachweislich schneller als seine fahrenden Kollegen ist. Im folgenden Zitat wird zunächst die Abgrenzung, dann das Motiv (Geschwindigkeit, Zeit) und schließlich die typisierende Selbstdarstellung deutlich:

„Deutsche Bürger müssen mobil sein, mit Hilfe eines Autos auf einer deutschen Autobahn von A nach B, möglichst ganz flotti ... und wenn sie sich mal die Durchschnittsgeschwindigkeit ausrechnen ... innerhalb von Dresden können sie auch zu Fuß gehen. Typisches Beispiel von mir geübt: Von der Schauburg zum Pirnaischen Platz in der Hauptverkehrszeit, bin ich immer genauso schnell wie die Straßenbahn. Sprich, hat mir ja das System überhaupt nicht geholfen. Um mobil zu sein, musste ich also jetzt wieder individuelle Initiative ergreifen und einfach zu Fuß gehen. Also, man muss immer wieder neu optimieren ...“

Eine andere Strategie der Kultivierung zeigt das Interview mit einem Dresdner Akteur (KD10). Herr J. ist ledig, ebenfalls 31 Jahre alt, hat mehrere Studiengänge abgebrochen und arbeitet nun in einem Architekturbüro. Der rote Faden des Interviews ist das Motiv des Reisens als Ausdruck der eigenen Mobilität. Ein typisches Muster dabei ist die Bagatellisierung extremer Bedingungen. Herausforderungen werden heruntergespielt und extreme Situationen beiläufig geschildert. Die große Bedeutung des Reisens wird schon zu Beginn des Interviews betont und während des gesamten Interviews immer wieder aufgenommen. Es ermöglicht ihm, sich die Welt zu erschließen, Abenteuer zu bestehen und Bestätigung zu erfahren. Der Alltag wird vom Warten auf die nächste Reise bestimmt.

„... mhm, na dann eben, im Urlaub, was wir eben auch manchmal machen, ist eben auch aus eigener Kraft unterwegs sein, da haben wir eben immer mal ein besonderes Gefährt oder so. Und da haben wir in Indonesien eben mal ein Floß gebaut und sind eben einfach so mal einen Fluss runter gefahren und im nächsten Jahr, haben wir uns auch so mit dem Floß so einen Motor noch hinten dran gebaut und sind dann halt übers Meer geschippert ...“

Formal auffällig ist das beiläufige Erwähnen der Abenteuer und Bewährungssituationen. Die ständig wiederholten Floskeln „eben mal“ oder „einfach so“ suggerieren vordergründig Bescheidenheit, scheinen allerdings gerade in dieser Unterkompensation nach Bewunderung zu heischen. Abstrahiert man von den besonderen Bedingungen dieses Einzelfalls, wird ein Muster erkennbar: Soziale Verortung ist oft mit einem elitären Anspruch gekoppelt. Diese Absetzbewegung von der

Masse wird spürbar unauffällig in Szene gesetzt, so dass subkulturelle Identitäten nicht der Provokation nach außen, sondern der Selbstvergewisserung nach innen dienen. Beiläufig wird soziale Anerkennung statt Ausgrenzung gesucht.

Bei einer 30-jährigen Dresdnerin (KD14) ist die Lebenssituation mit ihrem Mann Hauptthema des Interviews: Sie begleitet ihren Mann, der im Ausland für einen schweizerischen Konzern arbeitet, in das jeweilige Arbeitsland. Nach einem Jahr in York/England steht der Umzug nach Samara/Russland unmittelbar bevor. Frau N. spricht konzentriert und wirkt etwas angespannt. Zentrales Thema ihres Interviews ist der ständige Ortswechsel mit dem Lebenspartner. Dieses Leben wird als hektisch, stressig und unruhig, aber auch als exklusiv erlebt. Das ständige „Herumfliegen“ ist einerseits Belastung, andererseits aber auch etwas Besonderes und nichts Alltägliches. Mobile Exklusivität entspricht dem Wunsch nach Abgrenzung von der Masse, die den Bedingungen in öffentlichen Verkehrsmitteln ausgeliefert ist. In ihrer Ersatzfunktion wirkt sie wie ein Sog:

„...ich merke nur, je älter ich werde um so bequemer werde ich. Also, es kotzt mich an, wenn die Bahn voll ist und es kotzt mich noch mehr an, wenn ich auf die Straßenbahn so ewig warten muss und . dann bin ich eben nicht mehr flexibel, dann will ich auch im Flugzeug, kein volles haben oder dann eben Business Class fliegen, da fängt schon an, das ist schon ganz schön, naja, das ist schon hart, da bin ich nicht mehr so locker, oder versnobt, je nach dem wie du`s nimmst.“

Statussymbole wie die Business Class entlarvt die Erzählerin hier in ihrer Oberflächlichkeit. Sie hinterfragt im Interview ihren Lebensentwurf, bezeichnet ihn als „übertriebene Superflexibilität“. Dabei ist sie selbstkritisch, bezeichnet sich als „nicht mehr so locker, oder versnobt“. Die Kultivierung dieses Lebensstils steht anderen Bedürfnissen entgegen, in diesem Fall der Sehnsucht nach Ruhe, Sesshaftigkeit und sozialer Normalität mit Kontakten und Freundschaften.

Das folgende Beispiel veranschaulicht die Ästhetisierung eines bohemien Lebensstils im Rahmen einer Autofahrt. H. ist 25 Jahre alt, ledig, wohnt in einem unsanierten Hinterhaus in einer kleinen 2-Raumwohnung im Dresdner-Szeneviertel und arbeitet als freischaffender Musiker. Er kokettiert mit seiner Unsicherheit und gibt sich zerstreut. Er reißt Gedanken an, ergeht sich im Lamentieren und springt zum nächsten gedanklichen Faden. In diesem Interviews wird äußerliche körperliche Mobilität im Sinne von Fortbewegung als einschränkend und weniger wertvoll, verglichen mit innerer geistiger Mobilität, die inhalts- und anspruchsvoller zu sein scheint, dargestellt. Als weiterer Leitgedanke wird Mobilität - hier als zielloses Autofahren - als Ablenkung von sich selbst sowie zur Entspannung und als Problemlösungsmittel erlebt:

„... habe meine Mitbewohnerin eingeladen und wir haben eine Rundfahrt gemacht, im übelsten Sinne. Wir sind also so rumgefahren und gleich wieder zurückgefahren, nur so um des Autofahrens willen ...“

„... es kommt ja vor, man fühlt sich total bescheuert und unruhig und hält es also nicht aus mit sich und in seinen vier Wänden. Da gibt's die Möglichkeit mit dem Auto irgendwohin zu fahren, in einen blöden Kinofilm oder so und obwohl ich weiß,

das der Film Mist ist, fahr ich eben trotzdem hin ... vielleicht um das dann besser zu überwinden und für solche Sachen, ist das eben ganz gut“ (KD8)

Die Ziellosigkeit mancher Autofahrt wird als entspannendes, aber dekadentes Verhalten beurteilt und gewinnt Bedeutung in der Inszenierung bohemen Überdrusses. Damit verbunden ist die Identifizierung mit subkulturellen Lebensstilmotiven.

Die Beispiele machen unterschiedliche Motive und Prinzipien bei der Findung subkultureller Identität deutlich. Defizite werden in Bereichen kompensiert, die eine positive Selbstdarstellung erlauben. Ein Akteur kompensiert seine Angst vor dem Autofahren mit dem Ehrgeiz als Fußgänger der Schnellere in der Stadt zu sein. Ein anderer versucht das Verfehlen beruflicher Ambitionen mit dem Bestehen von Globetrotterabenteuern auszugleichen. Eine Akteurin will der Aufgabe von Karriere, Heimat und sozialer Kontinuität das elitäre Ansehen eines kosmopolitischen Lebensstils entgegenstellen. Schließlich erlauben Dekadenz und Ästhetik in der Mobilität die Stilisierung eines Lebens jenseits angepasster Funktionalität.

Unabhängig davon, ob diese Kompensationen gelingen oder nicht, ist an dieser Stelle wichtig, dass klassische Motive der Mobilität - Schnelligkeit, Distanzüberwindung, Reisen - nur von vordergründiger Bedeutung sind. Sie betreffen weniger das konkrete ziel- und zweckorientierte Handeln, sondern sind Symbole für die Zuordnung zu Subkulturen (Lebensstilen) und die Übernahme ihrer Attribute (Habitus). In Theorien der sozialen Identität wird die Zugehörigkeit zu einer Gruppe einschließlich der Abgrenzung von anderen Gruppen als Quelle eines positiven Selbstbildes aufgewiesen. In diesen Beispielen wird deutlich, dass diese Distinktion auch ohne Gruppenbindung realisiert wird - nämlich in der stetigen Bewegung einer individuell inszenierten Mobilität.

In den Planungsdisziplinen und flankierenden Sozialwissenschaften besteht die Gefahr einer Reduzierung auf traditionelle Kategorien (ÖV-Nutzer, Autofahrer, etc.), die der Vielschichtigkeit und Dynamik sozialer Gruppierungen nicht gerecht werden. Im Mittelpunkt einer Erweiterung klassischer Typologien sollte nicht das bevorzugte Verkehrsmittel stehen, sondern die Perspektive der Akteure auf die eigene Mobilitätssituation, in der sich kulturelle Traditionen widerspiegeln. Diese werden etwa im Lebensstilansatz berücksichtigt, der in der Mobilitätsforschung zunehmend Anwendung findet (City:Mobil 1999; Franzpötter 1999; Hunecke 2000) - jedoch werden individuelle Erlebniswelten auch dort bisher ausgeklammert.

3.1.3 Legitimation: „da geh ich woanders hin und das ist unglaublich wichtig“

Entscheidungen der Verkehrsmittelwahl werden im öffentlichen Diskurs häufig auf das Pro und Contra zum Automobil reduziert. Die Akteure übernehmen diese populären öffentlichen Argumentationsfiguren, da sie eigenes Handeln legitimieren können. Metaphern wie „Moderner Nomade“, „Superflexibler“ oder „Global Player“ stehen für Lebensentwürfe, denen sich Akteure annähern oder von denen sie sich abgrenzen. Schwieriger als sich zu diesen Entwürfen zu bekennen ist es,

keine Position zu haben. Die Legitimationsversuche unserer Interviewpartner verweisen auf den Druck, sich gegenüber öffentlichen Normen, in welche ihr Mobilitätshandeln eingebettet ist, zu verhalten. Wir können exemplarisch drei Arten der Legitimation aufzeigen:

- *Grundsätzliche Glaubenssätze*, die unreflektiert übernommen werden.
- Kausalitäten, die sich aus *alltagspraktischen Bedürfnissen* begründen.
- *Ideale*, die mystifizierte und romantische Sehnsüchte der Akteure ausdrücken.

Frau A. legitimiert ihren von Ortswechseln geprägten Lebensstil. Alle ein bis zwei Jahre wechselt sie das Land und bewertet dies als Vorteil auf dem Arbeitsmarkt. Dies verweist auf die antizipierten und verinnerlichten Ansprüche des Flexibilisierungsdrucks im Rahmen der Arbeitsplatzkonkurrenz (KD1).

„... mhm, also ich, ich seh, dass das unheimlich wichtig ist und sehr viel bringt und also für mein Leben wär`s, glaub ich, einfach unerlässlich. Und wahrscheinlich werd ich das auch immer wieder suchen. Und ich werde aber sehr oft mit Leuten konfrontiert, die das überhaupt nicht kennen, die also an einem bestimmten Ort geboren worden sind, dort aufgewachsen sind, in die Schule gegangen sind und immer noch dort sind und nichts anderes kennen und das Bedürfnis, mal irgend etwas anderes kennenzulernen überhaupt nicht haben. Und, ich hab immer das Gefühl, dass ich denen irgendwas voraus hab, weil ich kann, denk ich, Probleme besser lösen und ich bin nicht so von den Gegebenheiten eines bestimmten Ortes abhängig. Und wenn ich dort halt keine Arbeit finde, na da geh ich woanders hin und das ist unglaublich wichtig und die Leute, die das nicht kennen, tun mir immer eigentlich ein bißchen leid. Obwohl die dann vielleicht auch andere Dinge haben, Geborgenheit oder mehr Sicherheit ...“

Im ersten Satz des Zitates bekräftigt Frau A. mit dramatisierenden Zuspitzungen die unhinterfragbare Bedeutung ihres Mobilitäts- und Lebensstils. Sie ratifiziert in radikaler Art und Weise die Eingangsfrage zur Mobilität, indem sie betont, dass diese „unheimlich wichtig ist und sehr viel bringt“ und für ihr Leben „einfach unerlässlich“ sei. Anschließend grenzt sie sich mitleidig distanzierend von der Immobilität ihrer ländlichen Herkunft ab - und damit in gewisser Hinsicht auch von ihren eigenen Wünschen nach Bindung, Kontinuität und Sesshaftigkeit. Diese Passage zeigt, dass sie die Figur der Idealisierung von Mobilität nicht ohne deren positiven Gegenpol abschließen kann. Die Suche nach der Legitimation des eigenen äußerst mobilen Handelns greift auf populäre Argumentationsfiguren zurück, kommt aber an der Auseinandersetzung mit dem Gegenbild nicht vorbei:

„... und wenn ich dort halt keine Arbeit finde, na da geh ich woanders hin und das ist unglaublich wichtig und die Leute, die das nicht kennen, tun mir immer eigentlich ein bißchen leid ...“

Bei der Frage nach Mobilität wird ungefragt der gesamte Lebensentwurf zum Thema. Das öffentliche Postulat der Flexibilität und des ständigen Ortswechsels wird im folgenden Zitat romantisiert und idealisiert. Die sprachlichen Bilder von Schriftstellern transportieren bekräftigend die eigene Weltanschauung. Eine stereotype Mystifizierung scheint dabei unvermeidbar:

„na ich bin ja bis jetzt noch ungebunden, das erleichtert natürlich meine Mobilität ... und ich bemühe mich auch meinen weltlichen Besitz zu minimieren. Zum einen natürlich auf Grund philosophischer Einstellungen, zum anderen von praktischen Einstellungen. Ich erinnere mich zum Beispiel, wie ich noch am Anfang als Student als ich noch in Eichstätt oder München gewohnt hab, da hab ich immer versucht so wenig Gegenstände zu haben, das ich die immer alle in meinen Toyota Starlet reinbekam. Da haben sich die anderen Leute immer über mich lustig gemacht, weil ich da immer nur damit ausgekommen bin, daß ich eine Matratze nur hatte und ein zwei Hosen. Und Bücher, wenn ich sie gelesen hab, mir aus der Stadtbücherei geholt hab anstatt zu kaufen. Das war mir ganz schön wichtig, dass ich mir meine Mobilität so erhalten hab. Es gibt ja so Leute wie Joseph Roth zum Beispiel, die ihr ganzes Leben so verbracht haben, daß sie im Hotel gelebt haben und im Hotel geschrieben haben und daß sie im Hotel gestorben sind. Es gibt auch manche Leute, andere Schriftsteller, die gesagt haben, daß sie ihr Leben so organisiert haben, kurz vor ihrem Tod, daß sie alles was sie haben an materiellen Besitz, alles auf eine Schubkarre laden können“ (KD2)

In beiden Zitaten wird das Bemühen um eine plausible Passung zwischen Lebensentwurf, konkreter Lebenssituation und sozialer Verortung augenscheinlich. Wo die Anforderungen der aktuellen Situation ansteigen (Arbeit in der Ukraine, Umzug von Dresden nach München), müssen starke Manifestationen herhalten, um den eigenen Entwurf aufrecht zu erhalten und das eigene Handeln weiterhin kongruent deuten zu können. Die Verinnerlichung des Ideals der Superflexibilität als Persönlichkeitseigenschaft erscheint als eine Variante, sich zu Mobilitätsanforderungen zu verhalten.

Hohe Flexibilität wird auch vom folgenden Akteur zum Lebensmotiv erhoben, welches weit über die Gestaltung des Arbeitslebens hinausgeht. Er verdeutlicht dies in einer autosuggestiv anmutenden Formel: Er spüre keinen Flexibilisierungsdruck, sondern habe „Flexibilität zu seiner eigenen Sache gemacht“. Flexibilität avanciert zu einer zentralen Metapher seiner Identität. Hinter globalen, politischen Ausführungen und altruistischen Koketterien verbirgt sich als Hintergrundmotiv karriereorientiertes Kalkül und elitäres Leistungsdenken. Dies offenbart sich in der folgenden Aussage:

„Wenn man immer nur an einem Ort bleibt und nicht so mitbekommt, was so um einem rum passiert. Vieles läuft heute, ich meine ich bin kein Vertreter von diesem Fachwort Globalisierung oder so, aber ich denke, vieles sieht man heute auch nur, wenn man mal dort gewesen ist. Man hat ja heute die Möglichkeiten relativ unkompliziert weitere Strecken zurückzulegen, gerade jetzt auch mit der Öffnung Europas oder auch gerade mit Rußland, da haben sich ja wahnsinnig viele Möglichkeiten ergeben. Vor einem Jahr war ich ein Semester in Rußland und hab dort studiert und ja, ich will nicht sagen, ich bin immer unterwegs, es gibt sicherlich Leute da ist es noch extremer, aber ich denke, wie gesagt, das ist auch so eine Art Vorbereitung auf's Berufsleben. Dass man nicht mehr einer bestimmten Tätigkeit nachgeht, flexibel bleibt. Ähem, wenn man in bestimmten Bereichen arbeiten möchte, muss man eben vielleicht auch darauf zurückgreifen. Ja, das ist so, das ist vielleicht auch `ne Einstellungsfrage von Mobilität“ (KD15)

Das Thema Mobilität wird nicht losgelöst von ureigenen Bedürfnissen und Wünschen betrachtet, sondern spiegelt diese in einer Verbindung von Bewegung,

Mobilität und Leben wider. Sprachliche Bilder und Begriffe, wie „einen neuen Lebensweg einschlagen“ oder „sich auf den Weg machen“ sind einerseits Symbol für räumliche Fortbewegung, andererseits Hilfsmittel für die Konstruktion der eigenen Biographie sowie ein Bild für die Umsetzung von Lebenszielen. In diesen Konstruktionen wird die soziale Dimension des Legitimierens deutlich. Der Übergang von der Selbstvergewisserung zur Rechtfertigung ist ein fließender.

Insbesondere bei der Begründung der Entscheidung für das Auto wird dieses Muster deutlich. Ein Mann hebt die Angewiesenheit auf ein Auto hervor.

„Der nächste Ort ist sechs Kilometer entfernt. Vorher gibt es nicht's. Äh und ... ja das schafft natürlich Voraussetzungen insofern, als man das sozusagen erstmal investieren muss, um an so einem Ort zu leben ... das geht nicht anders ...“ (NH5)

Der innere Legitimationsdruck wird in der wiederholten Affirmation der Aussage „das geht nicht anders“ spürbar. Ebenso bemüht sich im folgendem Zitat ein Wechselschichtarbeiter, der auf dem Lande lebt, zu begründen, weshalb er auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen ist. Hier offenbart sich ein Abwägungsprozess zwischen Kosten und Nutzen im Spannungsfeld von Arbeitszeit, Arbeitsweg, Freizeit und Nutzung eines Zweitwagens. Das Ergebnis dieser Bilanz ist eindeutig, so dass die Rechtfertigung der Autonutzung nicht schwer fällt. Die Argumentationsgestalt kann leicht und ohne Relativierung geschlossen werden:

„Das zweite, was so in Sachen Mobilität fix wichtig ist, ist als Wechselschichtarbeiter die Möglichkeit zu haben, wenn ich dann endlich Feierabend hab' mich auf den Weg zu machen, nach Hause zu fahren, mich in mein eigenes Bett zu legen. Was weiß ich, wenn ich nun um drei Schichtende hab, dass ich nicht bis fünf warten muss bis die erste Bahn wieder fährt. Ich also über ein eigenes Fahrzeug verfüge“ (KG5)

Die beschriebenen Mechanismen Stereotypisierung, Subkultivierung und Legitimationen spiegeln das Bedürfnis der Akteure nach sozialer Identität und Positionierung wider. Meist werden die Argumente dem öffentlichen Diskurs und gängigen Meinungsbildern entlehnt. Diese Verwendung sozialer Repräsentationen ist plausibel, da es den Akteuren in dieser Phase - meist zu Beginn des Interviews - zunächst um die Akzeptanz und Legitimation der eigenen Lebensentwürfe vor sich selbst und dem imaginären Gegenüber geht, nicht aber um die Reflexion ihres Mobilitätshandelns im engeren Sinn. Mit zunehmender Versicherung der sozialen Akzeptanz kann die Ebene öffentlicher Argumentationen und Positionierungen verlassen werden. Gleichzeitig dient die Orientierung an gängigen, öffentlichen Argumenten zu Beginn des Interviews dem Abtasten des Terrains und der Erkundung des Gesprächsklimas. Wird dabei Empathie empfunden, können die Akteure stärkeren Selbstbezug einnehmen und ihren subjektiven Perspektiven Raum geben. Das Durcharbeiten der sozialen Repräsentationen von Mobilität dient dann nicht nur der sozialen Verortung, sondern auch der Demontage des abstrakten Konstruktes. Der offene Interaktionsrahmen der Interviews bahnt der eigenerlebten Erfahrung den Weg in die komplikationsorientierte Narration. In dieser wirken die Interviewpartner nachdenklicher, Verunsicherungen und Komplexität im Thema werden schon an formalen Merkmalen der Darstellung

sichtbar. Das folgende Kapitel rekonstruiert diese Passagen und damit den subjektiven Kern des Mobilitätsthemas.

3.2 Spannungsfelder der Mobilitätswirklichkeit

Die Akteure verbinden mit Mobilität eine Vielzahl von Perspektiven. Fünf übergeordnete Bezugsrahmen ließen sich nach der Auswertung von 40 Interviews verdichten. Aus der alltäglichen Mobilitätspraxis heraus werden von den Akteuren einerseits Spannungsfelder zum Thema Mobilität aufgezeigt, andererseits werden aber auch Strategien zu deren Integration oder Bewältigung formuliert. Solche Spannungsfelder bestehen vor allem zwischen *geistiger und körperlicher Mobilität*, zwischen *Freiheit und Abhängigkeit*, *Masse und Einzelnem*, *Stadt und Land* und zwischen *Bindung und Lösung*.

Diese Spannungsfelder sind Impuls und Gegenstand der individuellen Mobilitätsaneignung, die auf bestehende Konflikte der Akteure verweisen. Konkret richten sie sich auf Bruchstellen wie etwa dem Übergang zwischen Arbeit und Familie, die Synchronisation der Verkehrsträger, Aufgaben und Lebensbereiche, die Komplexität in den Standortentscheidungen und dem Dialog zwischen Planern und Akteuren. Wichtige Handlungsstrategien sind die soziale oder geo-kulturelle Zuordnung (soziale Identität, Ortsidentität), die Aneignung moderner Kommunikationstechnik und anderer Mobilitätsmittel sowie die Reflexion kritischer Ereignisse.

3.2.1 Körperliche versus geistige Mobilität: „ein wichtiger Zugang zur Welt“

Die Auskunftspersonen differenzieren in eine körperliche und eine geistige oder innere Mobilität. Körperliche Mobilität drückt die Fortbewegung aus eigener Kraft aus, etwa beim zu Fuß gehen oder Fahrradfahren, meint aber auch körperliche Beweglichkeit an sich. Die geistige bzw. innere Mobilität bezieht sich auf die Fähigkeit, geistig flexibel zu sein, Perspektiven zu wechseln, andere Standorte und -punkte einzunehmen und aktiv zu gestalten. Eine auf persönliche Bedürfnisse ausgerichtete zirkuläre Lebensrhythmik verfolgt das Ziel, Belastung und Regeneration in einem ausbalancierten Wechsel zu halten. Einer Phase der körperlichen, geistigen und sozialen Aktivität muss eine Phase der Ruhe und Zurückgezogenheit folgen.

Die folgenden drei Interviewpassagen belegen, wie hilfreich körperliche Mobilität bei der Bewältigung von Problemen oder kritischen Lebensereignissen sein kann. Physische Beweglichkeit erleichtert geistige Unabhängigkeit. Wege ohne bestimmtes Ziel aufnehmen, einfach in Bewegung sein hilft, Gedanken zu ordnen und Lösungen zu finden. Oft werden dafür Gelegenheiten genutzt, „sich aus der Alltagsroutine herauszunehmen“. Ein Perspektivwechsel wird möglich:

„Kinder erleben Mobilität zweckfrei, zum Beispiel beim Karussellfahren. Beim Sport ist das auch so. Bei mir gibt es das auch, ich fahre Fahrrad ohne Ziel. Mobilität bringt mich von mir selbst weg und man findet Zugang zu seiner Umgebung, das ist ein wichtiger Zugang zur Welt. Mir hilft das, wenn es mir nicht so gut geht. [...] Ich nutze das, um Gedankenknoten zu lösen, indem ich aufstehe und rumgehe“ (NH1)

„Vor allen Dingen kann (ich) in der Natur ... sehr schön Ruhe finden fernab von der anderen Mobilität [...] Es ist an sich seltsam, die Mobilität dient dazu, der Mobilität zu entweichen“ (KD8)

Plastischer lässt sich die Doppelgesichtigkeit kaum ausdrücken: Mobilität diene dazu, der Mobilität oder gar sich selbst zu entkommen. Befreit vom ökonomischen Zweck macht sie die ursprüngliche intentionale Einheit mit unserer Umwelt erlebbar - einer Umwelt, die in ihrer Technisierung und Rationalisierung Mobilität in einer sekundären und entfremdeten Form zum Zwang erhebt.

Wir haben im vorigen Kapitel gesehen, dass das Autofahren dieses Erlebnis von Freiheit und Unabhängigkeit vermitteln kann: „Da gibt’s die Möglichkeit mit dem Auto irgendwo hin zu fahren ...“. Nach einer Belegerzählung bilanziert der Erzähler: „Das war ein Erlebnis von einer Freiheit, die ich da gespürt habe ...“ (KD8). Ebenso kann die Fernreise ein Mittel zur Problembewältigung darstellen, zumindest vorübergehend. Herr K. stellt fest:

„Früher bin ich viel gereist, in die USA, nach Indien als eine Art Flucht vor persönlichen Problemen, zum Beispiel. Trennung von Partnerin. Heute bin ich froh, nicht mehr so viel Reisen zu müssen, im Sinne von einem Qualitätszuwachs ...“ (KD 11)

Schließlich kann physische Bewegung die eigene Körperlichkeit in automatisierten Bewegungsabläufen als positives Erlebnis bewusst machen. Das Laufen von Marathonwettkämpfen wird als wichtiges Hobby erlebt:

„...wenn der Körper seine eigenen Drogen auskippt. Wenn du rennst, die Schädeldecke schwebt einfach ein bißchen höher. Du kommst in so ein Stadium rein, wo du denkst, naja, ob du nun 10 km oder 15 läufst ist völlig egal, das trudelt dann so. Laufen ist schon was Schönes ...“ (KD12)

Die äußere Verkehrsmobilität wird demgegenüber abgewertet. Folgende Interviewpassage zeigt die häufig damit verbundene elitäre Haltung (KD8):

„...deswegen ist es ja auch grad so `ne Mode, dieses mobil sein und immer irgendwohin fahren wollen, weeßte? Alle wollen ja irgendwie Reisen und deswegen ist ja so viel Verkehr, obwohl die Leute gar nichts zu tun haben ... Ich glaube, das viele aus lauter Langeweile rumfahren. ... Weil mir das [die innere Mobilität] einfach mehr bringt, oder mehr Spaß macht, weeßte? Ich würde jetzt nicht wegfahren, um des Wegfahrens willen. Es ist so, mit Urlaub hab ich ja auch meine Probleme. Ich, ich komm nicht zurecht, irgendwohin zu fahren, nur um dort zu sein oder um mir da was anzukucken. Irgendwelche Unannehmlichkeiten annehmen, nur weil ich da rumreisen will? So was blödes ...“ (KD8)

KD8 verstrickt sich zwar in Widersprüche (er hat an anderer Stelle beschrieben, wie er einfach nur um des Autofahrens willen eine Rundfahrt gemacht hat oder dem Alltag entflieht - „im übelsten Sinne“ - er kann also dem sozial normativen Diskurs auch an dieser Stelle nicht entkommen), trifft aber die Unterscheidung

zwischen einer profanen äußerlichen und anspruchsvollen innerlichen Mobilität. Mobilität beginnt aus dieser Haltung heraus im eigenen Antrieb und der eigenen Aktivität.

„... dann ist das vielleicht nicht's, was einem unbedingt gegeben werden kann indem man sich ein Auto kauft, Fahrschein oder Mobiltelefone. Sondern mobil kann man eigentlich nur selbst werden. Ich denke, das hat einfach ganz, was ganz Wesentliches aktives. Also, aktiv werden, raus, irgendwo hin bewegen, aktiv hin bewegen, äh. Also es hat was mit aus eigener Kraft, will ich meinen zu tun ...“ (NH13)

Diese Form der selbstbestimmten Mobilität wird aus der Distanz heraus leicht idealisiert. Ein 36-jähriger Mann definiert die Fähigkeit, sich aus eigenem Antrieb und aus eigener Kraft heraus zu bewegen, als „ehrliche Mobilität“. Diese positive Identifizierung von Mobilität ist assoziiert mit Jugenderfahrungen und dem Fahrrad als erstem Verkehrsmittel und unterstreicht die Relevanz biographischer Einflüsse für die Aneignung und individuelle Kultivierung von Mobilität.

„Das war einfach damals so, dass bevor dann der Führerschein kam, einfach das Mobilitätsmittel [Fahrrad], das zur Verfügung stand. Und äh ich komme aus dem Ruhrgebiet. Da haben wir aber schon unsere Wege dann auch gemacht. Also wir haben das richtig genutzt. Also wir haben, haben da nicht, nicht unbedingt auf Verkehrsmittel gestiegen, sondern haben dann also wirklich, sag ich mal die Unabhängigkeit des Fahrradfahrens genutzt, so ...“

Aktivität aus eigener Kraft umschließt ausdrücklich auch die geistige Ebene. Das eigene Wollen, Träume und Phantasie werden als geistige Wegbereiter von „ehrlicher Mobilität“ genannt und bilanzierend Fazit gegen eine „dekadente“ Mobilität, die dies verloren hat, abgegrenzt.

„...die Ehrlichkeit besteht darin, dass ähm wohin ich will oder wovon ich träume, die Mobilität besteht darin meines Erachtens, also dass man in der Phantasie, denk ich mal, kann man auch sehr mobil sein. Und genau das ist ja das, was in dieser dekadenten Form von Mobilität fehlt, also die Phantasie.“

Einen ähnlichen Darstellungsbogen entwirft ein Mann, der sich zunächst der Alltagspraxis gegenüber abgrenzt, dann seine eigene Haltung reflektiert und schließlich Mobilität als individuelle Unabhängigkeit idealisiert. Er wirft seinen Kindern eine „dekadente“ Haltung vor, da diese sich nicht vorstellen können, mit dem Rad vom Dorf in die Disco zu fahren. Abgesehen davon, dass hier ein Generationsunterschied in Bezug auf die selbstverständliche Nutzung des Autos deutlich wird, hat der Vater keinen Sinn für die bedeutsame soziale Konvention der Peergroup seiner Kinder. Es wäre aus Sicht der Kinder ziemlich uncool, mit dem Fahrrad vor der Disco aufzutauchen. Ärgerlich paraphrasiert er ihre geistige Haltung und sieht den Grund für die fehlende äußere Mobilität in ihrer geistigen Unflexibilität. Er paraphrasiert ihre Haltung so:

„... Ich kann mir gar nicht vorstellen das es anders sein könnte, dass ich irgendwas da mache, was außerhalb dessen passiert, was immer passiert ...“ (NH15)

Später im Interview gesteht er ein, dass das Auto auch bequem ist und Spontaneität ermöglicht, vor allem mit Familie, und dass er selbst im Grunde von der geistigen Bequemlichkeit heimgesucht wird, die er seinen Kindern vorwirft.

„Es steckt natürlich auch immer ein bißchen Faulheit dabei, dadrin. Man packt alles spontan ins Auto und dann ab die Post (lacht). Sonst muss das alles sehr genau dann vorher geplant werden und das ist auch schon ein bißchen, ich sag mal das innere Chaos, äh was ..., was dann bequem macht. Und man muss dann nicht definiert äh, sich irgendwas planen, Koffer packen äh, Reise buchen und all solche Geschichten. Das ist etwas, was ich bis heute nicht kann. Weil, ja weil ich nicht muß.“

Die Bequemlichkeit besteht im Vermeiden des Planungs- und Organisationsaufwandes, den die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel seiner Ansicht nach verursacht. Resümierend spricht er auch von seiner „Nicht-Aneignung“. Es zeigt sich allerdings noch eine weitere Ebene seiner inneren Immobilität. Er identifiziert sich als Mensch, der Autonomie und Spontaneität braucht. Er müsste buchstäblich über seinen Schatten springen, wollte er sich auf andere Verkehrssysteme einlassen.

„Wenn jemand sagt, da und da passiert das und das, wenn, dann hab ich also die Möglichkeit mich spontan ins Auto zu setzen und sag ich bin in vierzehn Tagen wieder da, peng. Und ja das ist natürlich angenehm und ich könnte mir nicht so gut vorstellen, dass es für mich nicht so angenehm wäre. Weil das äh könnte ich glaube ich nicht so gut ertragen, das wäre, tja, (seufzt und lacht), so ja halt meine Natur, dass ich das muss, dass ich das brauche, noch brauche (betont) ... Ja diese, diese Freizügigkeit. Freizügigkeit, mich jederzeit entscheiden zu können, ja das mache ich, das will ich. Entscheiden zu können, ob du es musst, weil ich will es nicht aber wenn ich es will, dass ich eine Möglichkeit dazu habe, das ist schon sehr wichtig für mich.“

Was zunächst dekadent erschien, wird schließlich zur Selbstvergewisserung und Identifizierung. Die Frage nach der inneren Mobilität ist damit eine der Identität. Autonomie und Selbständigkeit durch körperliche und geistige Mobilität erscheinen als individuelle Möglichkeit gesellschaftlichen Enteignungsprozessen entgegen zu wirken. Körperliche Aktivität und geistige Unabhängigkeit korrespondieren mit Vorstellungen von einem guten Leben und bilden die idealistische Seite des subjektiven Mobilitätsbegriffs.

Innerhalb des Spannungsfeldes *körperlicher und geistiger Mobilität* nimmt die existenzielle Frage nach Gesundheit und Gebrechlichkeit großen Raum ein. Ausgangspunkt für das Thematisieren leiblicher Immobilität durch Krankheit oder altersbedingten Leistungsabbau in den Interviews sind immer eigene einschneidende Erfahrungen. Dies können die alternden Eltern sein, die eigene Krankheit als Lebenschnitt oder die eigene professionelle Perspektive als Krankenpflegerin. Die Erfahrung von Krankheit und Gebrechlichkeit stellt die selbstverständlich gegebene körperliche und geistige Mobilität in Frage und bedroht die individuelle Autonomie und Teilhabe am kulturellen Leben. Bemerkenswert ist, dass diese Erkenntnis nur von den Akteuren reflektiert wurde, die durch konkrete Lebensumstände damit konfrontiert wurden.

Eine 60-jährige Dresdnerin schildert die Mobilitätssituation ihrer Eltern. Die altersbedingte Abnahme der physischen Leistungsfähigkeit erfordert eine Unterstützung in vielen Bereichen des Alltags. Die Spannungslinie zwischen den gebrechlichen Eltern und der pflegenden Tochter ist durch das Thema Mobilität und Autonomie geprägt. Den alten Leuten fällt es schwer, Versorgungsdienstleistungen, die ihre

Tochter entlasten und unabhängig machen würden, in Anspruch zu nehmen, da sie darin einen Verlust von Autonomie sehen:

„...wir nutzen zum Beispiel, da das Leben an der Hanglage recht beschwerlich ist, den Getränkediens gemeinsam mit den Eltern und ich könnte mir vorstellen, dass mit zunehmendem Alter auch noch andere Dinge in Anspruch genommen werden könnten, zum Beispiel was ich schon mal vorgeschlagen habe, Physiotherapie ja auch möglich ist, wenn man den Masseur auch mal in die Wohnung kommen lässt. Da bin ich immer noch dran, ihnen das beizubringen, dass das schön wäre, wenn da einer käme“

Durch die Erfahrung mit ihren Eltern sensibilisiert bekräftigt sie zum Abschluss noch einmal die hohe Bedeutung von Mobilität:

„Na, ich kann nur noch mal zusammenfassend sagen, dass Mobilität für mich was ganz, ganz wichtiges ist und dass ich mir vorstellen könnte, wenn der Gesundheitszustand es nicht mehr zuließe, mobil zu sein, dass ich dann sehr drunter leiden würde“ (KD5)

Die Konfrontation mit Gebrechlichkeit vergegenwärtigt die essenzielle Bedeutung von Mobilität. Diese Einsicht wird in den beiden folgenden Fällen trotz belastender Umstände positiv bewertet. Mobilität setzt ein 32-jähriger Dresdner mit Gesundheit und der Fähigkeit zur Teilnahme am Leben gleich. Dies vermittelt er plastisch in einer Belegerzählung. Ein Unfall mit dem Gleitschirm führte für längere Zeit zur Unbeweglichkeit. Dieser Zeitraum gab Zeit für Besinnung und Reflexion.

„Dort hatt' ich eben die Zeit. Ich hab ja sozusagen dagelegen, mir überlegt, was ist jetzt, wenn es immer so bleibt, das heißt ich hab angefangen, mich damit auseinanderzusetzen und auch vielleicht Angst gehabt, dass es immer so bleibt ... Es war eigentlich schon wie eine innere Fassung, ein Versuch, mich jetzt drauf einzustellen, wie sieht mein Leben aus. ... wer mich jetzt wohl besuchen kommt und wer nicht und die Vorstellung, dass es schon so ein vollkommener Bruch in meinem Leben wäre, wo Sport und Bewegung, eh so orientiert ist ... Aber auf der anderen Seite fand ich's wieder gut, denn ich finde, eigentlich sollte man so was öfter haben, einfach in diesem ständigem Fluss, mal so ein Bruch, wo man einfach Zeit hat mal zu überlegen und sich mal der Situation bewusst zu sein. Einfach jeden Tag so anzufangen als wär's wirklich ein einmaliger Tag, wo man am nächsten Tag einfach noch nicht weiß, ob man nicht querschnittsgelähmt im Bett liegt.“ (KD11)

„Für mich ist es ein ganz gravierendes Erlebnis, weil ich erstmalig in meinem Leben in die Situation gekommen bin, die ersten 5 Tage nach der Operation eigentlich vergleichbar mit der Situation eines Querschnittsgelähmten auskommen müssen, das heißt ich war absolut unbeweglich, ans Bett gefesselt und an jede fremde Hilfe angewiesen, für die Verrichtungen der Körperfunktionen und für alles. Und dies ist ein ganz tiefgreifendes Erlebnis, was einem erst mal den Wert der Mobilität deutlich macht, aber auch den Wert von Zuwendung anderer, die einem dann die Einschränkungen erleichtern oder diese Einschränkungen wieder aufheben“ (KD4)

Der Verlust körperlicher Mobilität ist ein einschneidendes Erlebnis. Begleitende intensive persönliche Reflexionsprozesse führen den Wert der vorher selbstverständlich gewordenen Mobilität ins Bewusstsein. In dieser existenziellen Dimension ist Mobilität - von jeder sozialen Norm entkleidet - die Fortbewegung des Erfah-

rungsstroms selbst und damit Voraussetzung für die subjektive Aneignung unserer Umwelt. Sozial überformt schlägt sich dies in Werten wie Unabhängigkeit und Authentizität nieder („ehrliche Mobilität“).

3.2.2 Freiheit versus Abhängigkeit: „einen Weg für den eigenen Willen finden“

Es ist bereits angeklungen, dass Mobilität anhand der Pole Freiheit und Unfreiheit bewertet wird. Dabei wirken die normativen Anforderungen an das Mobilitätshandeln, zu denen der einzelne Akteur sich ins Verhältnis setzen muss. Ausgehend von der Feststellung, „dass Mobilität eine Option ist, die es ermöglicht, Wollen umzusetzen“, thematisiert NH1 (w) Mobilität als problematisches Phänomen zwischen Zwang und Freiheit. Innerhalb des Interviewverlaufs findet NH1 über verallgemeinernde, stereotypisierende Aussagen zu Mobilität zu einer persönlichen Positionierung. Dies geht auf der formalen Ebene u. a. mit einem Wechsel in die erste Person einher.

„Mobilität ist eine Option, die es ermöglicht Wollen umzusetzen. Mobilität ist positiv, wenn sie es mir ermöglicht einen Weg für mein Wollen zu finden. Negativ ist Mobilität als Selbstzweck in der Großstadt. Es ist der Zwang zur Mobilität, der mich überfordert ...“

Als positiven Gegensatz zur erzwungenen und negativ erlebten Mobilität in der Großstadt formuliert NH1 das Ideal eines Ortes, wo alles mit dem Fahrrad erreichbar ist. Mit der Gewissheit, das Fahrrad allein reparieren zu können, kann sie sich bei dieser Vision autonom und unabhängig, letztendlich frei fühlen. Im Verlauf des Interviews nimmt die Trennschärfe der anfänglich getroffenen Polarisierung jedoch ab. Insbesondere bei der Differenzierung in Mobilität als Selbstzweck und Mobilität im Dienste der Freiheit weist sie auf die Anforderungen und Chancen hin, die solche Freiheitsgrade für sie bedeuten:

„... Mobilität bedeutet Freiheit. Freiheit kann mir aber auch Angst machen. Wie Kierkegaard es sagt, gibt es den Schwindel vor der eigenen Freiheit. Zuwenig Mobilität engt genauso ein, wie zuviel Mobilität. Es ist eine persönliche Aufgabe und Herausforderung ein gutes Maß zu finden ...“

Es geht mit dem richtigen Maß um die Integration von Bewahrung und Veränderung. Im Mittelpunkt ihrer Mobilität steht nicht die Umsetzung des eigenen Wollens. Ihr reicht die Freiheit im Gedankenspiel, das Wissen um einen Weg - also eine geistige Mobilität. Aus diesem Zusammenhang heraus wird ihr folgender Abwägungsprozess um die Konstrukte Mobilität, Weg, Freiheit, Willen und Ziele verständlich. Das gewonnene Fazit, dass Wille und Ziele wichtiger seien als Mobilität an sich, wird plausibel. Der geistige Aspekt der Mobilität konstituiert in dieser Sichtweise die persönliche Freiheit.

„Mobilität an sich ist problematisch, da ein Weg kein Ziel ist auch wenn man sagt, Mobilität ist Leben und Leben ist Bewegung. Mobilität bedeutet die innere und äußere Freiheit, dass zu tun, was man will. Das setzt immer einen Willen voraus. Willen und Ziele zu entwickeln ist wichtiger als Mobilität an sich.“

Es liegt ein Widerspruch in dieser Argumentationsfigur. Einerseits seien Ziele und Motive, „das eigene Wollen“, wichtiger als Mobilität zum Selbstzweck. Andererseits nutzt sie diese ziel- und zweckbefreite Mobilität z.B. beim Fahrradfahren, um Kontakt zu sich selbst und zu ihrem Willen zu finden. Dies verweist auf die von vielen Akteuren genutzte Strategie, Orientierung zu gewinnen, indem bewusst Perspektivwechsel herbeigeführt werden. Bewegung hilft, innere Zustände zu transformieren, Bezugsrahmen zu ändern und geistige Mobilität zu finden. Körper und Geist sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern in ihrer wechselseitigen Bedingtheit der Schlüssel, Mobilität als Freiheit erleben zu können.

Die Pole Freiheit - Unfreiheit korrespondieren mit dem Widerspruch zwischen Genuss und Vernunft, welcher in den Interviews wiederholt thematisiert wird, vor allem im Konflikt zwischen der Nutzung individueller Verkehrsmittel und ökologischem Gewissen. Diese Kluft ist für viele schwer aufzulösen. NH8 etwa ist Mitte 40, sie lebt mit ihren zwei Kindern in einer kleinen Schweizer Stadt und arbeitet in einer außerhalb gelegenen Klinik als Büroangestellte. Sie fährt täglich mit dem Auto zur Arbeit. Es ist das erstmal, dass sie ein eigenes Auto hat und sie genießt dies als neue Autonomie nach der Trennung von ihrem Mann. Wenn es passt, nimmt sie Kollegen in ihrem Auto mit zur Arbeit. Sie spricht in einem gemäßigten Schweizer Dialekt. Sie war beim Interview sehr engagiert und offen. Angestoßen durch ihre persönliche mobile Wirklichkeit thematisiert sie verschiedene Aspekte der öffentlichen Mobilitäts- und Ökologiedebatte. Sie repräsentiert die Zerrissenheit zwischen Spaß, Spontaneität, Autonomie und Freiheit des Autofahrens und den Skrupeln eines ökologisch aufgeklärten Menschen plastisch.

„Ich habe auch, äh, seit längerem oder hatte ich ein schlechtes Gewissen, wenn ich mein Auto brauchte eigentlich ohne ersichtlichen Grund. Also dass ich nicht irgendwo im Spital jemand besuchen musste etcetera, dass ich einfach so für mich irgendwo hingefahren bin zum Vergnügen. Ich mach das eigentlich auch selten, aber ... das das ist mir schon im Zusammenhang mit äh Umweltverschmutzung und so ist das schon bei mir so hängengeblieben, dass das ich nicht einfach mehr so ins Auto steige, ohne mir Gedanken zu machen ...“

Ins Auto zu steigen und sich umweltbezogene „Gedanken machen“ bleiben zwei verschiedene Dinge. Das Handeln, das aus dem ökologischen Bewusstsein folgt, ist die Suche nach Gründen für das Autofahren, die funktionale Legitimation des Nicht-Verzichts. Zur Veranschaulichung der Kluft zwischen Umweltbewusstsein und Mobilitätshandeln dienen die folgenden Beispiele aus drei weiteren Interviews.

„Eigentlich finde ich Autofahren bescheuert... Na, es ist in gewisser Weise eigentlich etwas schizopren, weil ich eigentlich dagegen bin. Weil ich es ökologisch einfach nicht vertretbar finde, das hier in Deutschland, überhaupt auf der Welt, Millionen von Autos rumfahren, jeder fährt Auto, überallhin ...“ (KD3)

„...also, wenn ich fliege, dann nur weite Strecken, wie Amerika dieses Jahr z.B. und dann auch nicht für kurze Zeit sondern für lange Zeit, das muss sich also lohnen. Aus ökologischen Gründen, weil ich weiß, wie schädlich das ist und das ist so eine Abwägung zwischen meinen eigenen Interessen und meiner Verantwortung der Erde gegenüber ...“ (KD11)

„Das ist dann wieder das was mich gestört hat, das wir zu viert mit zwei Autos gefahren sind, weil die anderen gesagt haben, dass das Auto zu voll wird und wir wollen zu einem anderen Termin zurück fahren. Also, dass Mobilität auch mit Freiheit gleichzusetzen ist. Das schränkt halt die Mobilität ein bißchen ein, wenn man zu viert ist ...“ (KD11)

Wir sehen, dass sich auch bei ausgeprägtestem Umweltbewusstsein immer eine Rechtfertigung für umweltbelastende Mobilitätspraxis findet - und dass dieser Widerspruch individuell ausgehalten werden kann. Das Freiheitsargument verweist auf einen Widerspruch zwischen individuellen und kollektiven Bezugssystemen: Die Freiheit des Kollektivs erfordert Anpassungen beim Einzelnen. Bei einem so unmittelbar leiblichen Geschehen wie dem Fahren, fällt es jedoch schwer, die gewonnene kollektive Freiheit nicht primär als Verlust zu verbuchen (s. nächstes Kapitel).

Die Frage nach der Freiheit durch Mobilität kann auch aus einer anderen Richtung virulent werden. Ein Mobilitätsgewinn kann das ausbalancierte Verhältnis zwischen individueller Unabhängigkeit und Abhängigkeit bedrohen. Die Einführung neuer Techniken kann zu neuen Formen der Entflexibilisierung und Abhängigkeiten von den neuen Systemen und Strukturen führen. Diese Problematik der individuellen Freiheitsgrade wird im folgenden Zitat berührt.

„Mobilität ... ist nicht nur gleich Bewegung, sondern vielleicht auch dieses Bestreben, dahin zu kommen. Und ich glaube, dass das auch eine ziemlich große Wichtigkeit hat, also diese verschiedenen Ebenen zu betrachten. Eben nicht nur sehen, wie gehe ich als Mensch, oder kann ich mich besser in Auto setzen oder in Bus, um da und da hin zu kommen, sondern zu sehen, äh, erstens mal, wie werde ich eingeschränkt aber auch wie schränke ich mich selber, oder lasse ich mich selber einschränken in meiner Mobilität, also ... ähm ... mh“ (NH7)

Diese Frage nach Unabhängigkeit und Anpassung stellt sich besonders bei der Telekommunikation. Die Potenziale heutiger IuK-Technologien bieten die Integration von mobiler Allerreichbarkeit und kommunikativer Allpräsenz. Damit einher entsteht aber eine Kultur des universellen Zugriffs. Die Erfahrung zweier Handy-Nutzer verdeutlicht diese beiden Pole. Im ersten Beispiel wird das Handy als Befreiung erlebt, indem es die Aspekte von Allerreichbarkeit und Allpräsenz mit Mobilität integriert. Das Handy gewinnt hier eine ähnliche biographische Bedeutung wie für frühere Jugendgenerationen das Auto. Es macht vom Elternhaus unabhängig und erweitert die Handlungsspielräume dadurch sprunghaft. Dieser Komplex Handy, Erreichbarkeit und Mobilität wird von der Auskunftsperson als einziger Strang durchgehend als Erzählung ausgeführt. Die rationalisierende Ebene wird zugunsten eines offenen und undistanzierten persönlichen Stils verlassen, in ausdrucksstarken Bildern wird die hohe persönliche Relevanz des Themas deutlich.

„Das Mobiltelefon hat eine Kette gelöst. Zuhause hing ich immer an der Schnur vom Telefon, um Teil der Welt, vernetzt zu sein. Das Mobiltelefon hat diese Kette durchschnitten und ermöglicht mir Mobilität [...] Früher war Integration und Mobilität ein Gegensatz, dieser Widerspruch ist durch das Handy gelöst ...“ (NH6)

Die Integration ehemals getrennter Welten wird in einem anderen Kontext zum schwer bewältigbaren Abgrenzungsproblem:

„Obwohl Mobilität eine Art von Freiheit ist, weil man nicht an einen Ort gefangen ist, bin ich trotzdem gefangen, da ich überall erreichbar bin ...“

„Sie wollen jederzeit auf mich zugreifen, ich kann nicht weg sein, muss stetig erreichbar sein ...“

„Ich habe ein schlechtes Gewissen abzusagen ...“ (alle NH2)

Der Erzähler erlebt eine aktuelle persönliche Belastung, die sich aus einer neuen Arbeitssituation (Wohnen und Arbeit in verschiedenen Städten) und der starken Einbindung durch Handy und Internet ergibt. Seine Sprechweise wirkt gehetzt und eckig. Neben konkreten lebensnahen Beschreibungen sind vor allem die abstrakten Betrachtungen redundant und ausweglos. Diese formale Gestalt der Darstellung scheint mit der Lebenssituation des Erzählers zu korrespondieren, er kann sich nicht entziehen. Allgegenwärtige Erreichbarkeit macht ihn zum Gejagten. Er verwendet die unbestimmte Form des Sie, um diesen allgegenwärtigen Zugriff zu beschreiben. Anstatt konkreter Personen beschreibt er einen „universellen Erreicher“ in Analogie zu der „universellen Erreichbarkeit“.

NH2 kann sich immer schwerer durch Nichterreichbarkeit entziehen, sondern muss die Absage direkt kommunizieren und wird in seiner Verweigerung sichtbar. Zeitdruck und Freiheitsentzug sind das plakative, punktierte und nachvollziehbare Fazit des Befragten über die Auswirkungen von Internet und Handy. In dieser Abgrenzungsnot sind neue Modi des Rückzugs und der Legitimation von Privatheit erst noch auszuhandeln bzw. zu erkämpfen. Derzeit ist der kulturelle Bedeutungsrahmen für virtuelle Mobilitätstechnologien noch unterentwickelt. Mobilität ist nicht nur ein Synonym für Freiheit, sondern kann diese auch einschränken.

3.2.3 Masse versus Einzelner: „so mobil dass sie sich im eg stehen“

Moderne Mobilität erfordert die Aneignung von neuen Mobilitätssystemen, aber auch die persönliche und kollektive Anpassung an deren Bedingungen und Regeln. Der mobile Individualist ist Teil einer entindividualisierten Masse in modernen Informations- und Abfertigungssystemen an Flughäfen und in Ballungszentren. NH9 distanziert sich von dieser modernen Massenmobilität. Er spricht abwertend von der Masse, den „Menschen“, der „Großstadt“ und dem „Schlagwort Mobilität“. Eine „Lust auf Mobilität“ - etwa das Autofahren oder „mit dem Flugzeug von da nach da jetten“ - bewertet er abgrenzend zynisch: „na, lass die mal mobil sein“. Damit spielt er auf deren Passivität und Objektivität an: „so einsteigen, so verpacken, ähm, wieder aussteigen, das finde ich irgendwie schräg“.

Es ist aber nicht nur der Wunsch, sich positiv von der Masse abzuheben, sondern auch die Wahrnehmung, dass Individualität als Massenphänomen an Grenzen stößt. Der Einzelne sieht sich in seinem „mobilesein“ der Masse gegenüber und gleichzeitig als Teil von ihr. Alltäglich muss er seine individuelle Mobilität und Beweglichkeit durch die Masse hindurch organisieren, bewältigen und erhalten.

„Ja, Mobilität ist wichtig [betont] und wird immer wichtiger. Das Problem ist, dass im Zuge der Individualisierung die ja schon soundsoviel Jahre voranschreitet, auch die Mobilität immer individueller wird, und jeder sein eigenes Auto will. Ich auch [...] Das führt dazu, dass es zu viele Autos gibt und keiner mehr mobil ist. [...] Die Individualisierung führt ja auch zu einer gewissen Vereinzelung, so dass [...] jeder für sich im Leben allein [sieht], wie er damit klarkommt. Jeder sieht auch in der Mobilität für sich, wie er dahin kommt, wo er hin will, und das führt zu mehr Individualverkehr ...“ (KG2)

Die Masse stellt eher eine Barriere für die eigene Mobilität und Individualität dar, folglich findet eine Abgrenzung von ihr statt. Diese Abgrenzung verdeutlicht sich unter andern in der eingenommenen Perspektive: Es wird über die Masse geredet, aber der Akteur identifiziert sich nicht als Teil von ihr. Verkehr wird nicht als kollektiv verursachtes Phänomen realisiert, sondern als Ansammlung des Handelns vieler Einzelner. Allenfalls die „Anderen“ machen die Masse aus, man selbst zählt nicht dazu. Diese Konstellation ist besonders typisch, wenn es um die negativen Begleiterscheinungen und Folgen der Massenmobilisierung geht (vgl. Kapitel 3.1). Dieses Zusammenspiel individueller Entscheidungen zur Mobilität und ihrer kollektiven Folgen wird als irrational erkannt:

„...dieses ganze Paradoxon. Ich meine man fährt zu hunderten auf die Autobahn und weiß man steht im Stau ... Also, die sind dann so mobil, daß sie sich im Wege stehen sozusagen.“ (NH13)

Insgesamt wird das Verhältnis der Einzelnen zur Masse in diesem Interview als Krise der Konsumgesellschaft gedeutet. Individualisierung, Liberalisierung und die damit verbundene Entsolidarisierung gehen danach Hand in Hand mit den Allmachbarkeitsfantasien einer Überflussgesellschaft.

Die Konfrontation mit der Masse stellt für viele Akteure ein zentrales Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl dar. So ist die Fahrt im Bus für die meisten eine Referenzsituation für die „Tortur in der Rush-Hour“, für manche aber auch die Möglichkeit zu Kontakten und positiven Erlebnissen. Für die erste Gruppe ist die Fahrt mit dem eigenen Pkw eine Möglichkeit dieser Tortur auszuweichen. Das Auto grenzt von der Masse der Mitmenschen ab (KD12):

„...dann setz ich mich lieber ins Auto und mach die Türe zu, mach's Radio an und da steht mir keiner auf den Füßen“ (KD12)

Damit wird der dargestellte Widerspruch nicht nur hypothetisch, sondern mit jeder Autofahrt auch praktisch ausgeblendet. Dieses wird verständlich, wenn man die leibliche Einheit aus Mensch und Fahrzeug berücksichtigt, die hohe Sensitivität, Selbstwirksamkeit und Kontrollempfinden hervorrufen kann (Dick 2001).

Massenmobilität, wie sie in öffentlichen Verkehrssystemen erlebt wird, kann hingegen zu Entfremdung und Wirklichkeitsverlust führen:

„Auch da merke ich ganz stark, dass was ich mit dem ICE auch sagte, ... dass es mir komisch ist zu fliegen und länger im Auto zu sitzen, und richtig, richtig Kilometer abzureißen, so, ich mag das nicht gern, es ist total komisch, so. Was dann auch dazu führt, dass ich aus eigenen Antrieb eigentlich noch nie eine Fern-Reise gemacht hab

... Das waren eher ... Umstände wie jetzt hier die Ausbildung auf Gomera. Ich brauch ewig lange, ich hab jetzt noch das Gefühl, die Berge könnten ne Kulisse sein.“ (NH9)

Eine Strategie, sich dieser Entfremdung zu entziehen, ist für NH9 „von der Strecke jeden Meter mitzukriegen“. Mit einer solchen Mobilität kann er sich identifizieren. Er berichtet, er sei die ICE-Strecke von Hamburg nach Stuttgart mit dem Fahrrad nachgefahren, um die Strecke zu erfahren. Die Verankerung in Zeit und Raum, das bewusste Realisieren des Weges sowie die Selbstbestimmtheit bewahren ihn vor dem Wirklichkeitsverlust, den er im Zusammenhang mit modernen Verkehrsmitteln erfährt. Die Erfahrungsräume, die er hierzu aufsucht, verschärfen den Gegensatz zwischen selbstbestimmter, leiblicher und entfremdeter Massenmobilität allerdings noch mehr:

„Und das ist beim Wandern genau dasselbe. Es gibt schon so ein Ziel, aber das ist eigentlich nur ein Aufhänger und das erleichtert sozusagen, dass ich nicht mehr denken brauch, sondern ich .. veranker mich in Zeit und Raum an irgendeinem Ziel, und wenn ich dieses Thema, wo es hingehet, erledigt hab, und ich kann mich ganz auf's Unterwegs-Sein einlassen. Und dies kann ich ungeheuer genießen ... so immer weiter, immer weiter, immer weiter“ (NH9)

Eine andere Form, sich gegen die Massenmobilität zu wehren, ist es, schöne Reiseerlebnisse aus der Kindheit in der Gegenwart als Erwachsener „nachzuspielen“ (KG8). Hier wird der Erzähler zum „kindlichen Mitfahrer“, der sich von seiner Mutter mit dem Auto durch Deutschland fahren lässt. Ein Nebenaspekt ist hier das sinnliche „Erschließen der Welt“ über das Essen (in Kassel Kasseler gegessen). Seine Attribute für diese Erlebnisse sind Spontaneität, amüsiert Sein und die Konzentration auf das gefahren Werden. Er bilanziert, dass diese spontane Reise dem entsprochen habe, was er als Kind erlebt habe. Es folgt eine Sequenz mit beschreibenden Abwägungen zwischen der rationalen, erwachsenen Allerreichbarkeit und dem verlorenen Zauber des kindlichen Erlebens („es ist viel einfacher, auf der ganzen Welt unterwegs zu sein“).

3.2.4 Stadt oder Land: „diese lange Fahrerei“

Stadt und Land sind weitere dominante, bipolare Konstrukte, die wiederholt in Interviews verwendet werden. Räumliche Bestimmungen auf dem Land werden oft in Bezug zu nächsten größeren Städten vorgenommen, wobei die Verbindung, Entfernung und Fahrzeit bedeutungsvoll hervorgehoben werden. NH12 schildert neben den Themen Reisen und Kommunikations-Medien ihre Mobilitätspraxis auf dem Land. Auffällig ist dabei, dass dies ausschließlich unter Einbezug des antagonistischen Gegenpols „Stadt“ geschieht.

„Ja, also zuerst Mal denke ich an meine Situation. Ich wohn in A-Dorf ... auf dem Land ist das sozusagen, eine Stadt von 7-8 Tausend Einwohnern, und um wirklich ein bisschen mobil zu sein, das heißt in die nächste Stadt zu kommen, gibt es bei uns wirklich wenig Möglichkeiten. Da ist das Auto einmal und, ähm ja, und ne Busverbindung, die stündlich fährt, aber die sehr umständlich ist. Ja, und .. dadurch, dass es so, es dauert ne dreiviertel Stunde um dahin zu kommen, ... wird's auch nicht so häufig genutzt“ (NH12)

Die Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt ist als Stafette repräsentiert, z.B. „von ... mit dem Auto zum Bahnhof, dann mit dem Zug nach ... , dann umsteigen in den Zug und in ... Stunden ist man in ...“. Die Abhängigkeit von Verkehrsmitteln und der Aufwand, den der Weg macht, werden abgewogen und bei der Standortwahl mit einbezogen.

„Also ... da in A-Stadt, wo ich gewohnt hab, da gab es eben keinen, ähem, da haben wir auch überhaupt nicht drauf geachtet, keine gescheite Verkehrsanbindung, so, das heißt, man kam nicht mit dem, also man musste halt mit dem Auto zum B-Städter Bahnhof, oder mit dem Taxi, und vom B-Städter Bahnhof dann zum Großstädter Bahnhof, so, und von da aus dann zu Fuß dann zu meiner Arbeitsstelle, oder dann mit U- und S-Bahn und dann nochmal zu Fuß laufen. Also es war ne anderthalb, also wenn man das gemacht hat, ne anderthalb stündige ziemlich kostspielige Aktion. So und dann wie gesagt, nachdem wir dann umgezogen sind, hab ich eben ziemlich drauf geachtet, dass es zumindest äh irgendeine gescheite Busanbindung gibt. Weil wir hatten überlegt, ziehen wir auf's Land oder in die Stadt, ja und ich hab dann gemerkt, nicht noch mal also diese absolute Abhängigkeit vom Auto. Das muss irgendwie auch anders gehen, ohne das man ein teures Taxi mietet, so“ (NH14)

Städtern hingegen ist die Möglichkeit des Herauskommens wichtig, Zeit und Aufwand, um Erholung im Grünen zu finden, werden reflektiert. Die Stadt wird dann als Barriere erlebt. Diese Sicht der Stadt wird nicht nur, aber auch von Motorradfahrern immer wieder beschrieben:

„Ich glaub, ich fühle mich hier in der Stadt auch immer in meiner Mobilität irgendwie gehemmt. Also gerade in einer großen Stadt wie Hamburg. Ich würde eigentlich gerne viel lieber, also viel mehr so draußen fahren. Ich finde aber, dass das aufwendig ist, das zu erreichen [...] diese lange Fahrerei, bis man dann endlich mal draußen ist. Ich habe das Gefühl, man muss sich ersteinmal durch alles durchkämpfen, um überhaupt mal wieder Natur zu sehen“ (NH3)

Die Großstadt ist das Synonym für Massenmobilität. Das Ringen des Einzelnen um seine individuelle Mobilität und Abgrenzung von der Masse tritt hervor, plastisch als „lange Fahrerei“ und „Durchkämpfen“.

Darüber hinaus sind Stadt und Land *Symbole für eine zivilisatorische Polarität*. Die Stadt als Metropole ist Metapher für Modernität, Zukunft, Kultur, das Land steht für Kontemplation, Verwurzelung und Tradition. Stadt und Land sind Sozialisations-symbole, mit denen sich identifiziert oder von denen sich abgegrenzt werden kann. Das Pulsieren der Metropole mit ihrem Raum für subkulturelle Strömungen und dem Gefühl, an einer globalen Kultur zu partizipieren, entspricht besonders den Idealen junger Erwachsener, aber auch denen bestimmter Berufsgruppen. Junge Erwachsene verlassen das Elternhaus, um sich von der provinziellen Herkunft abzugrenzen. Ein inzwischen in Hamburg lebender Mann schildert, wie er sich als Jugendlicher in einer Kleinstadt aufgrund der begrenzten Mobilität gefühlt hat. Das Thema Mobilität hat in der Folge für sein Leben eine immense Bedeutung.

„Ja, dass ich zum Beispiel in dieser Großstadt Hamburg durch seine öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich mobiler bin heutzutage. Als in meiner Heimatstadt in A-Ort, wo ich nämlich zwischendurch dachte, als ich keinen Führerschein hatte, ich werd' wahnsinnig und immer jeden Tag zwanzig Kilometer mit dem Fahrrad

gefahren bin, um mal zur Fete oder in die Disco zu kommen und das echt nur zum Kotzen fand'. Das ist ein schönes Erlebnis in Hamburg zu wohnen. (Lachen) [...]

Da war ich 15, da hast du ja keinen Führerschein, kein gar nichts, geschweige denn, dass du die Kohle hast auf den Zug zu springen, das war ne echt nervige Sache, weil da hast du dich natürlich so gut wie nie gesehen, zweimal irgendwie, ich bin mal hin, sie ist einmal gekommen, ne. Das war damals so, da hab' ich jetzt gedacht, oh Gott' hätt ich mal bloß ein Auto irgendwie [...]

Wär' aber schön gewesen, [Auto]. War damals mein großer Traum irgendwie, ich hab' mich immer ein bißchen verflucht, hab' mich immer ein bisschen gefangen gefühlt in diesem Ort ... na ja, Großstadt, ne. Also in Hamburg hat man nicht den Alptraum, dass man nicht wegkommt. Obwohl es halt, wenn du weiter raus fährst oder so, nach B-Dorf oder so, da bin ich sehr froh, dass ich heute ein Auto habe“ (KG3)

Das Auto ist für die Landbewohner das Integrationsmittel schlechthin, schon 15-jährige sehnen sich danach. Es ermöglicht als einzige adäquate Mobilitätsalternative Autonomie. Von der Dynamik einer Metropole geht für Menschen mit einer ländlichen Sozialisation eine starke Faszination aus. Die Stadt wird als kultureller und sozialer Möglichkeitsraum dargestellt. Das Fehlen dieser Vielfalt wird von Landbewohnern als Verlust erlebt.

„Da empfinde ich das als großes Manko, da so auf dem Land zu leben und stell mir vor, in so 'ner Stadt hätt ich einfach mehr Möglichkeiten Dinge zu machen mit Gleichgesinnten, also so zum Beispiel Kursangebote wahrzunehmen. Das kann ich also hier von der Volkshochschule auch bei uns, aber da sind zum Teil welche angeboten in der Schule, die interessieren mich nicht so, die ich schon interessanter finde, da muss ich schon wieder für fahren, ne, und das finde ich anstrengend ... da wünsch ich mir manchmal in der Stadt zu wohnen ... und das ist auch ne Qualität, die also, die meine Söhne jetzt auch sehr zu schätzen wissen in Hamburg und Köln, dass sie formuliert haben, sie können sich einfach so in ner großen Stadt ... wirklich einen Freundeskreis suchen mit ähnlichen Interessen. In A-Dorf ist es wirklich begrenzt und abgeschieden, da konnten sie eben nur mit Leuten, die fanden sie auch ganz nett, aber äh, es war nicht so äh unbedingt, äh, die, die die gleichen Interessen haben, hatte, ne“ (NH12)

Immer wieder wird in den Interviews deutlich, wie die Menschen nach einer Symbiose von Stadt und Land suchen. Mobilität ist dabei die Möglichkeit, große Distanzen zurückzulegen.

„... und das ist schon ganz schön gigantisch, was jeden Tag über Hamburg reinrollt. Und also auch wieder rausrollt, aber auch wie viele Menschen höchst mobil sind um hier einen Arbeitsplatz zu kriegen halt, ne. Und wenn ich mich inzwischen so im Bekanntenkreis umgucke, wo Leute dann überall hingehen irgendwie hingehen oder auch so vom Abitur, dass sie irgendwo nach Süddeutschland oder sonstwohin gegangen sind, nur um nachher irgendeinen Job zu kriegen. Oder sogar ins Ausland gegangen sind, so finde ich das heute doch dass wir heute erstaunlich mobil sind im Gegensatz zu naja vor hundert Jahren oder vor fünfzig Jahren selbst auch noch“ (KG3)

Die symbolischen Qualitäten der beiden Lebensformen entfalten sich als reziproke Versprechung: Der Landbewohner sucht die Stadt und umgekehrt. Die Suche nach einem optimalen Kompromiss dürfte ein wichtiger Grund für die Beliebtheit der

Wohnformen dazwischen - in Zwischenräumen - sein. Es zeigt sich allerdings, dass diese Symbiose nicht leicht zu finden ist. Wir können die These formulieren, dass der suburbane Siedlungsraum oft keine wirkliche Integration von Stadt und Land bietet. Er ist ein eigener Raum, der weder die typischen Eigenschaften der Stadt noch die vom Land aufweist - stattdessen aber beides voneinander trennt. Der Wunsch einer gelungenen Integration von moderner Mobilität und provinzieller Transparenz und Anschaulichkeit bildet das Meta-Motiv in der Darstellung von NH11. Sie sehnt sich nach einem beschaulichen, ländlichen Tagesanfang in der Stadt und hat als Gegenentwurf ihrer stressigen morgendlichen Großstadtrealität die Vision einer ländlichen Busfahrt zur Arbeit:

„...das hat auch was, aber manchmal ist es auch ganz schön, wenn man noch ein bisschen so in den Tag hinein gebracht werden kann von der Bahn, oder einen netten Busfahrer, den man trifft oder so. So, wie es, auf 'm Dorf zum Beispiel ist es so, ne, da kennt man die Busfahrer, und dann sagt man kurz guten Morgen, und dann trifft man auch irgendwie Frau Schmidt, die auch jetzt in die Stadt fährt und dann sagt man der noch guten Tag und das hat sowas heimeliges, ja ne gewisse heimelige Atmosphäre, die wäre morgens nett ...“ (NH11)

Allerdings sucht und findet sie dörfliche Qualitäten im Stadtteil der Großstadt. Vernetzte soziale Strukturen und lokale Identifizierungen werden in diesem Sinne geschildert:

„... Ja angenehm ist trotzdem auch, finde ich, wenn man viel zu Fuß auch erreichen kann, weil ... das ne schöne Mobilität ist. Ich bin da einfach dann in meinem Tempo, kann ich gut von hier nach da gehen, kann auch ne gewisse Gelassenheit, weiß zum Beispiel ... wie ich immer Einkaufen geh, so, ich hab da meine Runde, geh von dem einen zum nächsten, so meine drei Geschäfte, die ich hab, kann die zu Fuß gut erreichen und, ähem, um mobiler oder mich dabei nicht so beladen zu fühlen ne, hab ich mir jetzt so ein Rollwagen gekauft, der mich wieder entlastet [...] dass man sich möglichst frei bewegen kann lieb ich, möglichst und also möglichst wenig noch darauf packen, es ist ähnlich wie ... bei dem Bus fahren, dass ich weiß, da gibt's einen Platz für mein Gepäck, der ist auch wirklich da, und ... ich muss mich nicht abhetzen, damit der Platz auch noch da ist oder so, sondern den gibt's auf jeden Fall oder meistens, es ist genügend Raum erstmal da, und so wie beim zu Fuß gehen eben kann ich mich entlasten über so 'n Rollwagen, so ne. Es ist total nett, wenn man zu Fuß was erreichen kann und auch damit mehr in der Umgebung ist, zum Beispiel jetzt für mich, in der ich leb, dass ich die einfach mehr wahrnehm, dass ich nicht ins Einkaufscenter fahr, weil das da billiger ist, weil, das hat nichts mehr mit meinem direkten Umfeld zu tun, so.“ (NH11)

So wird der eigene Stadtteil zum wichtigen Träger dörflicher Qualitäten im großstädtischen Leben. Zentral erscheint der Wunsch nach dörflicher Atmosphäre im eigenen Stadtteil, die eine Bindung an den Wohnort erlaubt. Voraussetzung dafür ist die Überschaubarkeit der Situation und die Möglichkeit aktiv am Geschehen zu partizipieren. Das Gefühl von Vertrautheit und Solidarität ist im Stadtteil mit dörflichem Charakter wesentlich höher als in Industriebrachen und auf anonymen Großplätzen. Die unpersönliche und undifferenzierte Masse wird hier zur persönlichen und differenzierten Gemeinschaft. Dieser Struktur wohnt eine Anziehung und Mystik inne, die auf die Sehnsucht nach sozialer Integration weist.

Damit wird deutlich, dass die Strategie einer *Stadt der kurzen Wege* (Gertz 1998) sich nicht in der nähräumlichen Verfügbarkeit wichtiger Infrastruktur erschöpfen kann, sondern auch eine kulturelle, eine soziale und vor allem eine atmosphärische Dimension besitzt. Es sind Fragen der Ortsidentität, des Ortsbewusstseins und kultureller Lebendigkeit angesprochen, die sich linearen Planungsprozessen entziehen. Auch Wohnformen, die Gemeinschaftssinn und -erleben fördern, spielen hier eine wichtige Rolle.

Bisher benannte Spannungsfelder zum Thema Mobilität - geistig vs. körperlich, Masse vs. Einzelner, Freiheit vs. Unfreiheit - korrespondieren mit den räumlichen Strukturen des Wohnortes. Auch die anschließend beschriebene Polarität von Bindung und Lösung geht in dieser Logik auf, in ihr kommt allerdings noch die Perspektive individueller Entwicklungsprozesse und Biographien zum Ausdruck.

3.2.5 Bindung und Lösung: vertrautes Zuhause und herausfordernde Situationen

Sobald es sich vom Aspekt der physischen Fortbewegung löst, ist das Thema Mobilität für die Menschen von der Fragestellung nach Bindung und Lösung durchdrungen. Bindung und Lösung stellen Grundmotive der Mobilität dar. Mobilität setzt Lösung voraus und führt zu neuen Bindungen, sie ist die Fähigkeit zum Übergang. In der Bewegung komme ich Dingen näher und entferne mich gleichzeitig von ihnen. Mobilität aber beginnt vor der physischen Bewegung, indem sich das Bewusstsein im Sinne von Aufmerksamkeit auf etwas richtet. Hierzu gehört es, Ziele zu sondieren, bereit und fähig zu sein, einen Kontext zu wechseln und Aufmerksamkeit zu lösen. In ihrem geistigen Aspekt umschließt Mobilität Vorgänge der Wahrnehmung, der Orientierung, der Entscheidung, ihrer Umsetzung in Bewegung sowie der Bewertung der neuen Situation.

Unter der Perspektive von Bindung und Lösung berichten die Akteure von existenziellen Auseinandersetzungen über berufliche und zwischenmenschliche Beziehungen, Lebensweg und Lebensort bis hin zu tieferen und transzendentalen Sinnfragen. Wir können dies unter verschiedenen Perspektiven rekonstruieren und beobachten, dass es nicht um die tatsächliche Bewegung, sondern um dabei erfahrenen Möglichkeiten geht. Dieser Möglichkeitsraum, der Mobilität bestimmt, wird jedoch niemals ausgeschöpft - vielmehr werden im Handeln dessen Grenzen erfahren. Mit Mobilität geht es immer um die Spannung zwischen Idealvorstellungen und Realität, um die im Tun erfahrenen Potenziale und Grenzen. Im Handeln kann es immer nur eine Annäherung an das Ideal der Allgegenwart oder Allbeweglichkeit geben. Die Akteure reflektieren diese Brüche in ihrem Idealbild von Mobilität.

Lösung vom Alltag und Bindung an Transzendenz

Im Interview mit NH15 wird deutlich, wie schnell das lebenspraktische Thema Mobilität seine Alltagsrelevanz überspringen kann. Es werden Verbindungen zwischen Mobilität, dem Ideal der Allpräsenz und religiösen Metaphern geknüpft. Hierzu gehören einerseits die Reflexion eigener Lebenshaltung und -gestaltung, aber auch die Fragen nach Sinn, Wahrheit und Wirklichkeit, inneren- und äußeren

Grenzen und deren Überwindung bis hin zu transzendenten Überlegungen. Er schreibt sich selbst ein hohes Maß an physischer Mobilität zu, der allerdings Bindungen beruflicher und familiärer Art gegenüberstehen. Die geistigen Voraussetzungen für Mobilität verweisen allerdings auf das innere Beharrungsvermögen der Gewohnheiten und Routinen. Am Begriff Freiheit diskutiert NH15 das Bedürfnis, alltäglicher Eingeengtheit und Unflexibilität zu entkommen. Die wahrhaftige Vollendung dieses Mobilitätswunsches liegt seiner Ansicht nach in der geistigen Dimension. Als Beispiel dient der Heilige, der aufgrund seiner verwirklichten Ganzheit Allpräsenz entwickelt hat, oder der Mensch, der nicht mehr suchend mobil sein muss, weil er seinen Platz im Kloster gefunden hat. Die durch aktuelle Mythen wie das Leben im Wohnmobil symbolisierte Freiheit hingegen wird als Täuschung gesehen.

Bindung und Lösung unter der Perspektive von Lebensentwürfen

Im nächsten Interviewbeispiel sucht eine Akteurin nach einem Ausgleich zwischen der Bindung an einen festen Arbeitsplatz und der Vision einer alternativen Lebensgemeinschaft anzugehören. Dabei wird ihr der Einfluss des Lebensalters auf die Bereitschaft sich zu binden und zu lösen deutlich, so dass sie zwischen Lebensbereichen und Lebensphasen zu differenzieren beginnt. Ihre anfängliche Selbsteinschätzung eher immobil zu sein revidiert sie im Verlauf des Interviews und stellt fest:

„Also, wenn dann die äußeren Einflüsse sich verändern, dann verändere ich auch den Ort. Also Ortswechsel sind für mich ne relativ einfache Sache“ (NH10).

Anhand ihrer Umzugsbiographie belegt sie diese Feststellung. Es zeigt sich, dass Ausbildung, Arbeit und Beziehung für ihre Ortswechsel maßgeblich waren. Im Rückblick bewertet sie diese Ortswechsel positiv: „Damit bin ich so einigermaßen im Fluss, will ich so sagen“. Diese Zufriedenheit mit einer synchronen Mobilität wird derzeit jedoch beeinträchtigt, sie fühlt sich in Folge ihres Alters und ihrer Ansprüche, aber auch durch die Bindung an einen befriedigenden Job immobil. Ihr Bedürfnis nach Bindung variiert abhängig vom Bezugssystem und Lebensalter:

„Aber, was so den Bereich Arbeit zum Beispiel angeht, da merke ich, bin ich, äh, ‘ne, da halte ich eher an dem, was ich habe, fest“.

„...ich bin jetzt Mitte vierzig und ich hab einfach nicht mehr das Gefühl, so alles liegt vor mir und dann probier ich mal dieses und jenes, sondern guck da sehr viel genauer, äh, dass meine Arbeit eben meine Existenz sichert und mir auch die Möglichkeit gibt, anderes außerhalb der Arbeit zu machen. Und, äh, dass setze ich nicht mehr so einfach auf's Spiel, so nach dem Motto, ach findet sich schon, also, da bleibe ich, also da bin ich in gewisser Weise immobil geworden“ (NH10).

Die als begrenzt realisierte Zukunft wird zum Motiv für ein selektiveres Verhältnis zur Umwelt. Die Offenheit vorangegangener Lebensphasen ist dem genauen Blick eines Menschen gewichen, der bewusster mit seiner Zeit und seinen Möglichkeiten umgeht. Den Begriff „immobil“ für diese Haltung konnotiert sie nicht negativ, sondern als Ausdruck einer Situation, in der ein Mensch seinen Platz gefunden hat. Wie in einem kompensatorischen Gegenreflex stellt sie anhand eines neuen

Wohnumfeldes und ihrer Reisebiographie anschließend ihre Explorationsstrategien für unbekannte Territorien dar.

„...beschreib mich manchmal eher, wie so ‘ne Katze. So, ich bin dann irgendwo und dann kucke ich so in Kreisen“

„Also mal so, so diesen eigenen kleinen Horizont, so Stück für Stück auch mal zu erweitern und voller Erstaunen zu erleben, mein Gott, äh, es geht so viel, also es ist so viel möglich ...“

Sie vergewissert sich ihrer Mobilitätskompetenz und schafft so eine Balance zu der vorher konstatierten Immobilität. Reisen werden genutzt, um andere Lebensentwürfe kennenzulernen und sich Alternativen zur eingeeengten Alltagsrealität zu schaffen. Eine Referenzsituation dafür ist der Besuch einer selbstorganisierten Lebensgemeinschaft in den USA, der sie nachhaltig beeindruckt hat und mit dem sie ihre Darstellung schließt. An ihrer Erzähldramaturgie fällt auf, dass sie mit dem Thema Leben in Partnerschaft oder allein beginnt und mit dem gleichen Motiv endet. Allerdings beginnt die Darstellung mit ihrer alltäglichen Realität, während das abschließende Gedankenspiel ihre Wünsche und Visionen widerspiegelt:

„...und dieses Leben, dieses Zusammenkommen mit Menschen, die ihre eigenen Sachen machen an einem Ort, so ein Zusammenleben, auch Arbeiten, aber nicht diese Enge, was so früher hier mit diesem gemeinsamen Leben, Lernen, Arbeiten so aus den 68’er, 70’er Zeit ist, sondern mit viel mehr Weite und Raum, so das ist, was mir immer wieder hochkommt. Wo ich merke, da gehen auch meine Wünsche hin. So was würd ich glaub’ ich total gerne leben ... ich könnte ja auch das, was ich hier hab aufgeben und da hingehen und mir mal angucken wie das ist, da zu leben und sowas zu machen“

Es bleibt offen, ob ihr beruflich orientiertes Sicherheitsbedürfnis weiterhin dominiert oder die reisend erfahrenen Alternativen letztlich Gestalt gewinnen. Entscheidend für unsere Auswertung ist, dass ihre Reflexion der Bedeutung von Mobilität aus dem Alltag heraus in den Raum der Möglichkeiten führt. Mobilität als Möglichkeit der Veränderung führt in der individuellen Abwägung letztlich zur Option, sein gesamtes Leben zu ändern - und sich nicht nur in einem vorgegebenen Rahmen flexibel zu zeigen.

Bindung und Lösung im Lebensverlauf: Lebensabschnittslogik

In der Lebensspanne eines Menschen lassen sich verschiedene Lebensphasen unterscheiden, etwa Kindheit, Jugend, Erwachsensein und Alter. Auch wenn durch den soziokulturellen Wandel bestimmte Grenzen dieser Abschnitte verschwimmen, lassen sich verallgemeinerbare Muster finden. So gibt es Phasen der Wanderschaft und der Situierung, die beruflich und familiär bedingt sind und einer Lebensabschnittslogik folgen. Unabhängig davon, an welcher Station des Lebens ein Mensch sich befindet, ist ein Bezug zu den grundsätzlichen Polen von Bindung, Situierung und Identifizierung auf der einen sowie Lösung, Autonomie und Distanzierung auf der anderen Seite immer gegeben. Ins Zentrum geraten dabei die zwei Lebensbereiche Beruf und Familie.

Das Spannungsfeld von Sesshaftigkeit und Fortgehen zieht sich durch das gesamte Interview von KD1. Einerseits betont sie den Wert des Weggehens für ein Jahr oder mehrere Monate, andererseits räumt sie der Sesshaftigkeit auch Vorteile wie Geborgenheit und Sicherheit ein. Mit 18 Jahren wollte sie das Elternhaus verlassen, um selbstständig in einer anderen Stadt zu leben. Sie hatte den Wunsch, „...da ganz schrecklich mobil zu sein ... es war aber alles nicht so einfach“. Nach drei Tagen scheiterte dieser Versuch. Ihre anschließende reflektierende Bewertung verdeutlicht die Ambivalenz von Mobilität in diesem Altersabschnitt: Auf der einen Seite steht der Wunsch nach Fortgehen und Unabhängigkeit, auf der anderen Seite Heimweh und Bedürfnisse nach Fürsorge durch das Elternhaus. Sie nutzt die Darstellung weiterer Auslandsaufenthalte für Reflexionen über ihren Lebensentwurf und sieht ihre Mobilität als Erweiterung der Perspektive und Sensibilität gegenüber ihrer Umgebung. Dem Prozess des Erfahrungserwerbs schreibt sie eine immense Bedeutung für ihr Leben zu.

„Es ist immer ein Spannungsverhältnis zwischen diesem Vertrauten, das Zuhause und das Bedürfnis, unbedingt weggehen zu wollen und Herausforderungen zu suchen“ (KD1)

Ein weiteres Interview zeigt das Schicksal moderner Nomaden besonders im Hinblick auf Beziehungen auf, wobei abschließend auch die Situation des Zurückkommens und Situierens Bedeutung erlangt. Familiäre Momente, wie alternde Eltern, Kinderwunsch und Familiengründung sind bestimmend und führen zu einer Bindungsorientierung. Die Erzählerin ist Anfang 30 und wohnt nach 5-jährigem beruflich begründetem Pendeln zwischen Wohnort, Beruf und Partner wieder in ihrer Heimatstadt. Sie ist als Psychotherapeutin im Weiterbildungsbereich tätig und studiert. Sie wohnt jetzt mit ihrem Mann zusammen, sie besitzen ein Auto, nutzen aber alle verfügbaren Verkehrsmittel. Die Erzählerin verbindet detaillierte Darstellungen mit Reflexionen über ihre Mobilitätsvergangenheit. Ihr Zugang zum Thema ist pragmatisch und konkret.

„... so einmal, dass .. ich sozusagen sehr mobil sein musste, die letzten Jahre, berufsbedingt einmal dadurch, dass ich einfach viel Seminarätigkeit hatte, musste ich einfach viel an andere Orte fahren ... da muss ich ziemlich mobil sein ähm, durch sozusagen Arbeitslosigkeit meines Mannes, und dass der dann wieder ne Arbeit gefunden hat an nem anderen Ort, also da waren also immer auch Zeiten mit viel Mobilität, wo also Entfernungen von 300 Kilometer überbrückt werden mussten, über'n Jahr oder anderthalb, so und dann immer die Entscheidung anstand, wer wird jetzt wieder, wer zieht dann wem wieder hinterher, äh und wie kann man das so auflösen, die Fahrzeiten reduzieren“ (NH14)

In der detaillierten Schilderung ihrer Mobilitätsbiographie wird deutlich, dass Mobilität als Herausforderung erfahren wird: Wohnortwechsel, weite Pendelwege mit Bahn oder Auto, Distanzen zwischen Partner und Freunden oder beruflich erzwungene Mobilität scheinen diese Akteurin an ihre Belastungsgrenze gebracht zu haben. Berufliche Zugzwänge, Selbstverwirklichungsideen und Flexibilitätsideale dienen als Legitimation für diesen Lebensentwurf.

Emotionales Engagement wird spürbar, wenn sie die mangelnde Eingebundenheit und Trennung von Freunden beim Wohnortwechsel schildert: Formal fällt auf, dass sie ihr Empfinden zunächst in allgemeiner Form und großer Breite beschreibt, das Geschehen ist nicht situiert (fehlende Indexikalität). Das konkrete Ereignis wird nachgereicht, der Umzug aus A-Stadt bildet den Erfahrungshintergrund für ihre Evaluationen:

„Die Herausforderung macht für mich aus, ähem, vertrautes Umfeld zu verlassen, Freundeskreis zu verlassen, soziales Netz zu verlassen, was auch Sicherheit gibt, Orientierung gibt, Stabilität gibt, und das fand ich sehr schwierig. Und dann sozusagen woanders hin zu gehen und bei mir war das Glück, ich kannte dann immer noch an den Orten, wo ich gegangen bin, schon mal so ein paar Menschen, aber ich fand es trotzdem extrem schwierig. Also wieder neue Freundschaften zu knüpfen, sich auch [...] ne andere Mentalität, auch an die sich erstmal so zu gewöhnen, wie Leute da so drauf sind, angefangen mit irgendwelchen Dialekten, irgendwie klar zu kommen, ja oder wie gesagt, die Gepflogenheiten sind ein bisschen andere, neue Leute kennenlernen. Und das war dann oft [...] ging es mir, es viele Einsamkeitsgefühle dann erstmal macht, also es dauert ja, bis man wirklich so wieder Freunde hat, vor Ort, wo man wirklich hingehet auf'n Kaffee und wo man wirklich dann das erzählt, was einen so wirklich bewegt, das dauert ja auch irgendwie, naja, fand ich, immer so mindestens ein-, anderhalb bis zwei Jahre, also mindestens. Also bis man wirklich so sagen kann ah da entwickeln sich wirklich Freundschaften, so, die auch was tragen können, ja, die auch mal ne Krise auch aushalten können, oder schwierige Zeiten auch aushalten können ... so und das fand ich halt für mich wirklich schwierig, weil wir waren wie gesagt drei Jahre da in A-Stadt und das war im Grunde ne Zeit, als wir dann wieder weggegangen sind, naja, das war richtig doof, also wo da sozusagen, sich eigentlich anfing, da so ein paar Freundschaften zu entwickeln, so mit Leuten, die man vorher gar nicht kannte und so was ein bißchen wie so ein Netz fing sich an zu entfalten, und dann hieß es wieder weggehen“ (NH14)

Mit dem Verlassen des vertrauten Umfeldes, des Freundeskreises und des sozialen Netzes werden Sicherheit, Orientierung und Stabilität aufgegeben. Stattdessen wird sie mit einer anderen Mentalität, einem anderen Dialekt und anderen Gepflogenheiten konfrontiert. Es dauert nach ihrer Erfahrung etwa zwei Jahre, neue Freundschaften aufzubauen und ein tragfähiges soziales Netz zu schaffen.

In der Gesamtgestalt der Darstellung stehen die Wohnortwechsel im Spannungsfeld aus beruflicher Sozialisation, Abnabelung vom Elternhaus, Partnerschaft und Familienplanung einerseits sowie Familiensinn, Fürsorge und Verantwortung für die älter werdenden Eltern andererseits. Eine typische Aufeinanderfolge biographischer Übergänge wird sichtbar: Schule, berufliche Sozialisation, Familienplanung, Versorgen der Eltern im Alter. Die erste Phase, geprägt von Aufbruch und Autonomiewünschen, verortet NH14 für sich zwischen dem achtzehnten und dreißigsten Lebensjahr.

„Ich hab gemerkt, Mobilität, da verändert sich auch ein bisschen was, hab ich den Eindruck, mit dem Alter ... also früher, ... ab 18 so mit Führerschein bis so 30 ... war es eben auch ganz wichtig ... ich brauch mein eigenes Auto, ich will von niemandem abhängig sein, also es gehörte zu meiner persönlichen Freiheit, irgendwo hin fahren zu können, wann ich das will und nicht, wann irgend so ein Bus fährt oder irgend so ne Bahn fährt, sondern so ganz individuell so gestalten zu können ... Und das

verändert sich ein bisschen, hab ich den Eindruck, also es fällt mir leichter mich in so Systeme einzufügen, also, wie öffentliche Verkehrsmittel, ne, es geht jetzt irgendwie besser mittlerweile, ich hab nicht mehr das Gefühl, es nimmt mir was von meiner persönlichen Freiheit ...“ (NH14)

Die zweite Phase des Interviews beschreibt das Zurückkommen in die heimatlichen Gefilde. Der Wunsch nach familiärer Solidarität scheint in ihrer Sozialisation folgerichtig. Die Nähe zum Elternhaus beeinflusst die Wohnortwahl: nah genug, um spontan helfen zu können, entfernt genug, um sich noch frei zu fühlen. Hier zeigt sich, dass die Standortwahl nicht nur nach ökonomischen Kriterien erfolgt, sondern in biographische Konstellationen, persönliche Entwicklungsschritte und damit korrespondierende soziale Strukturen eingewoben ist.

„... wo ich das so mit Anfang zwanzig, wo auch bei den Eltern keine Gesundheitsprobleme waren, fand ich das eigentlich schick, je weiter weg desto besser, und je älter sie werden und ich merke, da hat das auch was, sozusagen nicht in unmittelbarer Nähe aber irgendwie in so ner, naja Distanz, wo man in ner Stunde irgendwie mal da ist, zu leben ...“ (NH14)

Biographie, räumliche Identität und Ortsbindung

Biographisch vertraute Quartiersatmosphären können zum positiven Anknüpfungspunkt in einer fremden Großstadt werden. Menschen fühlen sich auch deswegen in einem neuem Stadtteil heimisch, weil es dem ihrer Jugend ähnelt:

„Und da hab ich mich sehr viel schneller auch eingewöhnt, weil [Stadtteil] entspricht eher dem, wie ich groß geworden bin“ (NH10)

Lebensräume, die wie das eigene Stadtviertel als Möglichkeitsraum für positive Erlebnisse genutzt werden, tragen zur Ortsbindung (place attachment) bei. Ein wichtiges Moment für die Bindung an eine Region ist nicht der tatsächliche Wohnort, sondern der Ort des Wirkens und der realisierten Integration im Sinne einer Einbettung in kulturelle und soziale Beziehungen. So können Arbeitsort oder die Autobahn stärker als Heimat erlebt werden als der tatsächliche Wohnort, wenn die intentionale Präsenz entsprechend verteilt ist und Lebenswertes erfahren wird: „Da wohnen ist nicht da sein“. Handeln, das positive Erlebnisse zulässt und anbietet, schafft Verbindung und Identifizierung. Positives Erleben ist ein Zeichen für die Integration von Widersprüchen. Die Akteure erleben Momente der Selbstwirksamkeit und Kultivierung. Alltägliche Präsenz lässt Menschen zum Experten für einen Lebensraum werden (Seamon 1980).

Für NH11 ist die Möglichkeit der Ritualisierung zur Entwicklung von Vertrautheit wichtig. Dies verwirklicht sie vor allem bei Erledigungsgängen im eigenen Wohnviertel, die sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternimmt. Sie beschreibt einen Mobilitätsmodus, in dem die äußere Welt zu ihrer eigenen transformiert. Sie genießt dies als „schöne Mobilität“. Die übergreifende Metapher ist der eigene Raum:

„Ja angenehm ist trotzdem auch, finde ich, wenn man viel zu Fuß auch erreichen kann, weil ... das ne schöne Mobilität ist. Ich bin da einfach dann in meinem Tempo, ... hab da meine Runde [...] es ist ähnlich wie ... bei dem Bus fahren, dass ich weiß, da gibt's einen Platz für mein Gepäck, der ist auch wirklich da, und ... ich muss mich

nicht abhetzen, damit der Platz auch noch da ist oder so, sondern den gibt's auf jeden Fall ..., es ist genügend Raum erstmal da ...“ (NH11)

Das vertraute Stadtviertel mit seinem Bus wird als Schonraum in der Dynamik der Großstadt genutzt. Raum, Bewegung und Mobilität ermöglichen ein existenzielles Selbstwirksamkeitsempfinden. Der in der Bewegung angeeignete Raum lässt einem auch Umwelt und Dinge zu eigen werden.

Im subjektivem Erleben existiert das Phänomen der Relativität von Zeit und Raum. Scheinbar objektive Parameter wie Entfernung, Distanz und Fahrzeiten werden abhängig von situativen sowie persönlichen Gegebenheiten erlebt, welche die Position und damit die Perspektiven des Erlebens vorgeben. Zukunft und Vergangenheit oder modern und traditionell können von zeitlichen in räumliche Repräsentationen transformiert werden. Das Heimatdorf in der Provinz steht für das, was verlassen werden muss, um die Zukunft in der Großstadt oder Metropole nicht zu verpassen und an den in ihr verräumlichten und vergegenständlichten Visionen teilzuhaben.

Die Steigerung des Mobilitätsprinzips als Verlust

Mobilität als soziale Repräsentation erscheint vielen Gesprächspartnern als unhinterfragter Selbstzweck, der sich selbst perpetuiert (vgl. Kap. 3.1). NH 13 konstatiert im Laufe des Interviews an diversen Beispielen eine „individuelle Dekadenz“ im Mobilitätsverhalten. Bequemlichkeit, Zielverlust, Selbstzweck, Passivität, Zwang und der Verlust individueller Phantasie erscheinen ihm dabei wesentlich. Er zieht eine Analogie zur zwischenmenschlichen Kommunikation in den traditionellen und neuen Medien.

„... es wird geredet um des Redens willen [...] ein großer Austausch an Nichtigkeiten. Und Mobilität ... hatte ja mal was damit zu tun, dass man ein Ziel erreichen wollte, aber inzwischen ... Mobilität findet eben auch um der Mobilität willen, also es kommt nicht drauf an wirklich irgendwo hin zu kommen und wo es wirklich gut ist, sondern es geht darum, mobil zu sein. Es ist wirklich ein neuer Status gezogen, als wenn das Wichtigkeit per se hätte. Ja ich glaub, das verschiebt sich so und wird irgendwie schräg dabei [...] Die Menschen verlieren einfach auch das Gespür dafür, wo sie wirklich hinkommen wollen, glaube ich.“ (NH13)

Die Potenzierung der Erreichbarkeiten führt demnach zum Verlust des Gespürs für subjektive Relevanz und Valenz. Die Bindung an Orte, Kontexte oder Personen wird erschwert, da mit ihr der Verzicht auf die Beliebigkeit anderer Bindungsmöglichkeiten gesetzt ist. Die Steigerung des Mobilitätsprinzips führte folglich in den Identitätsverlust. Identität speist sich dabei nicht nur aus der Beziehung zu Orten, Gegenständen und Personen, sondern auch aus der Fantasie und dem Reich der Wünsche. „Ehrliche“ Mobilität lässt nach NH13 Wünsche als Wünsche bestehen:

„...die Ehrlichkeit besteht darin, dass wohin ich will oder wovon ich träume - die Mobilität besteht darin meines Erachtens, dass man in der Fantasie, denk ich mal, kann man auch sehr mobil sein. Und genau das ist ja das, was in dieser dekadenten Form von Mobilität fehlt, also die Fantasie“

„Also Mobilität hat sowas wie die ultimative Verwirklichung aller Träume und bei gleichzeitigem Verlust dieser“

Man kann an dieser Stelle ein Fazit ziehen und diese gelungene subjektive Gestalt-schließung verallgemeinern: Mobilität ist nicht nur das Prinzip der Lösung aus der vertrauten Umgebung und die Bereitschaft zum Aufbruch, sondern auch die Fähigkeit und Bereitschaft zur erneuten oder erneuerten Bindung.

3.3 Die pragmatische Dimension: Aneignung von Technologie

Bis hierhin ging es darum, den subjektiven Horizont des Mobilitätsraumes zu erfassen. Innerhalb dieses Horizontes wird Mobilität alltäglich hergestellt. Mobilität ist als Teil des täglichen Lebens Voraussetzung für Integration. Integration bedeutet einerseits die sinnhafte Auslegung von gelebter Erfahrung (reflexive Integration), im pragmatischen Sinn aber auch die Koordination verschiedener Lebensbereiche mit Hilfe technischer Artefakte (hierzu Buhr 1999; Heine & Mautz 1999; Hunecke & Preißner 2001). Damit geht es für die Akteure um die Aneignung öffentlicher und individueller Verkehrssysteme wie Bahn, Auto oder Mobiltelefon, ebenso aber auch um das Zurechtfinden in bzw. Vertrautmachen mit fremden Orten. Aneignung findet auf drei Ebenen statt, der Operation, der Handlung und der Tätigkeit:

Tab. 2: Die drei hierarchischen Ebenen menschlicher Tätigkeit

Tätigkeit	Handlung	Operation
Die Tätigkeit wird über Motive gesteuert. Die Regulierung erfolgt über soziale und kulturelle Bedeutungen.	Die Handlung wird über Ziele gesteuert, die aus den Tätigkeitsmotiven hervorgehen. Die Regulierung findet über die Antizipation situativer Merkmale statt.	Die Operation wird durch die situativen Bedingungen gesteuert. Reguliert wird sie über die Fertigkeit und Geschicklichkeit des Akteurs.
<i>Praxisbeispiel: Arbeit</i> Das Bedürfnis zu arbeiten leitet sich u.a. aus den Motiven nach Integration und Absicherung ab.	<i>Praxisbeispiel: Arbeitsweg</i> Der Arbeitsweg ist eine Handlung innerhalb der gesamten Arbeitstätigkeit. Zuverlässigkeit, Kosten und Zeiten, aber auch Komfort und persönliche Präferenzen bilden den Bewertungsrahmen.	<i>Praxisbeispiel: Fahrkarte lösen</i> Hier steht die Handhabung der Funktion genutzter Technik und Instrumente im Mittelpunkt, etwa die routinisierte Bedienung eines Fahrkartenautomaten.
<i>Forschungsbeispiel:</i> Partizipative Gestaltungen von Arbeit, Wohnen und Verkehr	<i>Forschungsbeispiel:</i> Intermodale Verkehrsangebote	<i>Forschungsbeispiel:</i> Gestaltung von Mensch-Maschine-Schnittstellen

Psychologisch realisiert sich die Operation sinnlich-motorisch, die Handlung kognitiv-reflexiv und die Tätigkeit motivational (vgl. Kuckhermann 1993, Waibel 1997). Die Operation ist Teil der Handlung und diese ist wiederum Teil der Tätigkeit. Die bisherige Mobilitätsforschung betrachtet Mobilität auf der Operations- bzw. Handlungsebene. Werden Handlungen und Operationen losgelöst vom übergeordneten Tätigkeitskontext betrachtet, können die Motive der Akteure nicht nachvollzogen werden und werden nur zufällig abgebildet. Auch ist es die Ebene der Tätigkeit, in der kulturelle Einflüsse auf subjektive Entscheidungen und Repräsentationen wirksam werden und beeinflussbar sind. Schließlich ist festzuhalten,

dass es diese umfassende Ebene ist, auf der die Akteure Mobilität in diesen offenen Interviews konstruieren, verstehen und bewerten.

Mobilität kann, wie wir gesehen haben, sowohl Mittel, als auch Ziel als auch Motiv sein. Während der normativ geführte soziale Diskurs vorwiegend auf der Motivebene stattfindet, beschränkt sich die Forschung weitgehend auf die Mobilität als Mittel. Untersuchungen zum Fahrerleben (Dick 2001) und die vorangegangenen Darstellungen machen deutlich, dass die Regulation des Mobilitätshandelns motivational geleitet ist und Mobilität als Tätigkeit den übergeordneten Bezugsrahmen für individuelles Handeln bildet. Verallgemeinert lassen sich drei Motive nennen: das Bedürfnis nach Integration der verschiedenen persönlichen Lebenswelten, nach sozial-kultureller Teilhabe sowie nach kontinuierlichen Übergängen zwischen alltäglichen Tätigkeitsfeldern und Situationen. Insbesondere das zuletzt genannte Motiv verweist auf die pragmatische und operative Dimension.

Im Folgenden zeigen wir, welche operativen Bereiche und Technologien in den Interviews überhaupt eine relevante Rolle spielen und welche Bedeutung diese haben. Auch hier kann kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden, vielmehr geht es darum, für die subjektive Aneignungslogik zu sensibilisieren.

3.3.1 h sische Mobilität

Die Aneignung individueller Verkehrsmittel

Eine zentrale Voraussetzung für Mobilität ist die Fähigkeit des Fahrens. In unserer automobilen Gesellschaft erscheint der Erwerb des Führerscheins als zentrales Initiationsritual für gesellschaftliche Teilhabe. Neben dem Führerscheinerwerb als rechtliche Legitimation ist Fahrpraxis eine notwendige Voraussetzung hierfür. Auf freien und abgelegenen Flächen werden Akteure von Angehörigen und nahen Bekannten nachqualifiziert, bevor sie sich in den normalen Autoverkehr wagen. Der tragik-komischen Dramaturgie dieser informeller Nachhilfesituationen sind kaum Grenzen gesetzt, wie die zwei folgenden Beispiele zeigen:

Eine 30-jährige Hamburgerin berichtet nach 10 Jahren ohne Fahrpraxis von einer Übungsfahrt auf einem Friedhof (!). Diese endet in einer Kollision:

„...Genau mit diesem Ding (Anhängerkupplung) ist sie voll ins Auto rein und dann merkt man eigentlich mal bei so einer kleinen, geringen Geschwindigkeit, die ist ja eigentlich, .. hat ja überhaupt keine Geschwindigkeit, die is' ja eigentlich nur gerollt, was für Auswirkungen das auf'n Auto hat, weil das einfach wie ein Stück Papier oder Pappe so nach innen gedellt war ... Ja eben, also eigentlich überhaupt keine Geschwindigkeit. Und trotzdem ein Riesending drin...“ (KG9)

Der Unfall führt nicht zum üblichen Reflektieren der Schuldfrage. Diese Akteurin fokussiert auf die materiellen Eigenschaften, die durch den Unfallschaden deutlich werden. Mit naiver Verwunderung wird das Auto als ein „Ding“ voller einschüchternder Kraft erlebt und ihr wird seine Verletzlichkeit bewusst. Der Bezugsrahmen auf den sich die Akteurin bezieht, ist nicht die Fähigkeit des Fahrens – in diesem Falle hätte sie über Fehlverhalten etc. reflektiert - sondern die Beschaffenheit des

Fahrzeuges. Die operative Ebene des Steuerns ist für sie noch die Handlungsebene: Das Auto, seine Eigenschaften und deren Beherrschung ist von ihr noch nicht operational integriert, sondern muss erst begriffen und verselbstständigt werden, bevor Fahren als Handlung angeeignet werden kann.

Ein 35-jähriger Hamburger ist dreimal durch die Führerscheinprüfung gefallen. Er begründet selbstironisch sein Scheitern mit seiner Unkonzentriertheit. Die Fahrprüfung wird von ihm im Nachhinein als Spiel umgedeutet, was sich in der Verwendung des Wortes „verloren“ ausdrückt. Abschließend bilanziert er, dass es auch ganz gut sei, dass er keinen Führerschein habe. Er schließt so einen erneuten Führerscheinversuch aus und das Thema vorerst ab. Die kokettierend überzeichnende Darstellung ist ein Indiz für den Legitimationsdruck, in dem er sich befindet: Missglückte Aneignung muss vor sich selbst aber auch vor dem sozialem Umfeld gerechtfertigt werden.

Die ausführlich zitierte Passage belegt anschaulich den Plausibilisierungsdruck, der dem Modus des Erzählens eigen ist (und der in dieser offenen Interviewform zur Geltung kommt). Es wird davon berichtet, dass der Arbeitsweg mit der Bahn bewältigt wird - „mehr oder weniger freiwillig“. Dieser kleine, eigentlich verständliche Zusatz löst die Plausibilisierung aus, er habe keinen Führerschein. Diese Aussage wiederum kann ebenfalls nicht unkommentiert bleiben und löst einen weiteren Begründungszwang aus:

„Ja. Ich bin Großstädter wie gesagt, ich arbeite in einer anderen relativ großen Stadt [...] ich fahr jeden Tag zwei Stunden mindestens Bahn, je nach dem wie oft sie sich verspätet, was sehr oft leider passiert . und ähm mache das aber mehr oder weniger freiwillig, weil ich äh sonst'nen Führerschein machen müsste, das hab' ich schon mehrfach versucht, das hat äh nicht geklappt (lacht), das ist jetzt ein Jahr her, dass ich das das letzte mal probiert hab'. Ich hab' es insgesamt dreimal äh versucht, bin dreimal in der Fahrprüfung gescheitert, kann, also ich kann Auto fahren, darf aber nicht (lacht). Während ich, wenn ich zu Fuß unterwegs bin, aufpassen muss, was mir manchmal ein bißchen schwer fällt, weil ich gedanklich woanders bin und mich nicht täglich, aber schon ab und zu dabei beobachte im Nachhinein, dass ich einfach so über die Straße gelatscht bin ohne geguckt zu haben. Passiert mir! Ähm . Das ist auch der Grund, warum ich keinen Führerschein hab', weil ich jeweils in meinen Fahrprüfungen Flüchtigkeitsfehler gemacht habe, ich hab in allen drei Fahrprüfungen äh, jemand anderem die Vorfahrt genommen und hab' deswegen verloren (lacht) habe den Führerschein deswegen nicht bekommen und zwar in allen drei Prüfungen, was mich natürlich sehr ärgert, aber ich hab'n Problem, einfach dass ich nur zwanzig Minuten ungefähr aufmerksam sein und dann fang' ich an aus dem Fenster zu gucken und nicht mehr auf die Straße zu achten. Vielleicht ist es ganz gut, dass ich keinen Führerschein hab ...“ (KG8)

Ihm gelingt es hier, die Gestalt vorerst zu schießen. Im Kommentar „das passiert mir“ wird Unkonzentriertheit als eine Persönlichkeitseigenschaft offensiv dargestellt, die nicht von ihm zu beeinflussen oder zu verändern ist. Trotzdem wird deutlich, dass es Menschen unter Legitimationsdruck setzt, den Führerschein nicht zu besitzen. Im Beispiel wird dies an der Unfreiwilligkeit, mit der er die Bahn nutzt, deutlich. Diesem Akteur ist ein entscheidendes Stück Wahlfreiheit genommen. So

bleibt fraglich, wie tragfähig seine subjektive Rechtfertigung auf Dauer ist, da die Kosten der Zerstretheit hoch sind.

Die aufgezeigten zwei Beispiele verdeutlichen exemplarisch Aneignungsebenen, die das Autofahren voraussetzt. Zum einen geht es um das Fahrzeug und seine Eigenschaften, zum anderen wird die Ebene des Straßenverkehrs mit seinen offiziellen und informellen Regeln sowie Zugangsvoraussetzungen angesprochen.

Die Aneignung öffentlicher Verkehrssysteme

Die Aneignung eines öffentlichen Verkehrssystems wird nicht als Perfektionierung fahrerischen oder leiblichen Könnens erlebt, sondern als Beherrschung symbolischer Regeln und Funktionen. Eine Dresdnerin beschreibt bildlich, wie sie sich einem „ÖV-Ritter gleich wie ein Aal mit dem Bus durch die Stadt schlängelt“. Hier scheint die fehlende Wahlmöglichkeit eher die Perfektion und Routine in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und damit auch die subjektive Handlungsfreiheit zu befördern. Trotzdem wird das fehlende Auto als Begründung genannt und die daraus resultierende Abhängigkeit vom ÖV als „Muss“ erlebt:

„Als erstes fällt mir da ein, dass ich im Beruf ständig mobil sein muss und da ich keine Autofahrerin bin, muss ich eben die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen ... die Wohnlage [Ort] und die Arbeitsstelle [Ort], also muss man wirklich einen sehr langen Weg zurücklegen. Du kreuzt da eigentlich die ganze Stadt und da sind die öffentlichen Verkehrsmittel für mich was ganz, ganz entscheidendes.“ (KD5)

Trotz dieser Alltagsroutine vermittelt das weitere Interview die Botschaft, dass kleinste Störfaktoren das sensible System des öffentlichen Verkehrs anfällig machen könnten. Ein großer Aufwand an Kraft und Zeit wird nötig, um den routinierten Weg dann aufrechtzuerhalten. Dieses Beispiel illustriert die Komplexität der Aneignungspraxis von öffentlichen Verkehrssystemen, die immer wieder neue Anpassungen erfordern. Es reicht nicht, den richtigen Weg zu kennen, die hohe Kunst ist die Elastizität, mit der wechselnden Anforderungen begegnet wird. Die Routine bestünde darin, Verspätungen einfach zu akzeptieren, die geforderte ständige Mobilität erfordert es jedoch, hier aktiv reagieren zu können und die Regeln des Systems mit eigenen Praktiken zu überformen.

Das folgende Interview beschreibt die einmalige Fahrt von Hamburg nach Tübingen mit der Bahn nach genauer Abwägung aller Alternativen. Anfängliche Skepsis gegenüber diesem Verkehrsmittel weicht der Freude über erfolgreiche Aneignung, auch hier fehlt nicht die Betonung, wie bedeutsam Mobilität ist:

„Also es ist wichtig mobil zu sein, jederzeit überall hin zu kommen. Mein letztes Erlebnis war mit der Bahn zu fahren, also von hier nach Tübingen zu kommen. Am liebsten fahr ich ja mit dem Auto, aber mit Kind und Auto das ist mir einfach zu stressig, da muss man zu oft anhalten. Dann wollte ich fliegen aber das war mir zu nervig, weil man das Monate vorher hätte buchen müssen und es gab zu viele Ausnahmeregelungen, damit man dann zu dem günstigen Preis fliegen konnte. Ja und dann bin ich mit dem Zug gefahren. Das stand mir total bevor, weil so meine Vorstellung davon äußerst unkomfortabel ist. Niemand hilft einen, also schlechter Service halt mit der Bahn. Man muss sich um sein ganzes Gepäck selber kümmern. Aber es hat wieder Erwarten super gut geklappt und innerhalb kürzester Zeit ist man

dann in Stuttgart, die Landschaft hat sich in Null-Komma-Nix verändert, es hat also gut funktioniert“ (NH3)

Ein Indiz für erfolgreiche Aneignung ist nicht nur die operative Beherrschung *eines* Verkehrsmittels, sondern auch das Wissen um die Funktionsweise und Nutzungsstruktur anderer sowie die Entscheidungskompetenz in der jeweiligen Situation. Das Umsteigen wird zur eigenen Fähigkeit:

„Ja, da ich mich nicht so auskenne als so viel Schnee war und ich nicht mit dem Auto fahren konnte, fand’ ich das sehr ungenau, wie es ausgeschrieben war, so dass mir die Anschlußbahn vor der Nase weggefahren ist, weil die konnten nur die Leute erreichen, die das wußten, und die etwas langsamer waren, nicht. Weil, also auch Mutter mit Kind ist stehen geblieben, weil sie nicht schnell genug in die andere S-Bahn gekommen ist ... Ansonsten, wenn ich ein eigenes Auto hab, bin ich sehr mobil, find’ ich!“ (KG4)

Die neue Verkehrsmittelsituation stellt sich als intransparent und zeitaufwendig dar. Hinzu kommt das Gefühl gegenüber anderen, versierteren Mitfahrern durch fehlende Informationen benachteiligt zu sein. Verläuft der einmalige Versuch, öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen wenig erfolgreich, wird die Nutzung des eigenen Autos bekräftigt und sogar verstärkt.

Im folgenden Zitat wird der Umstieg vom Auto auf die Bahn als Hauptverkehrsmittel im Rahmen intermodaler Nutzung als ein langer Prozess rekonstruiert. Ein fließender Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel wird angestrebt, ist jedoch selten oder nur mit hohem Konzentrations- und Zeitaufwand realisierbar. Das Auto als alleiniges Verkehrsmittel wird als unzureichend und nicht bedürfnisgerecht erlebt. Erst die Möglichkeit auf mehrere Verkehrsmittel zurückgreifen zu können - eine *Wahl* zu haben - wird als bereichernd für die Lebensqualität gesehen. Obwohl aus Gründen der Lesbarkeit viele Rahmenschaltelemente weggelassen wurden, wird deutlich, wie das Thema Zug um Zug weiterentwickelt wird und eine eigene Erzähldynamik entfaltet, die langsam Tempo annimmt:

„... nachdem wir dann umgezogen sind, hab ich eben ziemlich drauf geachtet, dass es zumindest irgendeine gescheite Busanbindung gibt. Weil wir hatten überlegt, ziehen wir auf’s Land oder in die Stadt, ja und ich hab dann gemerkt, nicht noch mal also diese absolute Abhängigkeit vom Auto. Das muss irgendwie auch anders gehen, ohne das man ein teures Taxi mietet, so. Und das ist jetzt auch ziemlich gut gelungen. Also das wir jetzt eben auch mit einem Auto nur noch auskommen und [Partner], der kann halt zur Arbeit mit dem Rad fahren, wenn er will, oder auch Bus, auch zu Fuß zur Not ne halbe Stunde, so also ich komm auch zum Bahnhof mit dem Bus, der fährt vor der Haustür. Das ist ziemlich klasse und das mach ich auch oft.

[...] ich bin am Anfang diese Strecke immer mit’m Auto gefahren und das äh, das war zum Beispiel für mich ne riesen Entlastung, dann irgendwann auch als die ICE-Anbindung war, jetzt nach Wolfsburg, ja, und seitdem fahr ich eigentlich nur noch mit der Bahn dahin. Also das heißt einfach ne ich geh in Wolfsburg zum Bahnhof und sitz dann zweieinhalb Stunden, ja nicht mal, zwei und ne viertel Stunde im Zug, und bin in Dortmund. Und das ist einfach klasse. Weil selbst dann, sozusagen, wenn ich noch die Fahrstrecke von der Wohnungstür zum Bahnhof in Wolfsburg und vom Bahnhof zur Arbeitsstätte dann in Dortmund dazu rechne, bin ich immer noch naja, sagen wir mal genauso schnell, wie mit ‘m Auto, aber ich bin immerhin in ner relativ

sicheren Zeit, da, auch wenn die Bundesbahn immer Verspätung hat und da auch Unzuverlässigkeiten sind, aber so mmh.

[...] womit ich mich ganz schwer getan hab, mit dem Zugfahren am Anfang. Weil da muss man ja zu ner bestimmten Uhrzeit punktgenau dasein, ne und wenn man irgendwie zu spät ist hat man Pech gehabt, [...] das war ... ne ziemliche Umstellung für mich, also mich da so zu disziplinieren, ne meine Sachen wirklich so rechtzeitig zusammenzupacken, dass ich auch irgend ne eben diesen Zug krieg und eben auch mit dem Risiko, wenn ich dann merk, ich hab was vergessen, dann hab ich was vergessen, ja und so nicht noch sagen zu können ah dann dreh ich noch schnell um und hol das noch oder so ...

[...] was auch entscheidend war für diesen Umschwung vom Auto zur Bahn, genau, ich hab auch immer die Kosten gescheut vor der Bahn, ne ich hab zwar ne Bahncard, aber es ist ja noch immer relativ teuer. Und dann hatt ich vor anderthalb Jahren auch auf der A2, ich war da irgendwie so durcheinander, war ne anstrengende Zeit und dann hatte ich dummerweise, war so Stop and Go und ich hab dann so einen leichten Auffahrunfall, also es war bei dem Auto vor mir wirklich nur ne Schramme an der Stoßstange zu sehen, ein Schrämmchen, und das ganze kostete dann ... zweitausend Mark, so. Und danach hab ich dann gesagt also für diese Zweitausend Mark hätte ich jetzt wie oft mit der Bahn fahren können und das war dann auch so der Auslöser eigentlich ... und es denn unterm Strich doch billiger mit der Bahn zu fahren, so, oder sich auch mal ein Taxi zu nehmen“ (NH14)

Es sind viele Faktoren notwendig, um diesen Umstieg zu realisieren: Zunächst die biographische Reflexion früherer Erfahrungen (vgl. Zitat S. 37 „A-Stadt“), dann die Neueinführung des ICE (technologische Innovation), Disziplin bei der Umstellung persönlicher Gewohnheiten (man muss die Intensität des Gefühls, den Herd beim Verlassen des Hauses angelassen zu haben, kennen ...) und schließlich der Störfall, der die bisherige Routine zusätzlich in Frage stellt, hier durch eine veränderte Wahrnehmung der Kosten des Autofahrens.

Das nächste Beispiel verdeutlicht die Verkehrsmittelwahl der Akteurin ebenfalls entlang ihrer Umzugsbiographie in derselben Stadt. Thematisiert wird hauptsächlich die unterschiedliche Qualität der sozialen Kontakte in den verschiedenen Verkehrsmitteln, die ihre Verkehrsmittelwahl bestimmen. Deutlich wird aber auch, wie sich die Beziehung zur Stadt abhängig vom Verkehrsmittel gestaltet:

„... Ja und meine Wege zur Arbeit, also in der ganzen Zeit hab ich meinen Arbeitsplatz nicht, nicht geändert. Ich bin also von verschiedenen Wegen aus immer wieder mit anderen Verkehrsmitteln zur Arbeit gefahren. Und also von Eimsbüttel aus bin ich viel U-Bahn gefahren und auch viel mit'm Fahrrad. [...] Und von, äh, Winterhude bin ich dann auch U-Bahn gefahren. Aber das ist eine oberirdische U-Bahn ... da konnte ich immer viel gucken ... Und jetzt von, von Ottensen aus, fahre ich mit'n Bus. Da hält der Schnellbus direkt bei mir vor der Tür ... es ist ne ziemlich gute Verbindung mit dem Bus. Und mit 'nen Bus durch die Stadt fahren hat auch wieder so'ne andere Qualität. Also auch mit den Menschen im Bus ist das was anderes, als mit Menschen in der U-Bahn zu fahren, so (lacht). Da wird auch mehr geredet ... und ich kenn die Leute an der Haltestelle so langsam. Also weil zu 'ner ähnlichen Zeit fahren, fahr ich immer wieder mit ähnlichen Leuten. ... dann sagt man schon mal guten Morgen und wenn man nebeneinander sitzt, redet man schon mal über weiß ich nicht ... das hab ich in der U-Bahn nie erlebt. Also ... U-Bahn Haltestellen, da sind einfach zu viele Menschen. An der Bushaltestelle stehen immer fünf, sechs, an der U-

Bahn stehen zwanzig und verteilen sich über so einen langen Bahnsteig ... Und im Bus ist man mehr zusammen, also, und das finde ich irgendwie auch klasse so, dieses Bus fahren (lacht) macht äh macht Spaß (freut sich) ...“ (NH10)

Die Aneignung des Verkehrsmittels orientiert sich an sozialen Kontakten und dem Erleben der Großstadt. Die funktionale Handhabung des technischen Systems ist nur eine Facette, Kommunikationsmöglichkeiten, Blickkontakt, aber auch die Anzahl der Mitfahrenden bestimmen die Alltagspraxis. Auf dieser Ebene der Aneignung rückt die Technikbedienbarkeit spürbar in den Hintergrund.

Die Aneignung von Orten

Der Wechsel der Verkehrsmittel ist auch ein Wechsel der Ortsbeziehungen. Über die Veränderung der Wege reflektiert sie Perspektiven auf die Stadt, vergleicht die Atmosphäre in den Stadtteilen. Ihr fällt dadurch die Größe Hamburgs auf und ihr gefällt es, „die verschiedenen Städte in einer Stadt durch Umzüge kennenzulernen“. Quartiere, die mit den Wohnbedingungen früherer biographischer Phasen Ähnlichkeit aufweisen, erleichtern ihr die Eingewöhnung. Insbesondere der soziale Status der Bewohner scheint ausschlaggebend. „Und da hab ich mich sehr viel schneller auch eingewöhnt. Weil [Stadtteil] entspricht eher dem, wie ich groß geworden bin“. Ganz ähnlich haben wir bereits gesehen, wie das Einkaufen zu Fuß im Stadtviertel Bindung erzeugt und Ortsidentität stützt (Zitat S. 39).

Gewohnte Erfahrungen und Abläufe werden aber auch in fremder Umgebung genutzt, um Vertrautheit und Verbindung herzustellen. Selbst negative Bedingungen, wie die Enge und Unbequemlichkeit in einer Londoner U-Bahn, können durch assoziative Verbindungen mit bekannten Erfahrungen genutzt werden, da sie routinierte Umgangsformen in der fremden Situation ermöglichen:

„...Na, und wo ich jetzt in London war, vor 4 Wochen, sind wir U-Bahn gefahren, `ne ganze Stunde bis zum Flughafen, das war so eng, das war wie zu DDR-Zeiten in den Polenzügen, so rein mit Gepäck und noch ein Kind dabei. Das war belastend. Aber es ist auch wieder gut, weil du da auch wieder Leute kennenlernenst, paar Bemerkungen machst da, die sind nett und geben dir ein Stuhl, wenn du mit nem Kind kommst ...“ (KD14)

Interessant ist im folgendem Beispiel, wie bewusst und reflektiert die Annäherung an fremdes Terrain gestaltet wird. Systematisch erschließt sich ein immer größeres Gebiet:

„... erst eine Straße, das nächste Mal noch eine weiter und so nach und nach. Und dann fängt man an, die Leute, die am Anfang alle noch fremd sind, dann sieht man den oder den vielleicht schon zum zweiten oder dritten Mal und dann wird das schon vertraut nach ner Zeit“ (KD1)

Ähnlich NH10, die ein unbekanntes Wohnumfeld oder einen fremden Ort auf Reisen exploriert „... wie so ‘ne Katze. So, ich bin dann irgendwo und dann gucke ich so in Kreisen ...“.

Insgesamt ist das Erschließen von Orten und Territorien eine eigene Tätigkeitsform, mit der Mobilität realisiert wird - sei es spielerisch auf Reisen oder nach einem Umzug im Alltag. Neben der Aneignung von Transportmitteln ist also auch

die Fähigkeit zur Bindung an Orte für Mobilität wichtig. Abschließend widmen wir uns einem weiteren technischen Artefakt, das Mobilität wesentlich prägt.

3.3.2 Virtuelle Mobilität

Die Informations- und Kommunikationstechnologie, vor allem in Form von Internet, E-mail oder Mobiltelefon, eröffnet zwar neue Möglichkeiten, erzeugt aber auch den Druck, sich die neuen Medien aneignen zu müssen. Gerade an der Überforderung, die Menschen dabei erleben, wird deutlich, dass Mobilität kein Selbstgänger ist, sondern individuell erlernt und erarbeitet werden muss. Die folgenden Beispiele illustrieren diese Ambivalenz, die die Menschen nicht etwa in zwei Lager teilt (wie Autogegner und Autofreunde), sondern sich durch jeden einzelnen zieht. Auch hier wird die Verwobenheit der Motivebenen deutlich: biographische Integration, soziale Teilhabe, pragmatische Alltagsbewältigung.

NH11 zweifelt zuerst daran, ob diese Medien unter Mobilität passen, kommt dann aber zu dem pragmatischen Schluss, dass ihr durch die Technik Wege abgenommen werden. Sie steht diesen Medien zunächst positiv gegenüber, sie bringen ihr „Riesenmobilität“, weil sie „viele schwierige Wege umgehen kann“. Allerdings reflektiert sie auch die Beschleunigung von Abläufen, weil z. B. beim E-Mailing die „Zwischenzeiten“ im Vergleich zum Briefwechsel verloren gehen. Sie hat das Gefühl, dass die „Intensität“ erhöht wird, weil Information schneller wechseln kann. Sie wünscht sich ähnlich wie bei den Verkehrssystemen mehr Unterstützung bei der Aneignung dieser Medien. Sie schließt die folgende Passage dann eher nachdenklich und antizipiert einen negativen Zusammenhang zwischen Beschleunigung und Mobilität:

„... wie ich mein Telefonanschluss jetzt verbilligen kann, so, was jetzt die günstigsten Konditionen sind oder welche Vorwahl gerade die angesagteste ist oder so, das ist, finde ich, eigentlich ist es ein Vorteil, dass es sowas auch gibt, so die Konkurrenz so darunter und das, so, das hat auch was ganz kreatives aber es ist so massiv jetzt zum Beispiel auf einmal, dass es eher mich immobil macht. ... das ist ja alles viel zu viel, das, da kenn ich mich ja nie mit aus. Und wenn man da so'n Zwischenschritt kriegt, ... dass man da Unterstützung kriegt, dass das nicht soviel sein muss, dass es einfach jetzt ja ne Möglichkeit ist, die da ist ... ja ich glaube, dass würde die Mobilität oder die Flexibilität erhöhen, wenn so Anlaufängste genommen werden ... was so jetzt für mich, merk ich immer, so'n richtigen Entschluß bedeutet, ne, doch ich will mich darum kümmern welche Vorwahl ich benutz, oder ich will mich darum kümmern, wie ich von hier nach da komme, oder äh, so und dann muss ich mich da halt mal ein bißchen kompliziert irgendwie auseinandersetzen, und dann hab ich meist erstmal eine Entscheidung für die nächste weitere Zeit getroffen und äh, kann sein, in der Zwischenzeit hat sich schon wieder was aufgetan ... Also zum Beispiel, war die Aktion von der [Name Tageszeitung] finde ich ganz angenehm. Die hatten da immer so Vorwahlnummern ... ich hab die dann immer hin und wieder mal gesehen und gedacht das ist eigentlich nett ... und das geht so mit dem was gerade passiert und macht nicht so das Gefühl nur, was weiß ich, Super-Menschen, die sich damit super auseinandersetzen, finden sich durch den Wust noch durch, so. Also zu viele Informationen und zu viele Möglichkeiten nimmt finde ich ne gewisse Mobilität“ (NH11)

Die vielen Möglichkeiten, die die neuen Technologien bieten, müssen erst erschlossen werden. Dies erfordert „einen richtigen Entschluss“, sie „will sich darum kümmern“ und „muss sich richtig auseinandersetzen“ und eine „Entscheidung treffen“. Dies klingt eher nach einer Managementaufgabe, die nicht nur einmal, sondern wiederholt zu leisten ist. Die Entwicklungsgeschwindigkeit der Technologie wird als mobilitätshemmend erlebt.

„Da habe ich gerade begriffen, wie so ein Handy funktioniert, dann sind diese Handys schon wieder total out und demnächst kann man mit Handys faxen und was weiß ich nicht alles. Weißt du, es ist einfach kaum mehr handhabbar, weiß du, also so im einzelnen. Ich hab das Gefühl ich muss versuchen, irgendwie, das ganze irgendwie von der Struktur her zu begreifen oder so, also mit Computern. Also wie meine Welt jetzt funktionieren wird, und vielleicht für [Name Kind] dann auch also“ (NH3)

Während NH11 der Gefahr, den Anschluss zu verpassen, dadurch begegnet, dass Unterstützung durch andere gesucht und angenommen wird, wird hier eine grundsätzlichere Aneignungsstrategie gesucht. NH3 will die Technologie „von der Struktur“ her begreifen und erhofft sich so eine dauerhaft tragfähige Beherrschung. Dies kann sie formulieren, nachdem sie in den vorherigen Passagen überprüft hat, ob sie diese Technik überhaupt benötigt. Zunächst nimmt sie Distanz ein und stellt fest, dass sie sich nicht komplett verweigern kann. Die Verantwortung für das eigene Kind spielt dabei eine Rolle, die Welt, in die es hineinwächst, ist zu verstehen.

Eine Lehrerin begegnet der neuen Technologie ebenfalls skeptisch, auch hier ist es die Beziehung zwischen den Generationen, die zu einer Überprüfung der Haltung anregt und schließlich eine operative Aneignung möglich macht. Praktische Vorteile aus dem Schulalltag, der Einsatz von E-Mail, Handy oder Internet für explorative oder organisatorische Anwendungen bilden die Legitimation für eine Identifizierung mit der Technologie. Das reziproke Rollenmuster, in dem ihre Schüler ihr die Technik vermitteln, kann sie pädagogisch gut begründen und sogar nutzen. Möglicherweise ist dieses einfacher, als wenn man seine Unkenntnis Leuten der eigenen Generation eröffnen müsste.

„...wir haben inzwischen ja auch Internet und so Anschluß (lacht), aber ich muss ehrlich sagen, ich bin da mal ein bißchen kritisch rangegangen, ... ich wollte nicht so viel Zeit investieren das zu lernen, weil ich einfach gemerkt habe, in den ersten Jahren da gibt's, gab's einige Freaks die da Stunden drangesessen haben, so und äh das war mir so als Lebenszeit einfach ein bißchen zu kostbar und jetzt hab ich, bin ich allerdings vor kurzem ... durch meine Schüler dazu gekommen auch im Internet zu surfen, die haben mir das also sozusagen beigebracht. Das ging darum, dass sie zu Berlin was rausfinden sollten ganz konkret ... und in dem Zusammenhang hat' ich dann auch angefangen das zu nutzen im Internet. Ich fand das auch total spannend, also ich fand das auch toll, dass das doch ne Möglichkeit ist, ich hab mir das vorher so vorgestellt, dass ist so kompliziert und eh du da reingehst, äh kommst, und bis du das begreifst, und ich fand das ganz erstaunlich, dass es doch eigentlich ziemlich leicht inzwischen schon ist, in den letzten Jahren einfach leichter geworden, sich da reinzufinden ...“ (NH12)

In diesem Kapitel stand die Aneignung am Beispiel verschiedener Mobilitätstechnologien im Mittelpunkt. Pragmatisch heißt Aneignung, Mobilitätstechnologien

handhabbar zu machen, sie alltagstauglich zu beherrschen und Widersprüche zu überwinden. In dieser Praxis wird Fremdes vertraut, Routinen werden in Abhängigkeit der jeweiligen Lebenssituation entwickelt, verändert und angepasst. Eine Voraussetzung für eine Routine und die darauf aufbauende Synchronisierung von Abläufen ist die Entwicklung von Systemvertrauen, welches auf Verlässlichkeit, Transparenz, Bedienbarkeit und Verfügbarkeit aufbaut. Auch die Biographie und Sozialisation spielen als Rahmen und Motivationsreservoir eine wesentliche Rolle.

Aneignung lässt sich als Prozess der Subjektivierung von Mobilität begreifen und drückt die Handlungsfähigkeit der Akteure aus. Erfolgreiche Aneignung schafft Vertrautheit und Heimat, aber auch Teilhabe. Dies kann völlig unabhängig vom Standort geschehen und wird in einer mobilen Gesellschaft zunehmend kultiviert. So können auch ritualisierte Handlungen oder Objekte bindungsstiftend wirken und damit ein Entstehen von Heimat in der Ferne unterstützen. Damit verändert sich nicht nur das Individuum, sondern auch dessen Umwelt durch aktive Aneignung, die Vergegenständlichung und symbolische Abbildung subjektiver Praxis schafft Kultur. Wichtig ist für die Befragten, dass Mobilität dabei nicht zum unhinterfragten Postulat gerät und Kultur zur beschleunigten Abfolge von Trends verkommt. Innehalten, Bindung, Dauer und Kontinuierung sind aus subjektiver Sicht ebenso bedeutsam, da nur sie die Integration biographischer Stationen oder paralleler Tätigkeitsfelder ermöglichen.

4 Zusammenfassende Thesen und Themen

In aller Kürze lassen sich die folgenden Thesen aus dem ausführlich dokumentierten Material extrahieren:

- Mobilität beschreibt aus subjektiver Sicht gleichzeitig fundamentale Erfahrungen, komplexe Zusammenhänge und abstrakte Herausforderungen. Der Begriff hat einen hohen normativen Gehalt sowie eine Vielfalt an Erscheinungs- und Realisierungsformen. Die schwierige Suche nach einer Integration dieser Existenzebenen und Lebensbereiche wird in den Interviews spürbar.
- Mobil zu sein als Grundanforderung zeitgenössischer Lebensformen wird subjektiv adaptiert. Mobilität ist grundsätzlich positiv konnotiert, wird allerdings zunehmend auch als eine Anforderung erfahren. Die Valenz wird in dem Augenblick negativ, in dem Mobilität fremdbestimmt erlebt wird (vgl. Dick 2001).
- Mobilität hat aus subjektiver Sicht neben der technologischen und organisatorischen auch eine leibliche, eine kognitive, eine soziale, eine kulturelle und eine geografische Dimension. Unzweifelhaft sind alle diese Dimensionen miteinander verwoben und ergeben ein Konglomerat an Motiven und Bedürfnissen.
- Nimmt man die Motive heraus, die wiederholt thematisiert werden, so sind dies (1) die Gestaltung der Übergänge zwischen verschiedenen Tätigkeiten,

Kontexten und Lebensphasen, (2) die Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben, (3) die Formulierung einer sozialen und geokulturellen Identität sowie (4) der Entwurf und die Realisierung von Vorstellungen eines guten Lebens, zu dem (5) ein hohes Maß an Autonomie gehört.

Die folgende Abbildung stellt die dominierenden Themen der Interviews als bipolare Dimensionen dar und verweist auf psychologische Forschungsfelder, die diesen Dimensionen entsprechen oder nahekommen. Sie entstammen vor allem der Umwelt-, Gemeinde-, Sozial- und Kulturpsychologie. Untersucht werden etwa psychosoziale Auswirkungen von Verkehr und ressourcenschonendes Verhalten (Umweltpsychologie), Identitätsquellen und -prozesse (Sozial- und Kulturpsychologie), das Wohlbefinden in der Stadt oder die Partizipation in Planungsprozessen (Gemeindepsychologie) (zum Überblick: Homburg & Matthies 1998; Bell, Fisher, Baum & Greene 1996; Keul 1995; Flade 1994; Kruse, Graumann & Lantermann 1990).

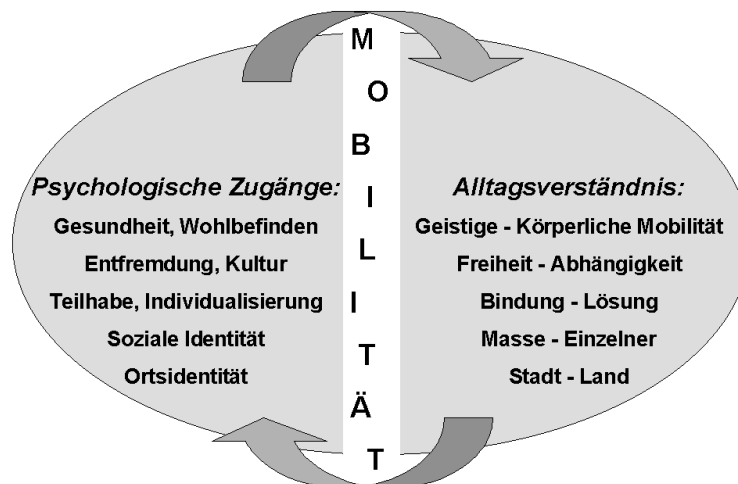


Abb. 1: Dimensionen in der subjektiven Repräsentation von Mobilität und mögliche psychologische Zugänge

Diese subjektiven Repräsentationen und Dimensionen des Begriffes Mobilität konterkarieren Expertenvorstellungen, wenn diese einseitig auf die Steigerung technologischer Möglichkeiten setzen. Eine weitere organisatorische Verflechtung und erhöhte technisch-symbolische Komplexität dürfte auf Akzeptanzprobleme stossen, da sie an den wesentlichen Motiven der Mobilität vorbeizieht und diesen sogar im Wege steht.

5 Methodische Reflexion

Lässt man alle geführten Gespräche in ihrer Gesamtheit revue passieren, so fällt auf, dass erfahrungsbasierte Darstellungspassagen, in denen einfach „drauflos“ erzählt wird, relativ wenig Raum einnehmen. Dominant sind Beschreibungen und

Argumentationen, die sich an der öffentlichen Agenda und ihrer normativen Dimension abarbeiten. Unsere Ausgangsfragen nach Situationen, Phänomenen oder Objekten, an die Mobilität geknüpft ist, kann so nur vorsichtig und unzureichend beantwortet werden. Dies liegt, wie hoffentlich deutlich wurde, zu einem wesentlichen Teil an der Abstraktheit des Gegenstands, der zunächst dekonstruiert werden muss, bevor der Zugang zur eigenen Erfahrung freiliegt. Mit der Dekonstruktion haben wir die Gesprächspartner in diesem methodischen Setting allerdings auch allein gelassen. Es erschien uns wichtig, ihnen den größtmöglichen Freiraum zu geben, das Thema aus ihrer Sicht zu entfalten. Ähnlich wie scheinbar unbegrenzte Mobilität kann auch dieser Freiraum zur hohen Anforderung oder Belastung werden.

Dies gilt zudem nicht nur für die Situation des Interviewten, sondern auch für die Auswertung des Materials. Ein inhaltsanalytisches Vorgehen hätte zwar Kategorien und verschiedene analytische Ebenen sichtbar gemacht, *aber auch eine Ordnung suggeriert, die das Ausgangsmaterial in der subjektiven Repräsentation nicht hat*. Die Auswertung anhand der kognitiven Figuren des Stegreiferzählens war nicht möglich, da das Thema nicht als Erzählung repräsentiert ist und so keine Erzählungen vorlagen. Damit verbieten sich auch andere hermeneutische Verfahren, die ebenfalls auf eine persönliche Authentizität des Textes angewiesen sind. Wir haben im ersten Schritt formale Merkmale der Darstellungen herausgearbeitet und so die Dekonstruktionsbemühungen der Gesprächspartner sichtbar gemacht. Dies führt allerdings - und das ist methodologisch bedeutsam - noch nicht zu inhaltlichen Erkenntnissen oder gar Modellen über Mobilität. Wir haben ein Problem sichtbar gemacht, es aber noch nicht auf einen Lösungsweg geführt. Nun war es nicht das primäre Ziel dieser Arbeit, die subjektiven Repräsentationen über Mobilität in eine Ordnung zu bringen oder gar zu operationalisieren. Vielmehr ging es uns darum, diese sichtbar zu machen, um den Repräsentationen der Experten eine Perspektive hinzuzufügen. Diese Perspektive kann impressionistisch dargestellt ihre Wirkung möglicherweise besser entfalten als schematisch begründet.

Letztlich legen wir Wert darauf, dass die Befunde eine hohe ökologische Validität besitzen, wir also Mobilität hier so dargestellt haben, wie sie subjektiv repräsentiert ist. Es wird dabei allerdings auch sichtbar, wieviel methodische Arbeit noch nötig ist, um hier zu formalen Modellen zu gelangen, diese Modelle in alltäglicher und professioneller Richtung verständlich zu machen, um daraus dann möglicherweise brauchbare Lösungen für aktuelle Verkehrsfragen abzuleiten. Das Problem, das in diesen Texten sichtbar wird, besteht genau darin, dass Mobilität nicht als Erzählung repräsentiert ist, also keine wohlgeformte und unbelastet darstellbare Erfahrungswelt bildet, sondern Auseinandersetzung auslöst, Rechtfertigungs- und Orientierungsdruck erzeugt, also all die Merkmale des Stegreiferzählens aufweist, die auf problematische, ungelöste Konflikte hinweisen. Mobilität bewegt die Menschen innerlich, weil sie Angst haben, auf der Stelle zu treten oder gar auf der Strecke zu bleiben.

6 Literatur

- Bamberg, S. (1996). Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstrukts 'Habits' in die Theorie des geplanten Verhaltens. In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 27, 295-310.
- Bell, P. A., Fisher, J. D., Baum, A. & Greene, T. C. (1996). *Environmental Psychology. Fourth Edition*. Fort Worth u.a.: Harcourt Brace College Publishers.
- Benevolo, L. (2000). *Die Geschichte der Stadt (8. Aufl., orig. 1975)*. Frankfurt am Main: Campus.
- Berger, H., Bliersbach, G. & Dellen, R. G. (1973). *Macht und Ohnmacht auf der Autobahn. Dimensionen des Erlebens beim Autofahren*. Frankfurt am Main: Tetzlaff & Köln: Forschungsgemeinschaft 'Der Mensch im Verkehr' e.V..
- Boesch, E. E. (1971). *Zwischen zwei Wirklichkeiten. Prolegomena zu einer ökologischen Psychologie*. Bern: Hans Huber.
- Buhr, R. (1999). Neue Nutzungskontexte. Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen. In R. Buhr, W. Canzler, A. Knie & S. Rammner (Hrsg.), *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis* (S. 105-131). Berlin: Edition Sigma.
- Canzler, W. & Knie, A. (1998). *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien: Böhlau.
- CITY:mobil (1999). *Stadtverträgliche Mobilität*. Berlin: Analytica.
- Cohen, A. S. (1996). Verkehrspsychologie gegen Verkehrsinfarkt. Die Mobilität als Gegenstand der Verkehrspsychologie. In: *Psychoscope*, 17 (10), 10-12.
- Dick, M. (2001). *Die Situation des Fahrens. Phänomenologische und ökologische Perspektiven der Psychologie*. Dissertation. Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 3.
- Doll, J. & Dick, M. (1999). Values and intergroup perceptions of East Germans and West Germans in 1998. In: *Swiss Journal of Psychology*, 58(4), 263-272.
- Erke, H. (1990). Straße und Verkehr. In Kruse, L., Graumann, C. F. & Lantermann, E. D. (Hrsg.), *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 548-554). München: Psychologie Verlags Union.
- Fietkau, H. & Kessel, H. (1981). *Umweltlernen*. Königstein/Ts.: Hain.
- Flade, A. & Bamberg, S. (Hrsg.) 2001. *Mobilität und Verkehr. Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens*. Darmstadt: IWU - Institut Wohnen und Umwelt.
- Flade, A. (1994) (Hrsg.). *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht*. Weinheim: Beltz.
- Flick, U. (1996). *Psychologie des technisierten Alltags. Soziale Konstruktion und Repräsentation technischen Wandels*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Forschungsgruppe Fahren (1998). *Empfindungsinventar für Fahrerleben*. Hamburg-Harburg / Berlin: Unveröffentlichter Forschungsbericht.
- Franzpötter, R. (1999). Der Sinn für's Auto und die Lust an der Unterscheidung - Zur Praxeologie des Automobils in der Erlebnisgesellschaft. In G. Schmidt (Hrsg.), *Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus* (S. 41-61). Frankfurt / Main: Campus.
- Gertz, C. (1998). *Umsetzungsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Strategie der kurzen Wege*. Berlin: Schriftenreihe A des Instituts für Straßen und Schienenverkehr, TU Berlin, Nr. 30.
- Giese, E. (1997) (Hrsg.). *Verkehr ohne (W)Ende. Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge*. Tübingen: Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie.
- Gstalter, H. (1994). Verkehrspsychologie. In Asanger, R. & Wenninger, G. (Hrsg.), *Handwörterbuch Psychologie* (S. 822-828). Weinheim: Beltz / PVU.
- Heine, H. & Mautz, R. (1999). Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. *SOFI-Mitteilungen* (27)
- Heine, W. (1998). Mobilitätspsychologie - Psychologie für ein situationsangepasstes Mobilitätsverhalten. In: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 69 (1), 23-70.
- Holzappel, H. (1997). *Autonomie statt Auto. Zum Verhältnis von Lebensstil, Umwelt und Ökonomie am Beispiel des Verkehrs*. Bonn: Economica Verlag.
- Homburg, A. & Matthies, E. (1998). *Umweltpsychologie. Umweltkrise, Gesellschaft und Individuum*. Weinheim: Juventa.
- Hoyos, C. G. (1991). Verkehrspsychologie. In Arnold, W., Eysenck, H. J. & Meili, R. (Hrsg.), *Lexikon der Psychologie, Bd. 3 (7. Aufl. d. Neuauflage)* (S. 2469-2476). Freiburg: Herder.

- Hunecke, M. & Preißner, C. L. (2001). Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten in der Alltagsgestaltung von Frauen. In Flade, A. & Bamberg, S. (Hrsg.), *Mobilität und Verkehr. Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens* (S. 9-35). Darmstadt: IWU - Institut Wohnen und Umwelt.
- Hunecke, M. (2000). Lebensstile, Mobilitätsstile und mobilitätsbezogene Handlungsmodelle - Forschungsstrategien zur Analyse der personenbezogenen Mobilität. In ILS (Hrsg.), *U.MOVE - Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche* (S. 30-39). Dortmund: ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Jones, S. R. (1981). *Accessibility Measures: a literature review*. Crowthorne, Berkshire: Transport and Road Research Laboratory, TRRL Report 967.
- Kaiser, F. G. (1998). Person und Situation als Determinanten unterschiedlicher Aspekte ökologischen Verhaltens. In: *Umweltpsychologie*, 2 (1), 20-32.
- Kaminski, G. (1976) (Hrsg.). *Umweltpsychologie. Perspektiven - Probleme - Praxis*. Stuttgart: Ernst Klett.
- Keul, A. G. (1995) (Hrsg.). *Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Klocke, U., Gawronski, B. & Scholl, W. (2001). Einstellungen zu Umwelt und Mobilität bei Jugendlichen - Gesellschaftliche Trends, Generationenunterschiede und Alterseffekte. In: *Umweltpsychologie*, 5 (2), 10-33.
- Kruse, L., Graumann, C. F. & Lantermann, E. D. (1990) (Hrsg.). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: Psychologie Verlags Union.
- Kuckhermann, R. (1993). Die Konstituierung von Natur und Kultur in der Tätigkeit. Überlegungen zum Verhältnis von Tätigkeitspsychologie und Humanökologie. In H. Seel, R. Sichler & B. Fischerlehner (Hrsg.), *Mensch - Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung* (S. 40-59). Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Läpple, D. (1995). Mobilität. In: *Handwörterbuch der Raumordnung* S. 649-651. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL).
- Lewin, K. (1982). *Allgemeine Feldtheorie*. In: *Werkausgabe, Band 4: Feldtheorie, hrsg. von Carl-F. Graumann*. Bern & Stuttgart: Huber & Klett-Cotta.
- Leyens, J. & Dardenne, B. (1996). Soziale Kognition: Ansätze und Grundbegriffe. In W. Stroebe, M. Hewstone & G. M. Stephenson (Hrsg.), *Sozialpsychologie. Eine Einführung* (S. 115-141). Berlin u.a.: Springer.
- Maurer, J. & Koll-Schretzenmayr, M. (2000). Vom Ort zur Allgegenwart. In Maurer, J. (Hrsg.), *Mobilität ohne Grenzen? Vision: Abschied vom globalen Stau* (S. 7-165). Frankfurt am Main: Campus.
- Moscovici, S. (1981). On social representations. In Forgas, J. P. (Hrsg.), *Social cognition: perspectives on everyday understanding* (S. 181-209). London u.a.: Academic Press.
- Schahn, J. (1993). Umgehungsstraßen, Beschränkungen für private Pkws, ÖPNV-Förderung: Lösungen für unsere Verkehrsprobleme? In Schahn, J. & Giesinger, T. (Hrsg.), *Psychologie für den Umweltschutz* (S. 145-161). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schmidt, L. (1995). Mobilität - gesundheitsfördernd und umweltverträglich. In Keul, A. G. (Hrsg.), *Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven* (S. 112-136). Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Schütze F. (1977). *Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien - dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen*. Bielefeld: Universität Bielefeld, Fakultät für Soziologie.
- Schütze F. (1984). Kognitive Figuren des autobiographischen Stegreiferzählens [1]. In: Kohli, M. & Robert, G. (Hrsg.) *Biographie und soziale Wirklichkeit: Neue Beiträge und Forschungsperspektiven* (S. 78-117). Stuttgart: Metzler.
- Seamon, D. (1980). Body-Subject, Time-Space Routines, and Place Ballets. In A. Buttner & D. Seamon (Ed.), *The Human Experience of Space and Place* (pp. 148-165). London: Croom Helm.
- Tajfel, H. & Turner, J. C. (1986). The Social Identity Theory of Intergroup Behaviour.. In S. Worchel & W. G. Austin (Ed.), *Psychology of Intergroup Relations (2nd Ed.)* (pp. 7-24). Chicago: Nelson-Hall.
- Waibel, M. C. (1997). *'Knick leicht durch Holm drücken': Lokales Wissen in der betrieblichen Lebenswelt*. Dissertation. Harburger Beiträge zur Psychologie und Soziologie der Arbeit, Sonderband 2.
- Wiedemann, P. M. (1986). *Erzählte Wirklichkeit. Zur Theorie und Auswertung narrativer Interviews*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.